



HAL
open science

Les marchandises dans le port de Rouen au XVIIIe siècle

Corentin Bolzer

► **To cite this version:**

Corentin Bolzer. Les marchandises dans le port de Rouen au XVIIIe siècle. Sciences de l'Homme et Société. 2020. <dumas-04135638>

HAL Id: dumas-04135638

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04135638v1>

Submitted on 21 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License

BOLZER Corentin
Années universitaires 2018-2020
Master Sciences Historiques
Histoire moderne

Les marchandises dans le port de Rouen au XVIII^e siècle



Mémoire sous la direction de
Stéphane Haffemayer et de
Laurent Lemarchand
(Université de Rouen
Normandie)

Illustration de la couverture :

Détail de *Rouen au commencement du 18e s. Vue prise de St Sever*, fac-similé d'une aquarelle de Jules Adeline, réalisée d'après le tableau de J.B.Martin (1655-1735), conservé au musée de Rouen.

https://data.bnf.fr/atelier/14913128/pierre-denis_martin/

Introduction :

Quand on se promène sur les quais de Rouen, à moins d'un effort d'imagination, on peine à imaginer que cet espace fut le théâtre d'une activité portuaire intense pendant plusieurs siècles. Cependant, quelques indices le laissent supposer : des bornes d'amarrage à intervalles réguliers, des grues figées telles des statues sous leur nouvelle peinture, quelques marégraphes, des hangars de brique transformés en commerces, en bars et en lieux culturels, un immeuble au 80 quai du Havre qui porte sur sa façade un des derniers vestiges locaux d'un passé colonial... Les équipements nécessaires aux échanges fluviaux ont pour la plupart été réinstallés en aval de la Seine, ils sont peu visibles depuis la ville. Bien que Rouen soit aujourd'hui le premier port céréalier européen, tout cela semble distant. L'agglomération se focalise sur son héritage médiéval, le passé maritime est secondaire dans ses choix de mise en avant du patrimoine et de l'histoire. L'ancien port devient petit à petit le lieu de ballades, d'espaces verts et de nouveaux quartiers qui se veulent attractifs. Pour trouver un lieu où sa mémoire est activement entretenue, il faut chercher le Musée maritime, fluvial et portuaire, quelque peu isolé sur le quai Émile Duchemin. L'association qui s'occupe de ce lieu a monté au fil du temps une belle exposition, qui va du Moyen-Âge à nos jours. Il est cependant moins connu que les autres lieux publics dédiés au passé.

Lorsqu'on parle du commerce rouennais avant l'époque contemporaine, beaucoup de personnes pensent au textile. La production et les échanges de tout ce qui touche à ce domaine représentaient en effet une part importante des activités de Rouen et du trafic de son port, mais c'était aux côtés d'autres transactions et productions. Peu de gens ont conscience de l'immense variété des biens et des marchandises échangées par les Rouennais dans les siècles précédents, et de l'intensité de l'activité qui régnait dans le port jusqu'au milieu du XX^e siècle. Le sujet a pourtant été en grande partie traité par plusieurs historiens. Le passé portuaire a été étudié dans son ensemble, bien qu'il persiste des zones d'ombre sur le détail de certaines périodes. Et pourtant, il est oublié de la majorité. L'actuelle mémoire collective de Rouen, si je puis me permettre cette formulation, est davantage tournée vers la terre, les premiers Normands, la cathédrale et la figure de Jeanne d'Arc que vers son port, le fleuve et la mer. Ce

n'est qu'à l'occasion de ses Armadas que la ville se souvient réellement qu'elle est un port de mer, quand des navires historiques de plusieurs pays sont exposés sur ces quais.

Pourtant, les eaux ont été le moyen d'une formidable ouverture vers des horizons parfois lointains. Rouen est avantageusement placée dans l'estuaire de la Seine, la marée remonte jusqu'à elle et les reliefs ne sont pas un obstacle à la communication avec les plateaux avoisinants. Elle a un accès à la Manche et à l'Atlantique en étant en aval de Paris. Depuis la capitale normande, des expéditions ont été lancées vers le nouveau monde, comme celle de Paumier de Gonneville vers le Brésil en 1503¹. Des marchands ont organisé et fait fonctionner un commerce prolifique, avec des réseaux terrestres et marins qui s'étendaient aux autres continents. A l'époque moderne, Rouen était une des plaques tournantes des échanges européens, en lien avec de nombreuses autres places marchandes, françaises et étrangères. Du marin au négociant en passant par le porteur, il fallait un nombre conséquent d'individus pour faire fonctionner toutes ces activités. Aux endroits où les élus et les constructeurs d'aujourd'hui ont choisi de créer de jolies balades le long du fleuve et des quartiers neufs dans les rues avoisinantes, s'activait dans le passé une véritable fourmilière humaine dans laquelle des hommes acheminaient des marchandises en tous genres et dans toutes les directions. La Seine était souvent pleine de navires qui amenaient à la ville les biens qu'elle allait consommer, utiliser ou transformer, et pour une partie expédier à nouveau. Rouen était un de ces ports au commerce tentaculaire, qui arrivent à polariser les échanges à grande échelle.

C'est ce commerce maritime que j'ai choisi d'étudier, en prenant pour sujet les marchandises transitant par le port de Rouen au XVIII^e siècle.

Pour en arriver là, mon point de départ a été le suivant : je voulais faire de l'histoire maritime à l'époque moderne. Je l'expliquerai par un peu d'égo-histoire. C'est un sujet qui m'intéresse grandement, peut-être en raison de mes origines : une partie de ma famille vivant tout près du littoral finistérien, j'ai depuis tout petit passé mes vacances à la mer, et j'ai été touché par sa culture et son folklore. Dans mon enfance et mon adolescence, j'ai été grandement marqué par des œuvres de divertissement mettant en scène marins, pirates et gens de mer. Certains cours et lectures de mes années

1 Michel de BOÛARD (dir.), *Histoire de la Normandie*, Nouv. éd. rev. et Complétée., Toulouse, Privat, 2001, p.295.

de licence m'ont permis d'explorer tout cela avec les méthodes des historiens. En plus de concilier mes goûts personnels avec le monde de la recherche, cela m'a aidé à différencier le vrai du faux et du romancé sur des sujets qui me tiennent à cœur. Je reste au final attiré par l'univers de la mer en général, tant pour les études scientifiques que l'imaginaire.

Pour ce qui est des périodes historiques, l'époque moderne m'intéresse davantage pour mon thème de prédilection. L'expansion européenne, le commerce maritime, la vie des groupes sociaux liés de près ou de loin à la mer : ce sont probablement les sujets qui retiennent le plus mon attention.

Je voulais donc initialement un sujet d'histoire maritime. Suite à des discussions et réflexions sur ce qu'il serait possible de faire pour mon mémoire, je me suis dit qu'une étude en lien avec les ports normands serait un bon thème. J'ai choisi de donner cet ancrage local à mon sujet, car cela me paraissait peut-être plus simple pour ce genre d'exercice, et aussi parce que j'apprécie simplement Rouen. Après avoir envisagé de faire des recherches sur plusieurs ports de la région à la fois, j'ai choisi de me centrer sur cette unique ville, bien qu'il paraissait évident que je puisse avoir besoin de la mettre en lien avec d'autres places. Je voulais initialement un sujet qui permette d'étudier le port dans le processus de mondialisation qui a lieu avec la découverte de l'Amérique et des itinéraires marins vers le reste du monde connu. L'angle économique est celui sur lequel j'ai choisi de me focaliser. C'était d'abord le commerce qui m'intéressait. J'ai décidé de poser le début et la fin du XVIII^e siècle comme bornes chronologiques, tout simplement parce que j'ai trouvé davantage de sources pour celui-ci que pour le XVI^e ou le XVII^e siècle et qu'elles m'ont donné l'envie de travailler dessus. Ce fut notamment en lisant les travaux de Pierre Dardel¹ que j'ai eu envie de me focaliser sur les marchandises. Bien qu'il ait fourni un travail énorme sur la question, j'ai choisi de chercher ma propre approche, avec des sources, des méthodes et des angles qui ne seraient pas totalement les mêmes. Son analyse a d'abord été quantitative, et il s'est principalement centré sur les échanges et l'évolution de l'économie, en étudiant plus secondairement les autres aspects que le commerce et les marchandises peuvent toucher. Il ne choisit que très rarement les angles du social et du politique. Je me suis mis à penser que ces circulations de biens pouvaient impacter bien plus que les simples affaires des marchands, de manière

1 DARDEL Pierre, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, École des hautes études en sciences sociales, 1963.

DARDEL Pierre, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle: rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966.

directe ou secondaire. J'ai ainsi commencé à me questionner sur la place des marchandises dans le commerce et l'économie, et même les liens qu'elles peuvent avoir avec le pouvoir et la société.

Je définirai mon sujet en parlant d'abord de Rouen, et en particulier de son économie. Avant même l'époque moderne, cette ville était déjà importante. Elle a été une des cinq plus grandes cités de la chrétienté pendant la période médiévale. Elle avait cessé de s'étendre vers le XIV^e siècle, son cœur urbain a ainsi été longtemps engoncé dans moins de 170 hectares. Elle est avantageusement placée, elle fait office d'avant-port de Paris. Les routes la relient aussi à la Picardie, la Basse-Normandie et la Bretagne, pour citer les régions voisines. Au cours de la période moderne, elle fait l'objet de plusieurs grands projets d'aménagement, mais ces ambitions n'aboutissent pas toutes. Au XVIII^e siècle, elle est éloignée des théâtres d'opérations militaires, ses défenses sont de plus en plus considérées comme obsolètes. Le statut et les capacités de la ville font d'elle une tête de pont administrative et commerciale dans sa région. Ce sont les marchands et les robins qui se situent au sommet de son système oligarchique. La population de la ville est au plus bas à la fin du XVII^e siècle, avec 50 000 habitants alors que ce nombre avait culminé entre 70 000 et 75 000 vers 1640¹. Ses natifs ne suffisent pas à son accroissement, l'installation de nouvelles personnes venues des campagnes joue un rôle essentiel. A la fin du XVIII^e siècle, les 84 000 habitants sont dépassés. Il faut aussi noter une rareté des grandes infrastructures. Malgré ces deux points, Rouen n'en est pas moins une ville avec d'importantes ressources financières. Elle n'a pas vraiment de concurrence sérieuse dans sa généralité. Sa richesse organise et satellise les activités économiques autour d'elle. Au-delà, elle parvient à orienter une partie du trafic du royaume. Elle possède plusieurs marchés très fréquentés. Elle accueille des manufactures, dont le nombre est en augmentation à partir du règne de Louis XV, surtout dans les faubourgs. Ces derniers doublent en superficie entre 1680 et 1789. Le port de Rouen est fort d'un kilomètre d'embarcadère. Il constitue la limite sur la Seine entre la navigation maritime et la navigation fluviale. Il est le premier lieu qui est réorganisé de manière rationnelle, au fur et à mesure de l'époque moderne. Ses mariniers sont fréquemment engagés pour la livraison de marchandises, car à cette époque le transport par eau est souvent plus avantageux. La ville du Havre, fondée et construite au XVI^e siècle, constitue l'avant port de Rouen, directement au bord de la mer. Elle facilite le commerce rouennais en servant d'étape pour les cargaisons des navires qui ne pourraient pas se risquer à remonter ou descendre

1 LE MAO Caroline, Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne, Armand Colin, 2016, p.234.

l'estuaire, qui ne compte plus les accidents et les naufrages. Le Havre de Grâce tend cependant vers son émancipation économique au cours du siècle. La généralité de Rouen importe de nombreuses matières premières, dont une partie est transformée. Une partie importante de la population travaille ainsi à la production pour l'export, notamment celle de tissu. A cela s'ajoutent tous les métiers nécessaires aux processus d'échange. Toute la Haute-Normandie est irriguée par les produits rouennais. Au delà, des échanges à vaste échelle sont organisés par un petit nombre de négociants. Au final, il n'y a que Bordeaux et Marseille qui dépassent en France le réseau des ports normands. Ce commerce va cependant être impacté par plusieurs guerres : la guerre de la Succession d'Autriche (1741-1748), la guerre de Sept ans (1756-1763) et la guerre d'Indépendance des États-Unis (1775-1783), la circulation en mer étant rendue difficile pendant ces périodes. Avant la Révolution française, cette économie est en proie à une crise, dont un des facteurs est le traité de Vergennes passé entre la France et l'Angleterre en 1786. Il faut aussi préciser que des portraits négatifs de Rouen apparaissent au XVIII^e siècle, au cours duquel ses anciennes rues étroites commencent à être mal considérées.

Le XVIII^e siècle est une époque où le commerce fluvial et maritime de Rouen est bien développé. La présence du Havre a grandement simplifié l'accueil de navires avec un tonnage élevé et les voyages de long cours durant les deux derniers siècles. Les réseaux des marchands sont développés à toutes les échelles, on trouve ainsi à Rouen des biens de toutes provenances, même si les textiles sont toujours dominants. C'est du moins vrai pour les périodes de bonne conjoncture, qui ne représentent pas tout le siècle. Toute cette activité connaît plusieurs fluctuations, à cause des guerres que nous avons mentionnées, et des traités et changements de situation économiques qui bouleversent le marché, parfois brusquement. Nous allons revenir sur les différentes phases que connaît cette activité.

La situation est très mauvaise au début du siècle en France et à Rouen, en raison de nouvelles taxes et du poids qu'ont eu les guerres sur l'économie. Une hausse du droit local sur le sucre fait s'écrouler le commerce avec le Portugal et l'activité des raffineries rouennaises. La guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) a ruiné en Normandie la toilerie, la chapellerie et la verrerie. La marine marchande normande a elle aussi été fortement impactée. Des armateurs font faillite, et le commerce maritime est grandement ralenti. Le pays connaît de mauvaises récoltes entre 1700 et 1709. Rouen finit par connaître la famine.

La crise s'atténue après la fin de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714). Rouen et le Havre connaissent une période de conjoncture économique favorable de 1720 à 1750 grâce à une

stabilité des monnaies retrouvée, la paix qui dure, et l'essor que connaissent le commerce colonial et les industries, notamment celle du coton.

Pendant la guerre de Succession d'Autriche, les navires des nations neutres ont la possibilité de circuler, le commerce n'est ainsi pas arrêté. La paix est suivie par une nouvelle crise économique, cette fois de courte durée. Le cours des cotons bruts baisse brutalement avec une forte hausse du prix du blé¹.

La guerre de Sept Ans est marquée par un nouveau blocus de la Manche. Les Normands ne sont pas prompts à accorder des passeports aux neutres, et après 1759 il n'y a plus que les Espagnols et les Portugais qui peuvent continuer à aller au Havre. Le commerce se fait surtout par voie de terre. Les échanges maritimes reprennent activement avec la fin des hostilités. Une nouvelle crise s'amorce en 1766, avec une forte hausse du prix du blé. L'industrie rouennaise du textile en est fortement impactée, la production se vendant difficilement.

Le commerce avec les colonies connaît un nouvel essor global entre 1763 et 1765. Il s'affaiblit après 1767. Rouen traverse une crise de plus à partir de 1768, avec une augmentation du prix du pain et une baisse de l'emploi dans le textile. Le cours du blé monte, les faillites se multiplient. L'industrie majeure de Rouen continue ensuite à chuter.

Quand la France se joint à la guerre d'Indépendance américaine, Rouen et le Havre sont durement impactés. Leur commerce extérieur chute drastiquement, il n'y a presque plus d'échanges avec l'Europe, et les voyages avec les Îles d'Amérique sont stoppés. Beaucoup de navires sont perdus. Le trafic reprend en 1783, le commerce colonial atteint une nouvelle apogée après 1784.

La situation se détériore grandement avec l'application du traité de Vergennes de 1786. L'industrie rouennaise est en proie à une autre crise. Les échanges maritimes augmentent malgré tout, surtout avec une multiplication des navires venus d'Angleterre.

Le commerce reste encore important en 1789. Il est cependant impacté par la Révolution, et la disparition progressive de la traite des Noirs jusqu'à l'abolition de l'esclavage qui fait chuter les activités havraises, et touche Rouen dans une certaine mesure. La nouvelle guerre avec l'Angleterre à partir de 1793 constitue un ultime coup dur pour le commerce maritime des deux grands ports normands au cours du XVIII^e siècle.

Il nous faut quand même relativiser ces phases de dépression : même si l'économie n'est pas toujours favorable, le commerce rouennais continue à augmenter en quantité. Nous pouvons le montrer avec l'évolution des baux de la Ferme générale. Il s'agit d'une organisation qui prélève plusieurs

1 DARDEL Pierre, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle: rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.35.

impôts indirects dans le centre et le nord du royaume, dont des taxes sur la circulation de marchandises. Ceux-ci ont toujours été grandissants pour Rouen : ils ont été multipliés par 4,5 entre 1704 et 1786, et 7,5 si on prend le seul commerce maritime¹.

Les marchandises constituent le principal objet de ce mémoire. Elles seront ici définies simplement comme tout ce qui se vend et s'achète, tel que le mot est communément utilisé de nos jours. Ce sens ne devrait pas être anachronique : dans le dictionnaire de Furetière paru en 1690, marchandises « se dit aussi des choses qui se vendent en magasin, en boutique, en marché », en plus d'autres emplois². Toutes denrées, tous biens et tous produits pourront ainsi être relevés, peu importe leur provenance et leur destination, tant qu'ils se retrouvent au sein du système marchand.

Mon axe géographique central sera donc le port de Rouen. Malgré tout, je ne me limiterai pas à son kilomètre de quais : je m'intéresse à tout ce qui passe par lui à un moment ou un autre. Par marchandise dans le port de Rouen, j'entends ainsi une marchandise qui a traversé ledit port, qu'elle soit passée en droiture sur la Seine, qu'elle ait été débarquée sur les quais ou qu'elle ait été chargée pour être expédiée par eau. Seule compte l'étape rouennaise.

Les années 1700 et 1790 constitueront les bornes chronologiques de cette étude, bien qu'il sera parfois fait mention d'événements et de phénomènes antérieurs et postérieurs. 1700 est un choix facile du fait qu'il s'agit de la première année du XVIII^e siècle, mais également de la création du Conseil général du commerce établi à Rouen. Elle précède aussi le début de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713) qui affaiblit le commerce rouennais. Quant à 1790, il s'agit de la deuxième année de la Révolution française, au cours de laquelle les échanges coloniaux sont impactés par la révolte de Saint-Domingue.

Je vais maintenant revenir sur l'historiographie de mon sujet.

1 Pierre Dardel, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle: rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen: Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.76.

2 Antoine Furetière (1619-1688), *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots français tant vieux que modernes et les termes de toutes les sciences et des arts*, vol.2, 1690

Je citerai en premier lieu Jean-Pierre Bardet, et sa thèse *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*³, parue en 1983. Il parle de la ville, de son cadre et de son évolution dans ces deux siècles, en s'intéressant à tous ses aspects : le social, le culturel, l'économique, l'administratif, l'urbanisme, le militaire, ses rapports au reste de la Normandie... L'accent est mis sur la démographie et la cité en elle-même, mais le reste est tout de même traité avec soin. Jean-Pierre Bardet a fourni un travail long et minutieux afin de retracer les variations du nombre d'habitants, par groupes sociaux, en cherchant les facteurs. Cet ouvrage reste une référence sur le sujet. Même pour mon axe de recherche qui est d'abord économique, il a été riche d'informations.

L'auteur qui a, je pense, le plus écrit sur le commerce maritime de Rouen au XVIII^e siècle est Pierre Dardel. Il a fourni deux énormes ouvrages : *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18^e siècle* (1763) et *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports* (1966).

Dans le premier livre, il fait un état le plus quantitatif possible du commerce fluvial et maritime des deux grands ports normands. Il recoupe les données qu'il a collectées sous différents angles : les échanges par place et pays, les échanges par types de marchandises, la quantité de navires qui viennent ou rentrent dans les deux ports... Ses sources proviennent principalement des services des douanes et taxation, de la balance du commerce et du contrôle des passages dans les ports. Il est très complet sur les périodes pour lesquelles il a retrouvé des registres ; pour les autres, il a cherché des moyens détournés pour trouver des chiffres probables. On peut ainsi suivre l'évolution d'une destination ou d'une marchandise dans les passages enregistrés au long du siècle. Beaucoup des sources avec lesquelles il a travaillé sont aujourd'hui perdues : elles étaient conservées à l'intérieur de la Chambre de commerce qui a été touchée par les bombardements de 1944. Ses travaux sont donc essentiels, ils ont permis de sauvegarder ce pan de l'histoire de la Normandie.

Dans le deuxième livre, Pierre Dardel retrace l'évolution de l'activité des deux villes et de leur port sur tout le siècle. Il explique quelles sont les phases que le commerce, l'industrie et la navigation ont traversées, au prisme des événements et des conjonctures économique, politique, administrative, militaire, culturelle, de la situation à l'étranger... Rouen et le Havre sont aussi bien traités séparément qu'en même temps. Il montre à quel point leur situation a été fluctuante, de la ruine de plusieurs pans de l'industrie et du commerce à une prospérité générale. Les différentes branches de l'industrie et des

3 Jean-Pierre Bardet, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles: les mutations d'un espace social*, Regards sur l'histoire 50, Paris: Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983.

échanges sont détaillées, ainsi que leurs débouchés. Il explique comment l'activité du Havre va en s'émancipant du contrôle des Rouennais, ce qui amène à des formes de concurrence entre leurs marchands, négociants et armateurs.

Ces deux ouvrages nous offrent une lecture et une analyse très complètes du commerce de Rouen, en plus d'une impressionnante monographie qui couvre la presque totalité du sujet.

Un colloque interdisciplinaire tenu à Mont-Saint-Aignan en 1998 avait pour objet la réflexion autour d'un hypothétique modèle portuaire normand. La synthèse de *Les ports normands, un modèle ?*¹ est parue en 1999, sous la direction d'Éric Wauters. Nous pouvons mentionner ici certaines interventions, à commencer par celle de Guy Lemarchand intitulée « Problématique pour une étude des ports normands à l'époque moderne ». Il rappelle l'ampleur qu'avait la navigation marchande de la Normandie, quelles en étaient les destinations. Il décrit les moyens nécessaires à l'armement de navires. Il parle de la guerre de course normande lors des périodes de conflit. Il explique également comment se constitue le groupe social des négociants.

Michel Morineau, dans « Au bord de la mer en Normandie avant et après Colbert », compare et commente deux recensements de la marine de commerce française sous Louis XIV, pour les années 1664 et 1686. Il relève ainsi la dimension internationale de la fréquentation du port de Rouen. Il évalue la part que représentent les navires normands dans l'ensemble de la flotte marchande du pays, et il remarque qu'elle a baissé en une vingtaine d'années. La croissance globale de l'armement entre 1664 et 1686 ne concerne pas la Normandie. Ces résultats sont examinés avec le contexte de l'industrie et de l'activité commerciale.

Le texte d'Édouard Delobette, « La traite négrière au Havre aux XVI^e et XVII^e siècles. Premiers repérages heuristiques et essai de mesure quantitative », retrace l'implantation des Normands dans le commerce colonial, et la manière dont une partie de l'économie maritime de ce port se tourne vers la traite.

A l'instar de Michel Morineau pour le XVII^e siècle, André Zysberg propose une comparaison des chiffres des effectifs maritimes dans « La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786 ». Il rappelle le rôle et l'importance d'une marine marchande dans une économie. À cent

1 Éric Wauters, Centre de recherches d'histoire comparée des transitions (Rouen), et Seine-Maritime) Centre interdisciplinaire de recherche en transports et affaires internationales (Le Havre, éd., *Les ports normands, un modèle? : colloque interdisciplinaire, 28 et 29 mai 1998*, Mont-Saint-Aignan: Publications de l'Université de Rouen, 1999.

ans d'écart, le nombre de navires a légèrement augmenté (958 à 1142), mais c'est le tonnage total qui a plus que doublé, passant de 40757 à 93610.

Les autres études conséquentes sur le port de Rouen sont généralement plus anciennes. On peut par exemple citer *Histoire du port de Rouen et de son commerce depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours* d'Armand Le Corbeiller, publiée en 1902¹.

Les travaux portant sur Rouen et la Normandie au XVIII^e siècle n'ont bien entendu pas cessé en 1999, mais je n'ai pas trouvé lors de mes recherches d'ouvrage plus récent portant sur le commerce par eau de Rouen qui ne soit pas un manuel ou une synthèse. Il y a eu des articles portant sur le monde de la négoce et les échanges, mais rien qui révolutionne mon thème.

Le sujet que j'ai choisi est au final assez proche de ce qu'a déjà fait Pierre Dardel. Je veux faire une étude des marchandises dans leur variété, en essayant d'en relever le plus possible et de comprendre les quantités de celles-ci qui ont circulé sur la Seine. Une part de mes réflexions au début de mon travail a été de me demander en quoi je pouvais me différencier de ces énormes monographies, et ne pas faire la même chose en plus partiel. Après tout, les registres qu'il a utilisés sont pour beaucoup perdus. J'ai tout de même voulu rester sur cette voie, car l'exercice d'écrire cette histoire en cherchant d'autres sources me plaisait. J'ai gardé les marchandises dans leur ensemble comme objet de recherche. Ma pensée a commencé à aller vers l'idée d'un système autour des marchandises. J'entends par là que si on fait de la marchandise l'objet central de l'analyse, on peut se demander comment elle peut impacter voire conditionner l'économie, le commerce, l'industrie, les échanges, la mise en place des circulations par eau, leur contrôle, leur taxation, la fraude, les corps de métier nécessaires pour faire fonctionner tout cela... Cet angle de réflexion m'autorise des sorties de la pure histoire économique, et il permet à mon mémoire de se différencier en partie des ouvrages que j'ai cités.

Je vais maintenant présenter les différentes sources que j'utiliserai. Il s'agit de documents issus de plusieurs fonds d'archives.

¹ LE CORBEILLER Armand, *Histoire du port de Rouen et de son commerce, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours*, par A. Le Corbeiller, Rouen, Schneider, 1902.

Tout d'abord, ceux qui sont conservés aux archives départementales de Seine-Maritime :

7P5 1 : Les matricules des bâtiments de commerce.

Il reste ceux de 1764 à 1775 pour la période moderne. Ils concernent les armements d'embarcations, ils permettent de connaître la date de construction, le tonnage, s'il y a un chargement sa proportion dans le bateau, les différents propriétaires, ainsi que les précédents voyages. Ils sont organisés par types d'embarcations : navires, galiotes, dogres, brigantins, heux, smacks, senaux, sloups, gribannes, bateaux, et autres.

7P6 1 à 7P6 19 : Les rôles des bâtiments de commerce.

Ils existent pour 1746, et ils sont continus à partir de 1780 sauf pour les années 1793 à 1795. Ils renseignent sur les arrivées de navires, ils en donnent le propriétaire, l'année de construction, le tonnage, le lieu et la date de l'armement, le type de voyage et sa durée, la date du désarmement et la composition de l'équipage.

201 BP 664 : Avis d'exposition-ventes de marchandises par la compagnie des Indes (1741-1755).

Cette série comporte en réalité des documents remontant à 1734. En plus de la compagnie des Indes de Lorient, certains de ces avis sont émis par les compagnies de Hollande et d'Angleterre. Ils contiennent plusieurs annonces de vente de marchandises de ces compagnies dans différentes villes, en indiquant les quantités et les navires qui les ont acheminées. Les procédures pour participer à ce commerce sont précisées, et certains documents indiquent à qui s'adresser pour y prendre part depuis Rouen. Il y a aussi des bulletins qui recensent des marchandises arrivées dans des navires de la compagnie des Indes de Hollande, en indiquant la ville où ceux-ci ont déchargé et en comptabilisant la quantité totale de chaque produit.

201 BP 686 : Comptes de l'octroi des marchands.

Il reste des documents des années 1759, 1761 et 1767. Ils indiquent les montants totaux qu'ont généré l'octroi des marchands pour ces années, en donnant des détails sur les différentes rentrées d'argent et certaines dépenses engagées par le Conseil de commerce.

201 BP 687 : Droits d'octroi, aides, déclarations de marchandises à la romaine, droits sur les cidres et les poirés 1697-1775.

Cette série comprend de nombreux feuillets qui indiquent des entrées de diverses marchandises dans le port de Rouen par navires, dans quelle quantité pour chaque arrivage et les droits prélevés. Une partie d'entre eux concerne le marchand Dumont. Quelques documents recensent des départs de marchandises par la Seine. Elle n'est cependant pas continue et complète sur la période. On trouve également des documents de taxation de cidres et poirés qui sont pour certains arrivés par la Seine et des reçus de droits pour des marchandises arrivées par terre.

217 BP 15 : Armements 1781

Cette série rend compte des départs de plusieurs navires, de leur date de construction, leur tonnage, leur tirant d'eau, la proportion de la charge dans l'espace disponible, le nombre de ponts et de gaillards, leurs éventuels canons, leur propriétaire, leur capitaine, la personne qui les a fait armer, leur destination et la composition de l'équipage.

225 BP 1 : « Nature des droits qui se perçoivent au bureau de la Romaine de Rouen » fin XVII^e-milieu XVIII^e s.

Ces documents peuvent renseigner sur les marchandises qui passent par Rouen et l'évolution de leur taxation. On trouve deux listes précises du taux d'imposition pour chaque marchandise, avec des variations possibles suivant les provenances. La première est pour l'année 1717, la deuxième pour 1760. Les différents types de droits des fermes sont indiqués, suivis d'instructions quant à leur prélèvement.

225 BP 10-11 : Procès-verbaux de visites de la brigade des fermes 1767-1779.

Les récits détaillés des agents des brigades des fermes comprennent des inspections de navires. Ils renseignent sur le transport des marchandises et sur les pratiques de fraude et de contrebande : que fait-on passer illégalement, comment, qui s'y adonne ? La majorité des documents conservés concerne les années 1774, 1775 et 1776.

Ensuite, les fonds situés aux archives nationales :

G2 202 9 : Généralités de Rouen et de Caen, état contenant la nature et les motifs d'établissement des droits principaux autres que ceux des fermes sur lesquels se perçoivent les deux sols pour livre.

Ces listes datent de 1771, elles recensent différentes taxations sur les denrées et marchandises établies entre 1760 et 1763. Sont indiqués le nom du droit, son origine, ce à quoi ils s'appliquent, dans quel cas ils sont dus, à qui ils sont versés et pourquoi, et enfin qui perçoit le droit.

G2 202 10 : Sols pour livre dont le paiement est refusé par les marinières de Rouen, 1775-1777.

Ces documents sont d'origine judiciaire et administrative. Ils contiennent des informations sur le transport des marchandises sur la Seine : ses règlements, ses tarifs, le processus de taxation. L'objet principal est le paiement de taxes par les marinières de Rouen, des textes vont détailler les sommes théoriquement dues et indiquer des prélèvements qui n'ont pas encore eu lieu, dans quelle quantité et qui devrait les verser.

G5 133 à 143 : Rouen : congés et ancrages, 1780-90.

Ces registres recensent les départs de navires de Rouen, en indiquant la date de départ, leur capitaine, leur tonnage et leur destination. Ils semblent précis et complets.

G5 144 : Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788.

Pour chaque passage, le registre indique la date de la taxation, le nom du navire, son type, son propriétaire, le lieu et la date de son départ, son conducteur, les marchandises transportées, leur quantité, ce qui me semble être leur destination à chacune et la recette totale. L'ensemble est divisé entre les navires et véhicules montant ou descendant le fleuve. Il semble être complet pour l'année. La plupart des bateaux enregistrés qui remontent le fleuve sont partis de Rouen.

G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713.

La série comprend des documents officiels, des règlements, des tarifs du transport par eau, ainsi que des correspondances, des requêtes et des plaintes émis par les voituriers ou qui leur sont adressés. Il y a plusieurs mentions de créations de nouveaux offices de voituriers. On remarque que les tarifs sont adaptés en fonction de la destination, des péages sur l'itinéraire et du type de marchandise transporté.

Les différentes manières dont les marchandises peuvent être stockées sont indiquées. Les listes concernent les voyages entre Rouen et Paris ou vers la Picardie.

G7 1558 : Emballeurs. Contrôleurs des bateaux. Commissaires aux ventes des meubles. Gardes côtes. Agents de change. Contrôleur des dépôts du sel. Traités des étapes. Taxes sur les marchandises entrant à Rouen. Aliénation des domaines. Receveurs des arrérages des rentes de l'Hôtel de Ville de Paris, 1704-1715.

Le dossier « Taxe sur les marchandises entrant à Rouen » contient surtout des annonces, des textes législatifs et des demandes adressées aux autorités. Une partie de ces documents concerne directement le port.

Je citerai également le portrait que fait Arthur Young du port de Rouen lorsqu'il raconte sa visite de la ville¹.

Mes sources sont surtout d'origine douanière, administrative et judiciaire. Elles sont très hétéroclites dans leur forme. Aucune ne donne un beau registre complet pour le siècle des passages de navires ou de marchandises. Beaucoup de relevés compilés par les services centraux n'ont pas survécu aux ravages du temps. Ajoutons à cela le fait que mon sujet est plutôt vaste, je ne pourrai pas être complet et exhaustif sur la question. Je chercherai à avoir une approche quantitative lorsque j'aurai affaire à des registres entiers. Mon analyse sera davantage qualitative avec mes autres sources, notamment quand j'en viendrai à parler de la surveillance des échanges, des taxations ou des corps de métiers, par exemple. Je procéderai par comparaison pour parler de l'évolution de la situation sur le long terme. Les écarts de temps seront variables.

La problématique de ce mémoire sera la suivante : quel système est organisé à Rouen au XVIII^e siècle autour des marchandises portuaires ?

¹ Arthur Young, *Voyages en France en 1787, 1788 et 1789 / Arthur Young ; première traduction complète et critique par Henri Sée,...* ; [préface par Albert Mathiez], 1931, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1192719>.

Ma réflexion sera organisée en trois parties, intitulées respectivement « Les différentes marchandises du port de Rouen », « Un système de circulation au service des marchandises », et « Marchandises, société et pouvoir à Rouen ».

Le premier tiers de ce travail sera l'occasion d'exposer la myriade de biens différents qu'a connu le commerce par la Seine. Je tâcherai de fournir une liste la plus exhaustive possible, et ensuite d'évaluer les proportions dans lesquels les diverses marchandises pouvaient être représentées, et quelle évolution ces quantités ont pu connaître.

La deuxième partie décrira les moyens mis en place pour que tout ceci puisse voyager par eau, depuis et vers Rouen. Nous nous intéresserons aux façons dont le transport peut se faire, et comment celles-ci ont pu changer. Il sera également question des réseaux maritimes des marchands rouennais, et des acteurs qui rendent possible les voyages.

Enfin, la troisième partie sera consacrée aux enjeux autour des marchandises, en plus du simple profit des marchands. De nombreux métiers et une partie importante de la population sont liés de près ou de loin à ce commerce. Il a un poids non négligeable sur la manière dont la société se structure. Le pouvoir et les administrations surveillent les échanges, et cherchent à en tirer profit par le contrôle et la taxation. Des tensions peuvent naître des intérêts et des volontés divergents. Certains acteurs s'opposent aux règles en vigueur.

Tout cela étant dit, nous pouvons maintenant nous plonger dans l'univers du commerce portuaire rouennais.

Première partie : Les différentes marchandises du port de Rouen

La première partie de ce mémoire nous permettra d'explorer la matérialité des marchandises qui passent par le port de Rouen. Pour cela, nous nous intéresserons à la variété des différents produits et biens que les quais ont vu passer, à leurs quantités dans un deuxième temps, et enfin à leurs provenances et les destinations vers lesquelles elles sont exportées.

Chapitre 1 : Une grande variété de produits et de biens

Le premier chapitre de cette étude sera consacré à la question de la variété des marchandises qui ont pu transiter par le port de Rouen au cours du XVIII^e siècle. Ma méthode principale consistera à en compter les occurrences dans différentes sources de mon corpus et à les commenter.

Nous le verrons, les marchands et les négociants de Rouen sont capables de se procurer une multitude de marchandises différentes, par les importants moyens économiques qu'ils peuvent déployer, par les nombreux intermédiaires qui les aident à étendre leur présence et leurs activités dans des aires parfois larges, ainsi que par les réseaux dans lesquels Rouen s'insère depuis plusieurs siècles et qui se sont consolidés au fil du temps (ces points sont développés dans la deuxième partie). Le port est un de ceux de France qui a les chiffres les plus élevés en valeur monétaire des importations¹. Quand la conjoncture économique est favorable aux échanges, ceux-ci se déploient de manière visible par tous avec les biens et les produits qui s'accumulent sur les quais, à l'intérieur des entrepôts et dans les marchés. Ceux qui travaillent dans le port voient défiler toutes sortes de produits.

Les importations les plus notables dans la généralité de Rouen au cours du siècle sont constituées par le goudron, le fer, la poix, le cuivre, les peaux de bête, la potasse, le tabac, le bois, le

1 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.59.

sucre, l'indigo et le coton¹. Si nous nous concentrons sur les marchands rouennais, pour ce qui est des commandes en France, ce sont les tissus, les huiles, le savon, les produits coloniaux, et de nombreuses matières premières, notamment la laine et le coton². Ce dernier a une place de choix, il s'agit du premier produit colonial acheminé jusqu'à la capitale normande, devant le sucre et le café.

Pour ce qui est des exports, ce sont les textiles qui arrivent en tête. Il faut aussi compter des aliments et des produits coloniaux comme le bœuf salé, le thé, le sucre et le café³. Au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, la généralité fait d'abord venir des matières premières, et elle expédie une majorité de biens manufacturés⁴. La réputation de grande ville du textile qu'a Rouen n'est pas usurpée, loin de là. Son commerce et sa richesse doivent beaucoup aux activités de fabrication du textile et de tout ce qui en découle. L'industrie du tissu a eu un impact profond sur les activités de la ville. Mais qu'il s'agisse des arrivées ou des départs de marchandises, ces grandes catégories ne sont que la partie visible de l'iceberg, plus en terme de variété que de quantités. Les contenus des navires marchands et des lieux de stockage ne se limitaient pas à une confortable quinzaine de types de biens différents, ils s'apparentaient plus au chaos de l'immensité et de la variété.

Pour illustrer ce point, je m'appuierai sur les résultats d'un long décorticage de deux fonds d'archives. Le premier est le carton 201 PB 687 des archives départementales de Seine-Maritime⁵. Il s'agit principalement d'une compilation de documents épars qui concernent des taxations de biens qui ont transité par la ville. La série est très hétéroclite, elle inclut aussi des déclarations de capitation. Il n'y a pas de traces pour toutes les années entre 1697 et 1775, et celles-ci sont très partielles. Il faut les considérer comme une fenêtre sur les échanges du XVIII^e siècle plutôt que comme un aperçu exhaustif du commerce. Elles ne sont néanmoins pas exemptes de renseignements concrets et de pistes d'interprétations.

La deuxième source que j'utilise ici a l'avantage d'être complète dans son domaine. Il s'agit du registre de recette pour le péage de la Seine de l'année 1788, conservé aux archives nationales⁶. Les

1 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.16.

2 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.144.

3 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, pp. 226-227.

4 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, 196.

5 201 BP 687 : Droits d'octroi, aides, déclarations de marchandises à la romaine, droits sur les cidres et les poires 1697-1775. Conservé au pôle Grammont des archives départementales de Seine-Maritime.

6 G5 144*. Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Paris des archives nationales.

agents qui y travaillaient ont la plupart du temps été très scrupuleux et ont pris soin de noter précisément ce que chaque bateau transportait, qu'ils remontent ou descendent le fleuve. Nous pouvons ainsi l'utiliser pour faire l'état de tout ce qui a été acheminé par eau entre Rouen, Paris et les autres villes situées entre elles. A mon grand regret, ceux des autres années ne semblent pas nous être parvenus. Mais tout de même, nous pourrions avoir des chiffres sérieux sur un des axes du commerce portuaire.

Les marchandises mentionnées dans les sources entre 1714 et 1765

Tout d'abord, voici les tableaux qui recensent les marchandises qui apparaissent dans la série 201 BP 687. Le nombre de fois qu'une marchandise apparaît pour une année a été indiqué, ainsi que le poids en livre et la provenance quand ceux-ci étaient précisés.

Pour l'année 1714 :

Marchandises	Nombre d'occurrences
Toile de Hollande	1
Basin	1

Nombre total de marchandises différentes : 1

Elle est hélas peu représentée, mais les deux marchandises qui y apparaissent sont loin d'être inintéressantes : de la toile pour laquelle il est précisé qu'elle vient de Hollande, et du basin qui est selon le dictionnaire de Furetière un type d'étoffe fabriqué à Lyon¹. Bien évidemment, cela n'est qu'un micro-échantillon et il y a forcément bien plus de biens différents qui ont transité par le port de Rouen en 1714.

¹ Antoine FURETIÈRE (1619-1688), *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots français tant vieux que modernes et les termes de toutes les sciences et des arts*, tome second, 1690, p.554.

Pour l'année 1724 :

Marchandises	Nombre d'occurrences total	Poids total en livres	Hambourg (Provenance)	Poids total pour Hambourg en livres
Acier	1	12550	1	12550
Cire	2	5912		
Cire jaune	1	8700		
Papier	1		1	
Papier blanc	1	11350		

Nombre total de marchandises différentes : 5

Il y a encore peu de données pour cette année-là, mais au moins nous découvrons un peu plus de marchandises. On voit ici un exemple de la minutie des personnes chargées du contrôle et de la taxation à bien différencier un produit d'un autre. Même si la cire et la cire jaune ainsi que le papier et le papier blanc pourraient sembler similaires au premier abord, ils sont soumis à des statuts différents en terme de taxation¹. On remarque également que deux de ces biens ont été amenés par eau depuis Hambourg. Le poids en livre est également indiqué pour certains des pondéreux, mais pas tous. Cela dépend des unités de mesure utilisées, et du soucis de l'agent qui remplit le document. C'est également le cas pour les autres tableaux.

Pour l'année 1725 :

Marchandises	Nombre d'occurrences total	Poids total
Savon de Marseille	1	10650

Nombre total de marchandises différentes : 1

Cette année-là ne nous offre qu'une trace fugace dans le fonds d'archives, mais elle introduit le savon de Marseille, une des places françaises les plus éloignées de la Normandie. Cela n'empêche pas des imports conséquents de certains biens depuis le sud de la France, nous le verrons avec d'autres exemples.

1 225 BP 1 : « Nature des droits qui se perçoivent au bureau de la Romaine de Rouen » fin XVII^e-milieu XVIII^e s..
Conservé au pôle Grammont des Archives départementales de Seine-Maritime.

Pour l'année 1726 :

Marchandises pour Paris	Nombre d'occurrences total	Poids total en livres
Fer blanc et cire	1	1300

Nombre total de marchandises différentes : 2

Encore une fois il n'y a qu'un feuillet, mais celui-ci concerne une expédition de marchandise depuis le port de Rouen pour Paris. Il s'agit également d'un des quelques cas où l'agent a regroupé des marchandises différentes dans un seul ensemble de poids et de taxation, ce qui nous empêche d'en connaître les quantités exactes.

Pour l'année 1727 :

Marchandises	Nombre d'occurrences total	Poids total en livres
Coton en laine	2	6949
Coton filé du Levant	1	1362
Sucre	1	1762

Nombre total de marchandises différentes : 3

Nous avons ici une trace d'un produit colonial avec le sucre. On remarque aussi une occurrence d'un coton qui ne vient pas des Îles d'Amérique mais du Levant. Il s'agit d'une autre destination lointaine. Le coton en laine doit être appelé ainsi pour préciser qu'il n'est pas filé.

Pour l'année 1763 :

Marchandises	Nombre d'occurrences total
Plumes à lit	1

Nombre total de marchandises différentes : 1

La série ne nous montre là-aussi qu'une marchandise pour cette année. La majorité des documents concernent les deux suivantes, qui sont donc un peu plus exhaustifs.

Pour l'année 1764 :

Marchandises	Nombre d'occurrences total	Poids total en livres
Café	1	
Coton en laine	3	1700
Laine	2	43200
Planches de chêne	1	
Savon	1	
Toile	1	

Nombre total de marchandises différentes : 6

Nous avons dans cette source une première trace attestée de café, et une présence attendue de coton et de textile.

Pour l'année 1765 :

Marchandises arrivées à Rouen	Nombre d'occurrences total	Poids total en livres
Amande	1	
Beliuge	4	
Bois raffiné	1	
Cacao	1	
Café	6	
Colle forte	1	
Coton en laine	3	
Draperie	1	
Eau de Russie	1	2000
Écailles	1	
Écailles franches	2	
Fanons de baleine	1	
Figue	1	50
Fromage	1	300
Huile	4	
Huile de Provence	1	21200
Huile d'olive	9	26062*
Huile d'olive de Provence	1	4212
Huile d'olive d'Italie	6	32852*
Indigo	2	
Jambon	1	
Laine	4	
Meubles	1	600
Plumes à lit	4	218*
Raisin	1	25
Roussy	1	
Savon	3	
Siamoise	1	
Sirop	1	
Soude	1	
Tamarin	1	44
Toiles	1	
Vin	1	
Vin du cru de France	1	

Nombre total de marchandises différentes : 34

Les poids totaux marqués d'une astérisque * ne sont pas complets car au moins une des occurrences n'indiquait pas le poids du lot.

Même s'il s'agit encore d'un ensemble de vestiges très partiel, les feuillets de 1765 nous donnent un meilleur aperçu de la variété des marchandises. Ce sont sans grande surprise les huiles, cotons, laines et tissus qui dominent l'ensemble, bien que les proportions réelles ne peuvent en aucun cas être exhaustives. On découvre de nouvelles origines avec la Provence et l'Italie. J'ignore cependant si cette eau de Russie (peut-être de la vodka) a bien été élaborée dans l'est de l'Europe ou s'il s'agit d'une reconstitution. Le cacao est un autre produit colonial important dans les échanges. La tamarin qui n'a pas été inclus dans l'appellation générique des épices peut provenir d'Inde, des Antilles ou d'Afrique notamment.

Les marchandises du commerce fluvial entre Rouen et Paris en 1788

Les différents tableaux de 1788 étant bien plus volumineux, ils seront à retrouver en annexe. L'étude d'un registre entier offre des listes bien plus conséquentes et comparables.

Voir annexe 3 : Résultats du registre du péage de la Seine de 1788, partie 1 : Marchandises dans les bateaux montant la Seine entre Rouen et Paris entre janvier et avril 1788 (p.11).

Les biens énumérés dans les tableaux ont tous fait partie des cargaisons des bateaux partis de Rouen vers l'amont du fleuve. En tout et pour tout, seules deux pièces d'eau de vie ont été prises en cours de route. Ce sont 255 marchandises différentes qui ont été recensées dans ces navires. Les plus représentées sont le savon, l'eau de vie, le papier, l'huile, le café, la soude, le vin, les épices, la faïence, la suif et le sel. Le savon a le plus grand nombre d'occurrences et compte pour le poids le plus important, avec un total de 642212 livres. Les catégories de biens les plus importantes sont les produits alimentaires, les objets manufacturés et les différents composés chimiques.

Il y a de nouvelles appellations précises qui servent à distinguer deux objets très proches. On remarque par exemple trois types de bois, celui de palissandre, celui de marqueterie, ainsi que celui de teinture. Le cuir est précisé « en poil » en comparaison d'un cuir seul, la morue est différente de la morue sèche, l'état du plomb est indiqué, et la distinction est faite entre du vin dit « du cru de France » et du reste du royaume. De nouvelles marchandises exotiques sont devinables : le bois de teinture a probablement été abattu en Amérique, les dents d'éléphants ont de grandes chances de venir d'Afrique. Ce sont au final des biens très diversifiés qui sont recensés ici, qu'il s'agisse de nourriture, de matières

premières ou de biens manufacturés. Il apparaît également qu'une partie importante est destinée à être portée à Paris, mais que plusieurs autres communautés de la Seine et de ses abords ont des liens commerciaux avec Rouen.

Voir annexe 3 : Résultats du registre du péage de la Seine de 1788, partie 5 : Marchandises dans les bateaux descendant la Seine entre Paris et Rouen en 1788 (p.41).

Le registre nous montre qu'à contrario, il y a moins de marchandises en quantité et en variété dans les navires qui descendent la Seine depuis Paris¹. Rouen occupe une place importante dans les destinations des biens. Il y a aussi de nouveaux types de produits qui n'étaient pas énumérés jusqu'à présent, comme les chiffons et le plâtre. On notera aussi une présence importante de contenants vides. Il y a quelques occurrences de marchandises expédiées par eau pour Rouen depuis un autre endroit que Paris. Elles sont à retrouver dans les tableaux 14 à 24 de la partie 5 de l'annexe 3 (p.41). Les marchandises les plus représentées sont le plâtre, le fer, le bois abattu, les futailles vides, les chiffons, la farine, les meubles, le vin, le salpêtre, la faïence et les cerceaux. Les grandes catégories les plus notables sont les objets manufacturés, les matériaux de construction et les produits alimentaires

Commentaire du nombre de marchandises recensées

Maintenant que les résultats issus de ces deux sources pour ces différentes années ont été présentés, il est temps de procéder à un calcul du total. En les comptabilisant ensemble et en éliminant les doublons, on arrive tout de même à 417 marchandises différentes dont au moins une occurrence est attestée (en incluant différentes formes de certains produits, comme les préparations d'un poisson ou les moulages d'un métal). Ce nombre serait certainement un peu plus élevé si les informations issues du premier fond n'étaient pas partielles. On ne retient généralement que les dix ou vingt catégories les plus notables, mais elles sont un peu comme des arbres qui cachent le reste de la forêt (bien que je ne nie pas leur prédominance dans les échanges et la production des Rouennais). Pierre Dardel, dans son étude très détaillée, a étudié en profondeur une soixantaine de marchandises².

1 G5 144*. Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Paris des archives nationales.

2 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963.

Dans la conception de l'époque, une marchandise n'est pas qu'un matériau, une denrée ou un objet manufacturé. Tout ce qui se vend ou s'achète passe par cette appellation³. Il y a autant de marchandises possibles que de biens imaginables. Les places marchandes n'étaient pas ou peu spécialisées, cela explique le foisonnement que contiennent les livres de comptes, les registres et les feuillets qui nous sont parvenus. Les rouennais n'échappent pas à la règle. Ils doivent composer avec plusieurs marchés dans lesquels s'échangent différentes choses. Les marchands et intermédiaires petits et moyens peuvent se dédier à un type de produits en fonction de leurs activités propres et de leurs clients, mais les grands négociants vont souvent être amenés à acheter et revendre de tout. Il n'est pas avantageux pour eux de se limiter. Une partie seulement sert au besoin de la ville, c'est dans un marché à plusieurs échelles qu'elles vont trouver leur pleine valeur et leur utilité.

Pour essayer de corroborer ce propos, je vais comparer la quantité de marchandises que comptent les documents de la série 201 BP 687 que j'ai utilisés et le nombre des marchands et négociants qui en font le commerce.

Pour l'année 1714 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Leudement	1

Il n'y a qu'un marchand, pour deux marchandises.

Pour l'année 1724 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Dumont	2
Dumont frères	1
Dumont G.	2

Partons du principe que les différentes occurrences de Dumont ne concernent que les frères Dumont. Nous arrivons à un total de cinq marchandises pour deux marchands. Ils sont également les seuls à apparaître dans les feuillets de 1725, 1726 et 1727.

³ Antoine (1619-1688) FURETIÈRE, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots français tant vieux que modernes et les termes de toutes les sciences et des arts*, 1690.

Pour l'année 1725 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Dumont	1

Il n'y a qu'un marchand pour une marchandise.

Pour l'année 1726 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Dumont	5
Dumont L.	1

Nous constatons cette fois que ces deux Dumont ont fait le commerce de sept biens différents.

Pour l'année 1727 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Dumont	3
Dumont Louis	1

Il y a quatre marchandises pour cette année.

Pour l'année 1763 :

Marchand/négociant	Nombre d'occurrences
Demiané et Compagnie	1

Seule une marchandise apparaît.

Pour l'année 1764 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Demiané et Douillard	1
Tetare	1

Ils apparaissent avec six marchandises différentes.

Pour l'année 1765 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Boudin Jean	1
Demianay	1
Demiané et compagnie	1
Demianay Ledouillard	2
Demiané Douillard et compagnie	2
Dionet L.	1
Douillard	1
Tetare	7
Tetare Jean	9

Cette année est plus riche en documents et donc plus concluante. Si nous considérons qu'il n'y a qu'un Demianay ou Demiané, que Ledouillard est Douillard et que Tetare est Terare Jean, nous sommes face à six marchands et des associés anonymes, pour un ensemble de trente-quatre marchandises.

Je vais ensuite me risquer à une mise en commun de toutes ces années.

Si nous superposons toutes ces occurrences de marchands, nous obtenons le tableau suivant :

Nom	Nombre d'occurrences
Boudin J.	1
Demianaye	1
Demianay Ledouillard	2
Demiané Douillard et Compagnie	1
Demiané et Compagnie	2
Demyané Douillard et compagnie	1
Demiané et Douillard	1
Douillard	1
Dronet	1
Dumont	11
Dumont frères	1
Dumont G.	2
Dumont L.	1
Dumont Louis	1
Lagisses	1
Tetare	12
Tetare Jean	9

Il nous donne à voir dix-sept occurrences différentes de marchands ou négociants, seuls ou associés, qui ont participé au commerce portuaire. Si j'élimine des calculs les différentes appellations de Demiané et Douillard autres que les individuelles, Dumont, Dumont frères et Dumont L., ainsi que Tetare seul, on arrive au chiffre hypothétique de huit marchands et négociants différents, sans tenir compte de la « compagnie » derrière Demiané et Douillard. Les documents de ce fond d'archives étant pour beaucoup en lien avec Messieurs Dumont et Testard, ils ne sont bien entendu pas exhaustifs, mais nous pouvons quand même supposer que ces différents acteurs n'avaient pas le même poids dans les relations commerciales de Rouen.

En compilant toutes les occurrences de marchandises, nous obtenons une liste de 53 biens différents, et ceci sans compter sur les très nombreuses autres dont il n'y avait trace dans ce fond d'archive. Nous n'avons ici aucune certitude pour les activités de Leudement qui n'apparaît que pour une occurrence de toile de Hollande et une de basin, mais les autres ont acheté et vendu des biens très hétéroclites.

Il n'est ainsi pas très étonnant d'arriver au nombre de 192 marchandises visibles dans ces deux sources. Il est quand même à relativiser, à la fois négativement et positivement. D'abord, l'évolution des conditions du commerce au cours du siècle fait que certains biens ne se sont pas retrouvés dans les

navires et entrepôts de Rouen pendant certaines années (ce point sera explicité dans les deux prochains chapitres). L'offre et la demande sont en fluctuation constante, et les possibilités d'approvisionnement sont facilement impactées par les contextes politiques, militaires et économiques. Ce point sera développé dans le chapitre suivant. De plus, un même produit est recensé différemment selon son origine, comme on l'a vu pour l'huile d'olive. Cela est dû aux exigences et aux normes fiscales, mais on pourrait considérer qu'il ne s'agit que d'une seule marchandise, même si ce n'est pas l'approche que je préfère adopter. Ensuite, mes sources antérieures à la fin du siècle sont comme je l'ai dit très incomplètes. Il y a évidemment un nombre bien plus vaste de marchandises qui ne se sont pas retrouvées dans ces quelques déclarations douanières. Il suffit par exemple d'y constater l'absence de poisson, sous quelque forme que ce soit. Enfin, ces deux sources ne peuvent pas nous renseigner sur la contrebande et ses chiffres, qui sont difficiles à évaluer.

Dans ces conditions, il n'est guère surprenant que Rouen ait joué un rôle de marché de la Normandie, et qu'à une échelle plus grande elle ait été une des grandes villes entrepôts de la France¹. Les marchands, les négociants et les autres professions qui rendent le commerce possible sont confrontés à un univers de marchandises qu'il faut appréhender et maîtriser, pour ceux qui ont la volonté et les moyens de faire des échanges importants et à vaste échelle. Les différents acteurs et la conjoncture économique ont fait de Rouen une vitrine vivante des produits du monde connu, si on prend le commerce dans sa totalité.

Le chapitre suivant sera l'occasion de se pencher sur l'évolution de la représentation des principales marchandises dans les échanges.

1 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.16.

Chapitre 2 : L'évolution des quantités de marchandises échangées

Nous allons maintenant nous intéresser à l'évolution du commerce portuaire rouennais en quantité. La grande variété qui a pu le définir ne doit pas cacher les variations parfois importantes du volume des échanges dans la capitale normande. Le contexte politique et économique influe sur la capacité des marchands et des négociants à importer des biens jusqu'à Rouen, à les écouler dans la ville ou à les expédier. Il induit des changements parfois difficiles à estimer pour les contemporains, et tantôt brutales avec un impact rapidement compréhensible.

Étant donné que sur ce sujet, mes sources ne couvrent réellement que la seconde moitié du XVIII^e siècle, je m'appuierai surtout sur l'historiographie pour une partie importante de ce chapitre.

En premier lieu, j'aimerais préciser que si on considère la France dans son ensemble, le commerce extérieur est globalement à la hausse au cours du siècle. Entre 1715 et 1789, elle est presque de l'ordre du quintuple : les chiffres totaux sont de 215 millions de livres pour la période qui va de 1716 à 1720, et 1062 millions de livres pour 1784 à 1788. La part du commerce colonial dans les échanges du pays connaît quant à elle une augmentation : elle représente le quart de l'ensemble en 1716, et à la veille de la Révolution de 1789 elle compte pour plus de la moitié du total¹.

Il est à noter que les chiffres et approximations qui seront avancés dans ce chapitre ne prennent pas en compte les phénomènes de la fraude et de la contrebande. Elles existent à Rouen, comme en atteste par exemple l'existence de procès-verbaux d'inspections d'agents de la Ferme générale². Il en sera question dans le deuxième chapitre de la troisième partie de ce mémoire.

De la fin du XVII^e siècle au début de la guerre de Sept Ans (1685-1756)

La fin du XVII^e siècle voit le trafic portuaire de Rouen en mauvaise posture. L'édit de Fontainebleau de 1685, en causant le départ de nombreux protestants, avait laissé plusieurs métiers de

1 Joël CORNETTE, *Histoire de la France : absolutisme et Lumières : 1652-1783*, Vanves, Hachette, 2016, p.241.

2 225 BP 10-11 : Procès-verbaux de visites de la brigade des fermes 1767-1779. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

l'artisanat et de l'industrie désorganisés. La France et l'Angleterre sont ennemies pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697), ce qui rend risquée la navigation dans la Manche. À cause de cela, l'activité des quais diminue drastiquement entre 1689 et 1697¹. Nous le verrons tout au long de ce chapitre : l'accès à cette mer est vital pour le commerce par eau des Normands ; elle borde la province, et quand elle devient le théâtre de conflits, les conséquences sont généralement graves. Notons qu'à la fin du grand siècle, la Normandie a un retard de développement par rapport à l'ensemble maritime du royaume. Les armements maritimes étaient moins nombreux, les habitants d'autres provinces ont mis plus de moyens dans le commerce avec les colonies, l'export du textile a reculé, et une partie importante des transports de marchandises est assurée par les Hollandais et les Anglais².

La guerre de Succession d'Espagne (1701-1713) a elle aussi des effets désastreux. Les corsaires rendent les circulations risquées. Les Hollandais sont alliés aux Anglais, leurs nombreux marins qui remontaient la Seine ne peuvent plus fournir de biens. L'activité des ports de Rouen et du Havre est largement stoppée de 1702 à 1714. Le commerce se dérègle, les faillites s'accumulent, la famine menace. Le mouvement maritime n'est pas non plus annihilé : les navires venus de nations neutres comme le Danemark et la Suède continuent de fréquenter les ports de la Manche³. L'économie de la ville est ainsi en crise dans le contexte du début du XVIII^e siècle.

Les affaires parviennent tout de même à reprendre après la paix d'Utrecht, dès lors que la navigation redevient possible pour tous. Le passage par la mer n'est plus un danger, et les ennemis d'hier peuvent de nouveau échanger. Si on considère les chiffres du commerce maritime de Rouen et du Havre, ils sont deux fois plus importants entre 1713 et 1716 qu'ils ne l'étaient en 1704. Les circulations de marchandises ne restent pas au point mort qu'elles ont connu avec la guerre⁴. Une réglementation très avantageuse pour les deux ports est adoptée en 1717 : il est déclaré par lettres patentes qu'ils font partie des treize places françaises qui peuvent commercer librement avec les colonies d'Amérique, aux côtés de Dieppe et Honfleur⁵. Le commerce avec les « Isles » va être très profitable pour les deux grands ports de la Seine dans la suite du siècle et il est un élément essentiel de l'accroissement de leur mouvement maritime.

1 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.221.

2 Michel MORINEAU, « Au bord de la mer en Normandie avant et après Colbert », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, pp.32-38.

3 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.17.

4 Ibid., p.76.

5 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIII^e siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.18.

Le commerce continue de s'accroître dans les années suivantes. Nous pouvons nous baser sur plusieurs indicateurs pour le montrer. Prenons d'abord les montants des baux de fermes de Rouen : en 1698, ils représentaient 15 000 livres tournois ; en 1728, ils sont de l'ordre de 19 071 livres tournois¹. Le commerce global de la ville est en volume trois fois plus important entre 1734 et 1737 qu'il ne l'était en 1704². L'industrie, de son côté, s'accroît progressivement entre 1720 et 1750³. Notons tout de même qu'en 1730, la part de Rouen et du Havre dans le commerce colonial était encore très faible, elle ne compte que pour 2 % de l'ensemble français. Elle s'accroît rapidement et finit par compter pour plus du quart, son maximum sur la période⁴.

La guerre de Succession d'Autriche (1740-1748) n'a pas un impact aussi fort sur le commerce maritime que les précédentes. Son poids n'est bien entendu pas négligeable, la production de biens et le trafic diminuent. Il faut aussi préciser qu'un événement indépendant du contexte politique et militaire gêne un peu plus les activités de la ville pendant l'hiver 1740-1741 : une crue de plusieurs semaines qui submerge les quais et le pont de bateau de Rouen, et qui se répand jusqu'au cœur de la ville⁵. Après la paix d'Aix-la-Chapelle se produit tout de même une crise économique due à la hausse du prix du blé, qui entraîne une chute du cours des cotons, l'une des principales marchandises importées par les négociants rouennais⁶. Elle n'est que de courte durée. Au final, de 1746 à 1749, le commerce de Rouen est cinq fois plus important que ce qu'il était en 1704. Même si les échanges avec les colonies ont reculé, ils représentent quand même 19 % du trafic en 1753. Par la suite, ils graviteront souvent autour de ce taux. Le milieu du siècle est aussi un moment où s'amorce l'essor de l'activité cotonnière de la province. Il devient possible de fabriquer des indiennes au Havre en 1749. John Holker fonde à Rouen une manufacture qui utilise les nouvelles techniques de filage développées à Manchester⁷. Selon Pierre Dardel, les principales causes de la prospérité des deux grands ports normands entre 1720 et 1750 sont la stabilité des monnaies, une paix qui a duré trente-huit ans, le développement qu'a connu le

1 Michel de BOÛARD (dir.), *Histoire de la Normandie*, Nouv. éd. rev. et Complétée., Toulouse, Privat, 2001, p.317.

2 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.76.

3 Ibid., p.26.

4 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.76.

5 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.73.

6 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.35.

7 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, pp.95-96.

commerce colonial, et enfin la prospérité de l'industrie cotonnière et des autres secteurs qui lui sont liés¹.

De la guerre de Sept Ans à 1790

Nous en arrivons à la seconde moitié du siècle, je vais pouvoir introduire des éléments venus de mes sources.

De nouvelles difficultés surviennent avec la guerre de Sept Ans (1756-1763). L'industrie et les échanges sont de nouveau touchés. En plus de la navigation de la Manche, les trajets vers le Canada sont rendus difficiles par les affrontements entre les Français et les Anglais pour le contrôle des colonies américaines. Là encore, les conséquences sur le commerce rouennais sont lourdes.

Je suis parvenu à mettre la main sur ce qui semble être les chiffres des dépenses de l'octroi des marchands de Rouen pour 1759, 1761 et 1767². Cet octroi est un impôt, dont l'institution remonte à la fin du XVII^e siècle. En tant que ville exempte de taille, Rouen devait s'acquitter de contributions exceptionnelles au pouvoir royal. L'oligarchie locale parvient à les remplacer par un impôt indirect en créant un octroi qui taxe plusieurs biens entrant dans la ville. Il ne touchait initialement que les boissons, le bétail et le bois à brûler³, avant de s'étendre à un nombre important de produits. Je précise qu'il ne s'applique pas à toutes les circulations de marchandises : seules celles qui sont introduites définitivement pour la consommation et l'usage des Rouennais sont concernées. Les marchandises venues du commerce des esclaves, de la Compagnie des Indes, et celles qui sont destinées à d'autres ports ou d'autres nations n'y laissent pas de trace⁴. La grande majorité de l'argent prélevé vient du roulage par terre, les cargaisons des navires sont moins touchées⁵. Cette source ne reflète donc pas tous les niveaux du commerce, mais elle peut être complète pour le marché de la consommation locale. Les recettes correspondent généralement aux gains de l'impôt, et les dépenses à la rémunération des agents et aux frais de fonctionnement de l'organisme.

1 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.31.

2 201 BP 686 : Comptes de l'octroi des marchands. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime. Ce fond comprend des documents des années 1759, 1761 et 1767.

3 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVI^e et XVII^e siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, p.258.

4 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.73.

5 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.193.

Pour la première des trois années, sauf erreur, ils sont de 143 014 livres, 4 sols et 10 deniers. (Je rappelle pour des calculs ultérieurs que 1 livre = 20 sols = 240 deniers¹.) Pour 1761, les montants sont d'un tout autre ordre : le total de la recette est de 481 269 livres, 6 sols, 8 deniers ; le total des dépenses est de 467 675 livres, 3 sols, 5 deniers. L'écart entre ces deux années paraît énorme. Pourtant, la guerre rend difficile à accepter l'hypothèse d'une folle expansion du commerce. En vérité, les directeurs de l'octroi ont compté la contraction d'emprunts par l'organisme et leurs remboursements. Cela pourrait s'expliquer par une mauvaise situation économique pendant une partie de l'année, à cause de la faiblesse des circulations de marchandises induite par la guerre. Si on soustrait simplement les dépenses aux recettes, on trouve un bénéfice total de 13 594 livres, 3 sols, 3 deniers pour cette année.

Parmi les conséquences de cette guerre pour la France, il y a la perte du Canada en 1763 au profit du Royaume-Uni. Cette perte est bien loin d'être négligeable, la contrée était un des débouchés de la production industrielle normande en plus d'être très fréquentée par les pêcheurs de morue². Malgré tout, les échanges par la mer et ceux vers les Îles d'Amérique redeviennent très actifs de 1763 à 1765, après que les hostilités aient cessé. Le commerce maritime est en 1763 le quadruple de ce qu'il était en 1704³. Une dépression de l'économie est tout de même à signaler entre 1763 et 1765, en raison d'un trop grand nombre d'armements pour ces colonies⁴.

J'ai de nouveau des chiffres pour l'année 1767, eux aussi provenant de l'octroi des marchands : s'ils ne sont pas tronqués, ces taxations ont généré une recette de 230 572 livres, 2 sols, 6 deniers ; ceci pour des dépenses de 213 303 livres, 3 sols, 11 deniers. Le bénéfice total est donc de 17 267 livres, 19 sols, 485 deniers. Bien qu'elles soient plus élevées que pour 1759, en ordre de grandeur, la recette et les dépenses sont deux fois moins grandes que pour 1761. Leurs constructions n'étant pas fondées sur les mêmes critères, il est difficile de les comparer sur autre chose que le bénéfice final. Il a été montré que 1767 était mauvaise économiquement. Le secteur du textile était en crise à partir de 1766 et est affaibli dans les années qui suivent, particulièrement en 1768. Le commerce avec les colonies était quant à lui en proie à une autre crise en 1767, avec pour conséquences de le faire reculer⁵. L'organisme responsable du prélèvement de l'octroi n'est pas non plus perdant, ses bénéfices une fois les dépenses

1 Dominique LACOUÉ-LABARTHE, « LIVRE TOURNOIS », in , Encyclopædia Universalis.

2 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.20.

3 Ibid., p.76.

4 Ibid., p.50.

5 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, pp.49-50.

effectuées sont plus élevés que ceux de 1761 malgré les écarts de chiffres. Cela montre l'importance du manque à gagner induit par la guerre.

Recettes, dépenses et bénéfices de l'octroi des marchands en 1759, 1761 et 1767

	Total des recettes	Total des dépenses	Bénéfice
1759	143 014 livres, 4 sols, 10 deniers	?	?
1761	481 269 livres, 6 sols, 8 deniers	467 675 livres, 3 sols, 5 deniers	13 594 livres, 3 sols, 3 deniers
1767	230 572 livres, 2 sols, 6 deniers	213 303 livres, 3 sols, 11 deniers	17 267 livres, 19 sols, 485 deniers

Je tiens à préciser que ces chiffres sont en partie différents de ceux de Pierre Dardel dans son livre *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports*. Les sources utilisées ne sont pas les mêmes¹, elles ont pu recouper d'autres informations ou être élaborées selon des méthodes différentes. C'est la principale raison de cet écart. Il a calculé les recettes brutes en se basant sur « *les droits perçus au bureau général, aux portes de la ville, le droit de 20 [sols] pour cent sur les soudes et bois de teinture et le sol pour livre* » attribué à l'office de trésorier des deniers communs réunis à l'octroy des marchands ». Les papiers que j'utilise viennent quant à eux des services centraux de l'octroi, les chiffres renseignés ont été élaborés par les directeurs de ce service en vue des dépenses qui doivent être effectuées. Ils peuvent être le résultat de calculs qui ne sont pas forcément les mêmes. Pour 1759, Pierre Dardel indique une recette brute de 156 000 livres ; pour 1761, 155 000 livres ; et pour 1767, 230 000 livres. La recette totale que j'ai trouvée pour 1761 paraît disproportionnée en comparaison, mais comme je l'ai dit elle est gonflée par la prise en compte de la contraction et du remboursement de dettes. une fois retranchées les dépenses qui sont du même ordre de grandeur, le bénéfice final ne fait pas l'objet d'un grand contraste avec celui de 1767.

La fin de la décennie voit l'industrie normande en mauvaise posture. Les complications ne s'arrêtent pas avec les années 1770. La Normandie entre dans une crise profonde, et les contemporains

¹ Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.74.

n'en perçoivent pas les effets au début, ou pensent qu'il ne s'agit que de troubles passagers qui touchent différents secteurs¹.

La guerre d'Indépendance des États-Unis (1775-1783) est un nouveau coup dur pour les échanges de Rouen et du Havre². La France soutient les insurgés américains à partir de 1778, et se retrouve une fois encore ennemie de la Grande-Bretagne. La guerre franco-anglaise annihile le commerce des deux ports, encore réduit à peu de choses³.

Mes sources me donnent de nouveau matière à traiter pour les années 1780. Viennent d'abord les registres des séries 7P6 des archives départementales⁴. Ils recensent les différents désarmements de navires effectués à Rouen. J'utiliserai ceux de la période 1780-1790. Notons que les désarmements ne représentent pas l'ensemble des débarquements de cargaison. Il s'agit juste des embarcations qui terminent leur voyage à Rouen, et qui sont en attente d'être réarmées si elles doivent partir de nouveau. Ces chiffres ne montrent donc que les mouvements des seuls bateaux rouennais, mais comme pour le chapitre précédent je trouve qu'ils ont une bonne valeur d'un point de vue qualitatif, et ils devraient être complets et justes pour leur domaine. Les agents chargés de remplir ces pages devaient aussi indiquer le tonnage, ce qui nous est utile pour des estimations dans le domaine des quantités de marchandises.

En comptant les navires désarmés pour chacune des années et en additionnant les tonnages renseignés, j'ai obtenu les résultats suivants :

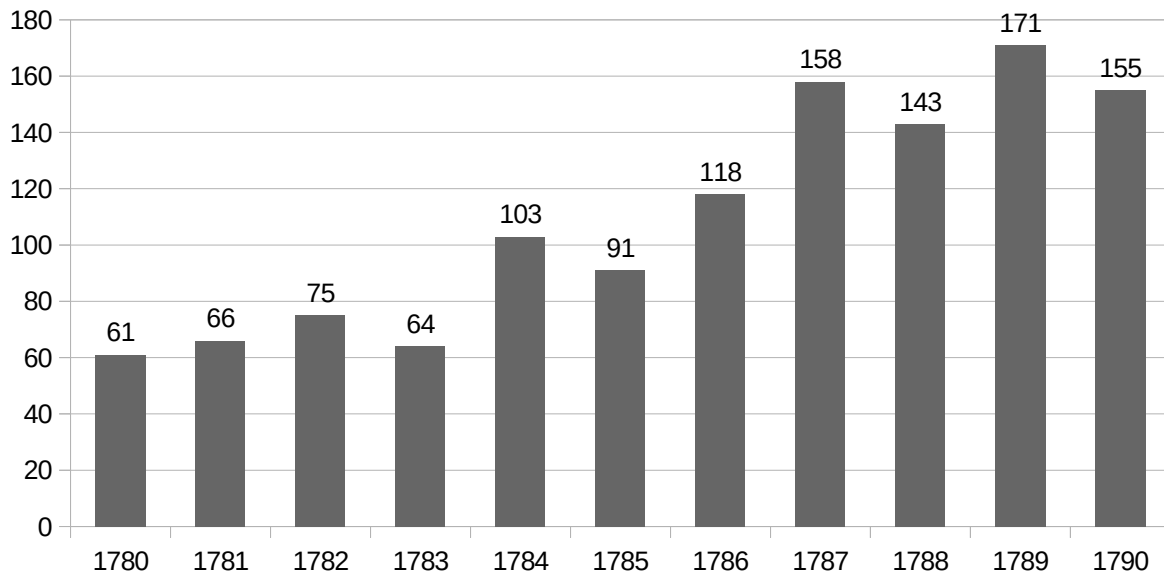
1 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, pp.47-48.

2 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.55.

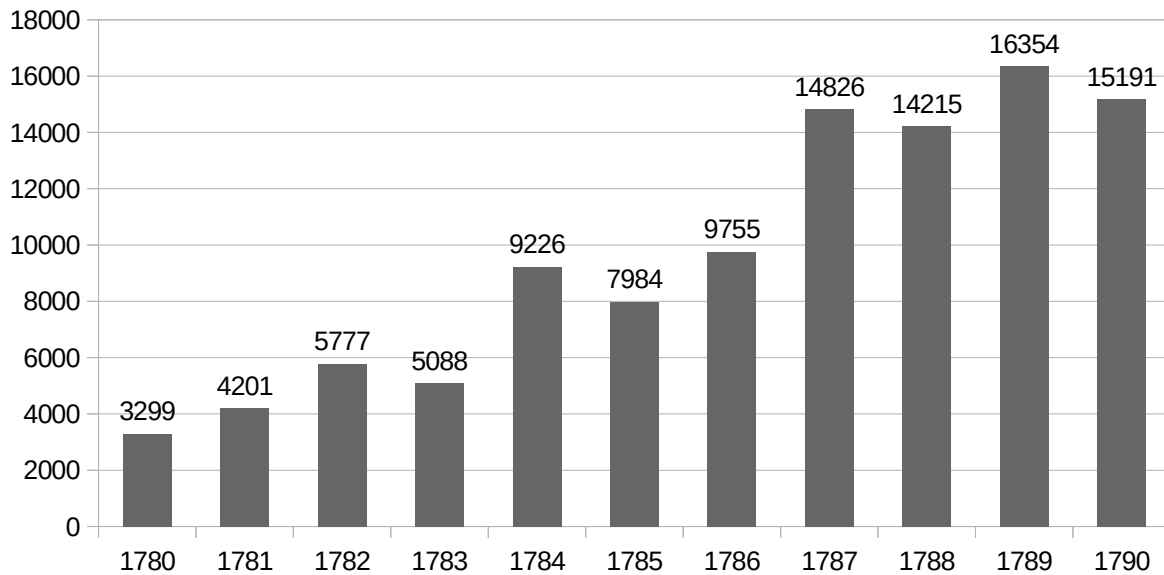
3 Ibid., p.59.

4 7P6 2 à 7P6 12 : Les rôles des bâtiments de commerce. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

Nombre total des navires désarmés à Rouen par année



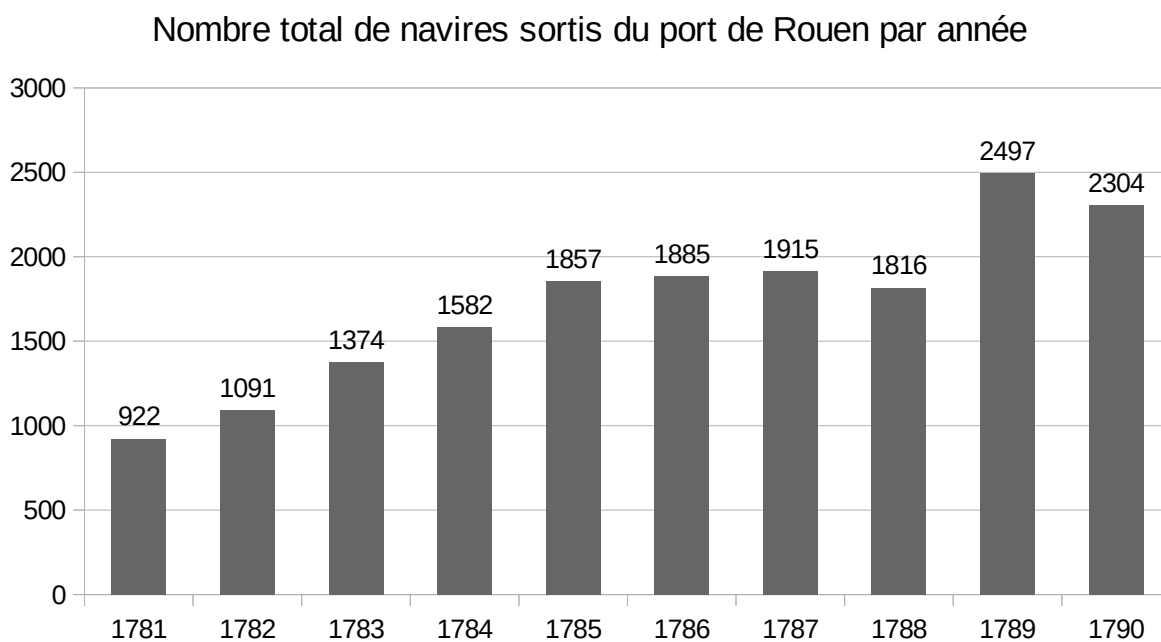
Tonnage total des navires désarmés à Rouen par année



On remarque que le nombre des navires et leur tonnage total connaissent globalement les mêmes variations, il n'y a pas d'anomalies ou d'étrangeté apparente sur ce point.

Pour une analyse plus pertinente, je vais comparer ces chiffres avec ceux des congés accordés aux navires sortant en aval du port de Rouen entre 1781 et 1790. Ils proviennent de notes de recherche de Pierre Dardel¹, élaborées à partir de registres conservés aux Archives nationales dans la série G5 133 à 144². Ces congés délivrés par l'amirauté sont nécessaires aux différents maîtres de navires qui souhaitent quitter le port, qu'ils en partent ou qu'ils le traversent. Parmi ces derniers, tous n'ont pas forcément déposé des marchandises dans la capitale normande, mais comme nous le verrons ensuite, peu de navires passent le long de ses quais sans avoir de biens qui lui sont destinés. Les eaux de Rouen marquent la zone de coupure entre l'estuaire maritime et le fleuve moins profond, ces autorisations sont, je pense, un bon moyen de se faire une idée de l'importance des allées et venues sur la Seine.

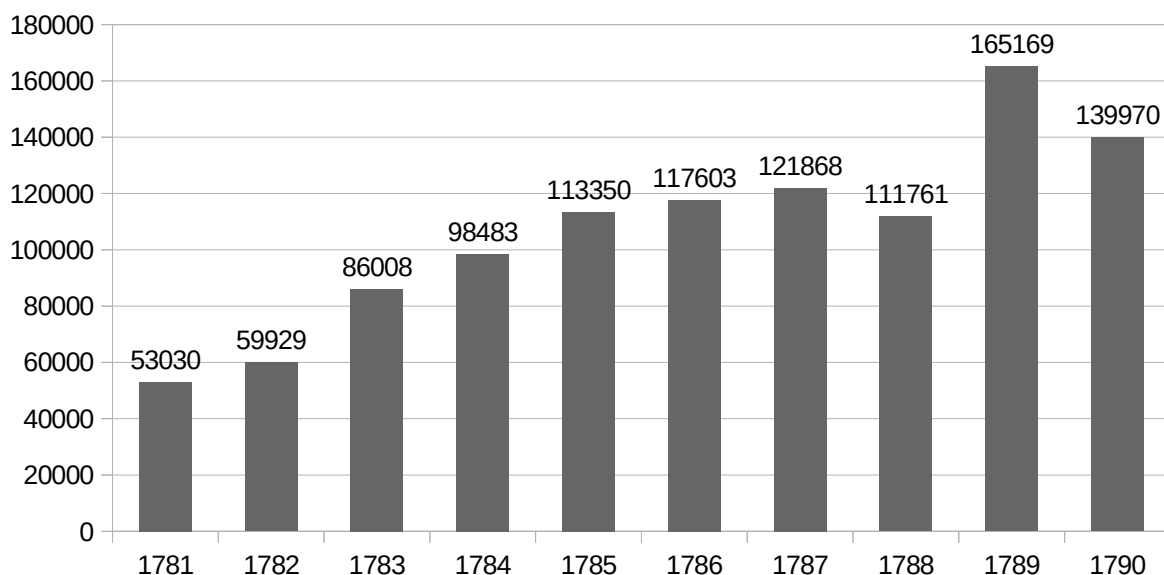
Voici le compte des différents navires ayant obtenu ledit congé, ainsi que leur tonnage :



1 7 F 115 : Navires. Congés, matricules, armements et désarmements, enregistrements : notes (s.d.), transcriptions, correspondances (1954, 1957). Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

2 G5 133 à 144 : Rouen : congés et ancrages, 1780-1790. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

Tonnage total des navires sortis du port de Rouen par année



Là encore, il n'y a pas d'écart notable entre les données des nombres de navires et leurs tonnages totaux. Comme nous pouvions nous y attendre, les chiffres des congés sont bien plus élevés que ceux des seuls désarmements. Ces deux données connaissent une évolution similaire sur la décennie, à quelques exceptions près. D'abord, les congés sont toujours croissants entre 1781 et 1786, tandis que pour les désarmements, 1783 et 1785 sont des années de baisse des chiffres suivies par une reprise. Ensuite, les désarmements connaissent une forte hausse entre 1786 et 1787, là où les résultats de l'ensemble des congés évoluent peu entre 1786 et 1788 et ne connaissent cette montée qu'en 1789. Nous reviendrons sur les raisons potentielles de ces écarts.

Les années de la guerre d'Indépendance des États-Unis sont pour la décennie celles avec le moins de désarmements. Cela semble logique, étant donné que l'adversaire britannique restreint grandement l'accès à la Manche et au-delà. La navigation sur la Seine en est logiquement largement réduite. Le tonnage des navires désarmés gravite autour de 4000 tonneaux, et il ne dépasse jamais les 6000. Les chiffres les plus bas sont ceux de l'année 1780, avec un minimum de 3299 tonneaux. Si l'on s'en réfère aux congés, il apparaît que dans les deux sens de la navigation, il n'y ait en moyenne que trois ou quatre sorties de navires par jour. Entre 1781 et 1782, les résultats annuels ne dépassent pas les 60 000 tonneaux. Les fabricants et les marchands doivent trouver d'autres voies pour continuer à assurer leurs ventes, avec de grands écarts de succès. Certains secteurs s'en sortent à bon compte,

comme le textile qui est peu touché malgré le recul de l'activité portuaire de la Normandie¹. Il atteint son maximum sur la période en 1781, en dépit de la guerre en cours². Une augmentation notable des congés a lieu en 1783. Le détail des destinations indique une hausse des échanges avec les autres places françaises et étrangères, et une reprise des échanges avec l'Angleterre. La chute des désarmements rouennais doit être due à des difficultés financières endurées par les mariniers et les armateurs de la capitale normande.

On remarque dans les chiffres des désarmements que les affaires reprennent en 1784. Les 9000 tonneaux sont dépassés. Le total des congés dépasse les 90 000 tonneaux. Le contexte est de nouveau favorable aux échanges. Le commerce avec la Guinée et les Antilles redevient prospère³.

Les résultats de 1786 témoignent d'une nouvelle augmentation des désarmements des navires rouennais. Cette année est celle de l'entrée en vigueur du traité de libre-échange Eden-Rayneval ou traité de Vergennes, conclu entre la France et le Royaume-Uni. Il est initié par le contrôleur des finances Calonne, et s'inscrit dans une tendance de rupture avec le protectionnisme des marchés⁴. C'est l'année suivante que cette hausse est visible : plus de 5000 tonneaux viennent gonfler le total des désarmements rouennais. Le commerce fluvial et maritime connaît donc une montée notable, ce sont les importateurs de biens anglais et les commissionnaires qui en tirent le plus de profit⁵. En effet, les marchandises que les Français exportaient n'ont pas dominé le lot des échanges. Les négociations n'ont pas permis que soient levées les prohibitions sur les soieries, ou que les vins français bénéficient des mêmes tarifs avantageux que ceux du Portugal. Les avantages acquis concernent les lainages, les cotonnades et les biens manufacturés en métal. Il n'y a cependant pas de poussée notable dans les congés avant 1789. Cela est dû, je pense, à un rétablissement des activités des transporteurs de la capitale rouennaise, au détriment de leurs homologues d'autres contrées qui ont été amenés à pallier les manques induits par la guerre. En 1787 et 1788, c'est d'abord avec les autres ports normands et français que les correspondances de Rouen se sont accrues. C'est en 1789 que les congés délivrés aux

1 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.222.

2 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p. 119.

3 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.61.

4 Pierre BEZBAKH, « Calonne et le traité de libre-échange de 1786 CHRONIQUE », *Le Monde.fr*, 12/12/2005.

5 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.54.

navires se rendant directement vers des places étrangères, notamment l'Angleterre et les Pays-Bas, connaissent une hausse considérable.

Les produits anglais sont importés dans des quantités importantes. Dans les années qui suivent l'entrée en vigueur du traité, les exportations de l'Angleterre vers la France passent d'une valeur de 13 millions de livres à 64 millions. Dans l'autre sens, l'augmentation est moindre : de 20 à 30 millions de livres. Parallèlement à cette extension du commerce, la production artisanale et manufacturière normande se retrouve fortement déstabilisée.

La crise amorcée dans la décennie précédente impacte plusieurs secteurs de l'économie de la province. Elle entraîne un recul général des activités. Dans les secteurs les plus touchés, nous pouvons citer la faïencerie, la chapellerie, la facture d'orgues, la dentelle, l'imprimerie, la librairie et surtout la tannerie¹. Pour ce qui est de l'impact du traité, ce sont les fabricants de textile qui sont les plus touchés. Les produits industriels anglais ont un coût unitaire plus faible, ils sont davantage aptes à conquérir le marché français que l'inverse. La fin des années 1780 est aussi marquée par de mauvaises récoltes, qui font monter le prix du blé de 50 % et réduisent les possibilités d'acheter d'une partie de la population.

Malgré cette situation économique défavorable pour de nombreux secteurs, le commerce fluvial continue de prospérer. Nous voyons avec les désarmements et les congés que 1789 est la meilleure année de la décennie dans ce domaine. Les difficultés que connaissent l'agriculture, l'artisanat et l'industrie normande n'empêchent pas les échanges avec les autres régions de se faire, tant que celles-ci sont en meilleure posture et que la législation reste intéressante. Le début de la période révolutionnaire est marqué par une légère baisse des volumes globaux, et comme nous le verrons dans le prochain chapitre, par de nouveaux changements dans les provenances et les destinations des marchandises.

Détail de l'évolution des quantités échangées des principales marchandises

Je terminerai ce chapitre par un point sur l'évolution des quantités échangées des principales catégories de marchandises. Déjà, nous pouvons les comparer en prenant leur valeur monétaire totale au cours de différentes années. Cela permet des parallèles plus pertinents qu'avec le simple tonnage, qui ne s'applique pas à tous les biens en raison des différentes méthodes de comptage et qui peut faire paraître pour insignifiant des produits onéreux qui ne sont échangés qu'en petites unités.

¹ Ibid., p.49.

Prenons d'abord l'année 1730. Les imports par les ports de la direction de Rouen sont d'une valeur totale de 16 504 320 livres tournoi. Les produits alimentaires comptent pour 21,7 % des transactions, les matières premières du textile pour 18 %, les métaux pour 9 %, les produits chimiques pour 6,4 %, les produits coloniaux pour 4,8 %, les tissus pour 1,1 %, les autres matières premières pour 21,7 % et les autres marchandises diverses pour 16,4 %. Pour les exports, sur une valeur totale de 6 885 008 livres, le tissu a compté pour 50,1 % des transactions, les objets manufacturés et de luxe pour 38,9 %, les aliments pour 1,5 %, les produits coloniaux pour 0,7 % et le reste pour 8,8 %.

En 1776, les imports sont considérablement plus importants, ils valent 58 556 721 livres, issus pour 35,1 % des produits coloniaux, 22,2 % des aliments, 15,1 % des matières premières du textile, 7 % des métaux, 6,5 % des produits chimiques, 1 % des tissus, 8,6 % des autres matières premières, 4,5 % du reste. Les exports représentent 28 996 474 livres, parmi lesquels 51,1 % de tissu, 22,4 % de produits coloniaux, 14,1 % d'aliments, 6,4 % de produits manufacturés et de luxe, 6 % pour le reste.

En 1789, les chiffres totaux des imports sont de 61 792 148 livres. Les aliments comptent pour 54,9 % du total, les produits coloniaux pour 9,2 %, les matières premières textiles pour 8,4 %, les produits chimiques pour 6,5 %, les métaux pour 6 %, les tissus pour 2,8 %, les autres matières premières pour 9,8 %, le reste pour 2,4 %. Les exports sont d'un total de 7 876 967 livres, bien inférieurs à eux de la décennie précédente. Les tissus valent 51 % du total, les produits manufacturés et de luxe 29,6 %, les produits alimentaires 7,4 %¹.

Au cours de la période, l'import a connu une impressionnante augmentation. Le principal chamboulement de la seconde moitié du XVIII^e siècle a été la forte montée de la part des produits des colonies. Le commerce avec les possessions d'Amérique rendu possible au début du siècle était encore limité en 1730. Après les écarts de succès des années 1740 et 1750, les arrivées de ces marchandises au Havre et à Rouen connaissent leur maximum pendant les décennies 1760 et 1770, jusqu'à ce qu'éclate une nouvelle guerre maritime. L'autre grande montée est celle des aliments dans la fin des années 1780. Elle est due aux mauvaises récoltes, qui obligent les habitants à se reposer sur la production agricole d'autres régions. Contrairement à un nombre important de secteurs de l'industrie normande, le commerce fluvial et maritime n'est pas paralysé par la crise économique des années 1770 et 1780 et par les traités commerciaux avec l'Angleterre. La force de la production des autres places marchandes permet aux échanges de continuer à prospérer.

1 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18^e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, pp.226-229.

Dans le sens des exportations, la forte montée des produits coloniaux entre la première et la deuxième moitié du siècle est logique : Rouen est une place de transit pour de nombreuses marchandises, seule une partie de ce qui est acheminé par les navires est acheté et consommé par les locaux. Au delà des pourcentages, le seul secteur qui perd en valeur monétaire totale est celui des objets manufacturés dans les années 1770. Cela s'explique par la concentration des capitaux dans les armements vers les colonies – investissement très attractif – et par une crise économique qui s'amorce au début des années 1770 et qui s'aggrave par la suite. Les secteurs les plus touchés sont la faïencerie, la chapellerie, la fabrication d'orgues, la dentelle, l'imprimerie et la tannerie¹. Le privilège de la faïence rouennaise établi en 1644 avait été abrogé en 1720, le secteur a été ouvert à la concurrence². Le domaine du luxe dans son ensemble connaît une régression. L'industrie textile n'est que partiellement impactée et parvient à se redresser, en particulier dans le domaine du coton³. Les biens fabriqués sont a contrario le seul secteur qui ne connaît pas un recul jusqu'à la veille de la période révolutionnaire, malgré la baisse d'activité du port pendant la guerre d'Indépendance américaine. Les produits britanniques remplacent en partie ceux de l'industrie normande.

En conclusion de ce chapitre, il nous faut retenir que malgré l'existence de phases de récession, l'activité commerciale du port de Rouen a connu une importante expansion au cours du XVIII^e siècle, dans le même mouvement que le reste du pays. Cette croissance connaît deux grands obstacles : les crises économiques qui, en raison de l'interconnexion des différents secteurs d'activité, ralentissent tout ou partie de l'industrie et des échanges rouennais ; et les guerres, qui réduisent ou annihilent les flux de circulation des marchandises, en fermant des frontières ou même l'accès à la mer. À la veille de la période révolutionnaire, les circulations de navire sur la Seine sont à leur maximum, mais les industries normandes sont affaiblies par une crise économique qui s'est étendue pendant une vingtaine d'années, et par l'arrivée massive des produits anglais, plus rentables dans divers secteurs-clés.

Ces échanges grandissant ont nécessité des liens commerciaux avec de nombreuses autres places marchandes. Il en sera question dans les pages suivantes.

1 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.47-49.

2 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.95.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.196.

Chapitre 3 : Les provenances et les destinations des marchandises

Nous avons vu que les marchandises passées par le port de Rouen se caractérisaient par une grande diversité de matières premières, de biens de consommation et de produits ouvragés. Les flux de circulation de ces produits ont augmenté entre le début et la fin du XVIII^e siècle. Cette variété supposait de pouvoir importer depuis plusieurs places et régions. La Normandie ne produit pas toutes les ressources, et ses habitants ne sont pas en mesure de tout transformer eux-mêmes. Nous allons le voir dans ce chapitre, les marchands achetaient et vendaient à différentes échelles.

On sait grâce aux travaux déjà réalisés sur ce sujet que Rouen et le Havre entretenaient des relations commerciales avec d'autres ports du royaume, avec les colonies et avec plusieurs autres nations. Il va ici être question de rappeler l'importance qu'ont eu ces liaisons et à quelles fluctuations elles ont été soumises. Là encore, mes sources ne sont continues que pour la fin de la période, mais je dispose tout de même de plusieurs documents très intéressants pour le milieu du XVIII^e siècle, sous la forme d'avis de ventes de marchandises coloniales.

Les différents ports et places marchandes auxquelles nous allons nous intéresser se situent à des distances très variables de Rouen. Certains se trouvent un peu plus loin sur la Seine, quand d'autres sont à l'autre bout de l'Europe ou sur un autre continent. Le milieu des affaires rouennais n'est pas uniforme, les marchands ne jouent pas tous sur les mêmes échelles. Les plus modestes ne disposent pas des fonds ou du savoir-faire nécessaires pour participer à un commerce à grande échelle. Ce sont eux qui se focalisent sur les échanges dans des aires courtes et moyennes, et sont plus proches des transactions courantes de l'échelon local. Nous pouvons par exemple citer le dénommé Jean Boudin, qui n'apparaît qu'une seule fois dans mes documents de 1765 pour faire amener à Paris une balle de plumes à lit par un marinier hollandais¹, et qui est probablement l'un d'entre eux.

Le négoce et le grand commerce n'occupent qu'une minorité de personnes à Rouen. Elles sont capables d'importer des matières premières depuis des régions distantes. Elles revendent ces marchandises à des détaillants, qui pourront à leur tour passer par d'autres intermédiaires de plus petite ampleur. Dans l'autre sens, les produits fabriqués dans la région rouennaise rentrent dans le cycle de la

1 201 BP 687 : Droits d'octroi, aides, déclarations de marchandises à la romaine, droits sur les cidres et les poires 1697-1775. Conservé au pôle Grammont des archives départementales de Seine-Maritime.

vente et de l'échange, et ceux qui sont destinés à l'export lointains finissent par être échangés aux grands marchands¹. Ces circuits nationaux et transnationaux sont d'un niveau tout autre que celui des cycles réduits. L'intérêt principal du commerce extérieur est qu'il peut générer de bien meilleurs bénéfices, à condition de savoir jouer sur les valorisations avec les enchaînements de trafics. Les possibilités en la matière sont plus nombreuses qu'à une échelle réduite². Quoi qu'il en soit, ces différents modes sont complémentaires et dépendent partiellement ou totalement du bon fonctionnement des autres.

De par sa position et son statut, Rouen disposait de nombreux avantages pour rendre possibles les échanges à différentes échelles. D'abord, les villes assurent des fonctions de carrefour commercial dans leur région. La Seine et les rivières qui l'alimentent permettent à des embarcations de se rendre dans le centre-nord du royaume. En aval, elle permet d'accéder aux mers et aux océans, et ainsi rejoindre de nombreux autres ports. Dans toute expédition commerciale, ce sont les conditions techniques, les motifs économiques et l'accès aux eaux qui vont déterminer les caps possibles. Les armateurs et capitaines de la ville n'ont pas de raison de faire aller des embarcations vers le maximum de destinations différentes ; d'un point de vue théorique et idéal, il est néanmoins possible d'armer un bateau depuis Rouen et ensuite l'envoyer à n'importe quel point du globe qui communique avec les sept mers. Le fleuve permet aussi à la capitale normande d'être l'avant-port de Paris. Les eaux sont un formidable moyen de communication. Les routes terrestres, ne les excluons pas, la relie à la Picardie, la Basse-Normandie et la Bretagne pour citer les régions voisines. Que ce soit par navigation ou par roulage, il est possible d'échanger avec de nombreuses villes de France. Le commerce à grande échelle du XVIII^e siècle profite des courants européens d'échanges hérités des siècles antérieurs³ et Rouen en est une des nombreuses bénéficiaires. Son statut économique fait qu'elle commande et polarise une partie du trafic français, au-delà de la simple localisation géographique⁴.

Après ce rappel, je vais maintenant exposer les correspondances maritimes que mes sources m'ont permis de découvrir.

- 1 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.190.
- 2 Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris, Belin, 2002, p.139.
- 3 Guy LEMARCHAND, « Problématique pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p.2.
- 4 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.192.

L'inscription dans les marchés coloniaux d'autres régions

Le premier fond sur lequel je m'appuierai ne recense pas des départs ou des arrivées de navires, mais divers papiers d'annonces de ventes, conservés aux archives départementales de Seine-Maritime¹. Ils ont été émis par la Compagnie des Indes françaises depuis Lorient, par la Compagnie des Indes d'Orient néerlandaise depuis Amsterdam, et par la East India Company britannique depuis Londres, entre 1741 et 1755. Une partie des documents des deux compagnies étrangères est imprimée directement par elles en français. Ces écrits avertissent d'arrivées de marchandises coloniales et exotiques par les navires de ces organismes, ou de futures ventes de ces biens en précisant la date et le lieu. Elles viennent aussi bien d'Amérique que d'Asie. Pour la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (pour laquelle j'utiliserai l'abréviation VOC), les expositions sont réparties entre Amsterdam, Delft, Enkhuisen, Hoorn, Middelbourg et Rotterdam. Il y a à Rouen un intermédiaire pour les ventes effectuées dans le port breton, le même dans tous les documents : le dénommé Pierre Baudoin.

Il y a un total de vingt-sept documents différents : six pour la compagnie de Lorient, vingt-et-un pour la VOC et deux pour l'East India Company. Cette série ne semble inclure que des documents récoltés et regroupés. Il devait y en avoir beaucoup d'autres qui n'ont pas survécu au passage du temps ou qui se sont retrouvés dans d'autres collections. Toutes les années entre 1741 et 1755 ne sont pas non plus couvertes, il faudra là encore étudier ces archives en tant qu'échantillon qualitatif. Il y a également des doublons : ces papiers devaient être destinés à être transmis à plusieurs personnes. Je pense aussi qu'ils pouvaient potentiellement être laissés à la consultation dans des lieux adéquats comme la chambre de commerce.

Les 6 avis de la Compagnie des Indes françaises datent de 1734, 1741, 1750, 1751, 1754 et 1755. Les 21 avis de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales datent de 1736, 1737, 1739, 1740, 1741, 1742, 1747, 1748, 1749, 1750, 1751, 1754, 1755. Les 2 avis de l'East India Company datent de 1755.

1 201 BP 664 : Avis d'exposition-ventes de marchandises par la compagnie des Indes (1741-1755). Conservé au pôle Grammont des archives départementales de Seine-Maritime.

L'existence de ces papiers est un des signes qui montrent que les marchands rouennais se tiennent au courant du commerce colonial des autres villes, même en dehors de la Normandie et de la France. Il me semble aussi évident que si des avis étaient rédigés en langue française, ils avaient vocation à être communiqués aux marchands français. Cela prouve que des compagnies et des acteurs de places marchandes font des efforts pour que leur commerce puisse s'étendre au-delà de leur région ou de leur nation. Ils contribuent à des relations avec d'autres marchés, parfois en dehors de leur pays. Rouen en fait partie. Les deux autres idées que j'avancerai sont d'abord que les marchands rouennais ont besoin du commerce colonial d'autres ports et d'autres nations, leur activité en la matière ne se limite pas aux armements vers l'Afrique ou les Îles depuis le Havre. Fernand Braudel soutenait que les négociants ne se spécialisaient pas parce qu'aucun des secteurs auxquels ils avaient accès n'était suffisant pour accueillir tous leurs capitaux, et parce que les domaines les plus rentables ne sont pas toujours les mêmes¹. Il apparaît aussi que la concurrence des entreprises coloniales des différentes nations n'empêche pas de commercer avec des acteurs étrangers du commerce colonial, tant que cela est financièrement intéressant. On remarque aussi que les seuls avis émis par la compagnie britannique de ce fond datent d'une année (1755) où la France et l'Angleterre ne sont pas en guerre. Ce détail peut paraître anodin, mais il illustre bien le fait que ces deux royaumes régulièrement ennemis peuvent commercer en périodes de paix. Les échanges sont bien loin d'être libres de réglementations et de charges, mais ils sont faisables. En temps de paix, les possibilités du commerce augmentent. Nous l'avons vu, les périodes de conflits sont souvent accompagnées d'une baisse du volume des échanges. Même dans les temps anciens, la guerre n'est pas toujours un formidable relanceur général de l'économie, tel qu'elle a parfois été théorisée.

Ce fond qui m'a inspiré pour parler de la notion de correspondances avec d'autres places ne mentionne que Lorient, Londres et plusieurs villes néerlandaises. Les liaisons maritimes examinées dans la suite de ce chapitre me laissent à penser que les marchands rouennais devaient s'intéresser d'une manière similaire aux activités d'autres ports pratiquant eux aussi le commerce colonial, par exemple Bordeaux ou des villes espagnoles. Il serait également surprenant que les marchandises exotiques eussent été la seule chose digne d'annonce ou de surveillance. D'autres types de ventes intéressaient peut-être les Rouennais au point qu'ils en soient informés. Le fait que je n'en ai pas retrouvé de trace – au-delà du hasard des affres du temps – pourrait aussi être le signe que le suivi des

1 Fernand BRAUDEL, *La dynamique du capitalisme*, Nouv. éd., Paris, Flammarion, 2014, pp.58-59.

marchés européens de marchandises coloniales était une des principales préoccupations des négociants. Après tout, il leur fallait se tourner vers d'autres ports que le Havre ou ceux du reste de la France pour augmenter les quantités d'import de certains produits, ou pouvoir importer des biens venus de contrées où les Français n'avaient ni colonies, ni comptoirs.

Les différents ports en liaison directe avec Rouen

Pour ce qui est du détail précis des ports avec lesquels Rouen entretient des liaisons maritimes et fluviales, je me suis appuyé sur des registres qui couvrent principalement la fin du siècle. Principalement, car les rôles de bâtiments de commerce¹ comptent encore le livre de l'année 1746. Il y a un large trou jusqu'à 1780, et ils sont presque complets pour la suite. Pour tous les navires désarmés à Rouen, j'ai compté les ports où ceux-ci avaient été armés, et les destinations qu'ils suivaient. Ces chiffres ne comprennent cependant pas l'ensemble des embarcations qui se sont arrêtées dans le port de la capitale normande, ce sont là seulement les bateaux qui ont Rouen pour lieu d'attache.

Armements et voyages des navires rouennais en 1746 :

Port ou voyage	Nombre d'occurrences
Boulogne	5
Dieppe	2
Dunkerque	3
Honfleur	1
Houlbec	1
Isigny	1
Le Havre	5
Petit cabotage	103
Divers	1

Cette année se situe pendant la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748). L'accès à la Manche est réduit, et le commerce s'en voit diminué. Cela explique que le nombre de navires désarmés ne soit pas très important. Le terme « petit cabotage » employé génériquement par les personnes qui

¹ 7P6 2 à 7P6 12 : Les rôles des bâtiments de commerce. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

tenaient le registre renvoie à des voyages vers plusieurs ports relativement proches. Le « divers » est assez nébuleux, mais je suppose qu'il désigne un trajet impliquant plus d'étapes que la normale. Nous n'avons donc ici que des expéditions vers des lieux facilement accessibles par la Seine ou le littoral. Le blocus de la Manche se fait sentir.

Armements et voyages des navires rouennais entre 1780 et 1790 : ce tableau est à retrouver dans l'annexe 1 (p.5).

Le début de cette décennie est marqué par la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique (1775-1783). De nouveau, l'accès à la mer est grandement restreint. Quelques navires ont tout de même pu aller et venir d'Irlande, des Provinces-Unies, du sud de la France, d'Espagne et de la Méditerranée. Les possibilités de la navigation ne se limitaient pas aux provinces voisines. Notons également que la présence importante du Havre cache des échanges avec des places qui peuvent être distantes. Une partie importante de son trafic au cours du siècle est constituée par les armements vers la côte africaine et les Antilles, et à partir de 1779 les convois maritimes sont devenus plus efficaces¹. Des produits coloniaux, entre autres, ont ainsi pu remonter la Seine par ce biais. Les deux allers « aux ordres du roi » peuvent être des passages de navires destinés à la livraison de matériel militaire. C'est à partir de 1783 et 1784 qu'on constate une diversification des destinations, en parallèle de l'augmentation du nombre de navires en circulation. Plus de voyages sont effectués vers les Provinces-Unies ou le sud de l'Europe. Des bateaux sont passés par l'Amérique, et pas juste sur les rivages des colonies françaises : cette année là, l'un d'entre eux est allé jusqu'à Philadelphie dans les tous jeunes États-Unis. La diversité a été importante jusqu'en 1790, on peut citer comme voyages quelque peu surprenants Berg en Norvège, Göteborg, Stockholm et Uddevalla en Suède, Jacmel à Haïti, Saint Jean d'Acre sur les côtes de l'empire Ottoman... Ce sont au total 75 ports différents qui ont été fréquentés par les navires rattachés à Rouen. Nous sommes bien loin des sept destinations précises et du petit cabotage très vague de 1746.

Pour une lecture plus simple, j'ai également fait ce même comptage par régions :

1 Patrick VILLIERS, « Le Havre, port de guerre au XVIIIe siècle », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p.131.

Armements et voyages des navires rouennais par région de 1780 à 1790 :

Voyage	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	Total
Angleterre						2						2
Bretagne	2	2	4	13	19	8	9	24	21	25	28	155
Charente		1	6	5	9	6	2	9	5	6	2	51
Colonies					1	1						2
Empire Ottoman				1								1
Espagne				2	8	7	11	14	11	19	18	90
États-Unis d'Amérique								1				1
Haïti											1	1
Île de France				1								1
Îles Anglo-Normandes										1		1
Irlande		1			2		1					4
Méditerranée française		1	1	4	7	6	7	15	9	8	8	66
Nord de la France	2	1	2	1	3		1	1	2	3		16
Normandie	58	51	43	37	54	48	66	100	81	84	80	702
Norvège										1		1
Pays-Bas						1	1	1	2	1		6
Portugal					8	8	2	7	7	9	7	48
Provinces-Unies			1		1						1	3
Russie						2		2	3	6	3	16
Saint Empire romain germanique		1					1	1	1			4
Sud-Ouest de la France	1		13	8	10	11	5	13	19	21	18	119
Suède										2	1	3
Petit cabotage	1				1				1			3
Divers	3	2	2		1	2	1					11
« Aller aux ordres du roi »	2											2

Malgré la variété et l'exotisme qui ressort de l'énumération des destinations, c'est d'abord et avant tout vers les autres ports normands que les navires rouennais ont vogué au cours de cette

décennie. Viennent ensuite la Bretagne et les côtes de la façade sud-ouest. L'Espagne arrive tout de même en quatrième position, avant les villes françaises de la Méditerranée et la Charente. Le Portugal est juste derrière. Malgré un important écart de distance, le nord de la France et la Russie sont à égalité. Les autres caps ont été plus anecdotiques. Il en ressort aussi que même en temps de paix, tous les voyages ne font pas l'objet d'une régularité annuelle ou semi-annuelle. Seuls la Bretagne, la Charente, les ports de la Méditerranée, le Nord, le Sud-Ouest, l'Espagne, le Portugal et bien sûr la Normandie présentent cette stabilité. La fréquentation des autres régions par des navires rouennais semble être davantage fortuite. Elle peut avoir plusieurs facteurs. Des capitaines, des armateurs et des marchands de la ville ont pu vouloir armer pour ces endroits faute de ne pas pouvoir affecter tous leurs navires aux voyages habituels. Peut-être ont-ils été motivés par des contrats ponctuels plus profitables que les échanges classiques. Il est également possible que des navigateurs n'aient pas fait d'aller-retour direct entre Rouen et un autre port, et qu'ils aient transporté des marchandises dans différents lieux avant de revenir à leur point de départ. Les accords commerciaux derrière la navigation peuvent être de natures variées et impliquer différents types de voyages, en fonction des acteurs impliqués, de leur nombre, de ce qui doit être livré, des étapes...

Je me suis ensuite penché sur les congés accordés aux capitaines des navires qui veulent sortir du port de Rouen. Les chiffres que j'avancerai ici viennent de notes de recherches de Pierre Dardel¹, qui synthétisent les informations contenues dans des registres de la navigation entre 1781 et 1790². Contrairement à la série précédente, ce sont toutes les embarcations françaises et étrangères et pas juste normandes qui sont recensées. En raison de la quasi-absence de ports en amont de la Seine par rapport à Rouen, il semblerait que ces registres ne concernaient que les voyages vers l'aval du fleuve et au-delà. Ces différents tableaux sont à retrouver dans l'annexe 2 (p.8). Ils devraient être complets pour la période.

Nous pouvons d'abord noter que tout au long de la décennie, malgré les changements induits par la guerre ou les traités commerciaux, les autres ports normands ont été la première destination des navires de toutes les provenances. Même si nous écartons les ports de la Seine, le littoral de la province reste prédominant par rapport au reste du monde. Il nous faut aussi relever que les places du Royaume-

1 7 F 115 : Navires. Congés, matricules, armements et désarmements, enregistrements : notes (s.d.), transcriptions, correspondances (1954, 1957). Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

2 G5 133 à 144 : Rouen : congés et ancrages, 1780-1790. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

Uni sont quasi absentes des désarmements, mais elles ont une certaine importance dans les congés. Cela veut dire que même si des marchands rouennais se sont approvisionnés en biens venus d'outre-Manche, rares sont les marinières de Rouen qui ont fait ce voyage eux-mêmes. Ce sont des navires d'autres provenances qui ont traversé la mer et remonté le fleuve dans ce but. Nous l'avons vu dans le chapitre précédent, le nombre de navires sortant en aval du port en 1781 et 1782 se situe autour du millier, avant d'augmenter progressivement à partir de 1783. Les autres correspondances d'importance à ce moment sont l'actuelle Allemagne, grâce notamment à la présence de Hambourg ; le territoire du comté de Flandre ; en France la ville de Bordeaux.

L'arrêt des hostilités avec le Royaume-Uni engendre une reconfiguration des échanges maritimes. Jusqu'en 1786, les caps les plus représentés sont ainsi la province de Bretagne, l'Angleterre, les Pays-Bas, Bordeaux ainsi que Dunkerque. Cette dernière année est celle de l'entrée en vigueur du traité de Vergennes, qui a facilité les échanges entre la France et l'Angleterre mais a surtout favorisé les produits de cette dernière, contribuant à une crise dans plusieurs secteurs de l'économie normande malgré une progression des transports de marchandises. On observe jusqu'en 1789 une impressionnante montée du trafic direct avec l'Angleterre et les Pays-Bas, dont le nombre de congés respectifs finit par dépasser les 200, loin devant les autres destinations. Les départs vers les ports de Bretagne ainsi que Bordeaux gardent leur importance. Les voyages sur la Seine jusqu'au Havre témoignent eux aussi d'une forte progression. La première année de la période révolutionnaire est également celle du maximum des échanges maritimes de Rouen pour la décennie. Même s'ils ont une place plus secondaire, il nous faut noter une montée des échanges avec l'Allemagne, un maintien de l'Espagne et de Nantes sur cette période et une progression en 1789 de la Norvège et de l'Irlande, qui cessent de n'être qu'anecdotiques.

Même si les chiffres totaux de 1790 sont proches bien qu'un peu plus faibles, le détail des destinations témoigne d'une reconfiguration rapide des échanges rouennais. Les plus notables sont ceux avec l'Angleterre et les Pays-Bas, qui chutent de respectivement 194 et 138 navires. La plupart des nations d'Europe font l'objet de stagnations ou de chutes. Nous pouvons constater de nombreuses montées : en Normandie, Honfleur et les ports secondaires situés entre la Vire et le Couesnon ; les ports bretons ; Nantes ; la Rochelle ; Lorient ; Bordeaux ; Boulogne ; en dehors d'Europe, les États-Unis d'Amérique qui, bien qu'ils restent faibles, dépassent le stade d'un navire annuel au maximum. Le début de la Révolution française n'a pas annihilé le commerce, mais des changements ont lieu dans les

rapports commerciaux. Il faut tout de même relever que les allèges venues du Havre continuent en 1791 d'apporter de bonnes quantités de marchandises de Grande-Bretagne, d'Espagne et du Portugal¹.

Ports de l'amont de la Seine en liaison avec Rouen et détails des marchandises échangées

Pour ce qui est de l'amont de la Seine depuis Rouen, j'utiliserai le registre du péage de la Seine de l'année 1788². Il recense tous les navires qui sont passés par le fleuve, dans un sens ou dans l'autre. Il a l'avantage de donner le détail exact de chaque marchandise transportée, et la destination de chacune d'elles. Elles sont indiquées dans plusieurs unités de mesure différentes, ou bien juste à la pièce, ce qui peut compliquer les comparaisons. J'ai tout de même compté les occurrences ainsi que les poids en livres quand ceux-ci étaient indiqués.

Le compte des occurrences de chaque marchandise ainsi que leurs destinations est à retrouver dans l'annexe 3, dans la partie 1 pour les navires montant (p.11) et dans la partie 5 pour les navires descendant le fleuve (p.41).

Penchons-nous d'abord sur les données relatives aux navires montants. Les marchandises les plus courantes sont par ordre d'importance le savon, l'eau de vie, le papier, l'huile (il s'agit je pense d'huile d'olive), le café, la soude, le vin, les épices, la faïence, le suif et le sel. Nous trouvons là des biens vivriers des plus simples comme des ingrédients et boissons servant à rendre l'alimentation plus agréable, ainsi que des produits employés dans les manufactures, et également des objets pour un usage courant.

Bien que Paris ne constitue qu'un des nombreux ports desservis par la Seine et les cours d'eau qui l'alimentent, une part importante des marchandises parties de Rouen lui est destinée. Cela n'est guère surprenant, étant donné l'importance de sa population, la concentration de capitaux, la présence de nombreux marchands petits et grands, l'existence de manufactures et d'industries... Paris et Rouen ont des liens forts dans le commerce et les finances, il est fréquent que des négociants de l'une des deux places concentrent une partie de leur activité dans les affaires de l'autre. L'export vers la principale

1 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.296.

2 G5 144 : Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

ville de France est ainsi commandé par des acteurs qui ne sont pas tous normands. Comme marchandises diverses, variées et plutôt habituelles largement captées par Paris dans ce trafic fluvial, nous pouvons citer l'acier, l'alun, les amandes, la bière, les différentes sortes de bois, la céruse, le charbon, le cuivre, l'eau de vie, les épices, l'étain, la faïence, le fer, les meubles, le papier, la potasse, la résine, le sel et le vin. Les autres sont plus rares ou réparties plus équitablement entre les différents ports. La ville a d'importants besoins en matériaux et composés pour ses constructions et ses industries, en produits manufacturés, en alcools et en alimentation. Je précise qu'une bonne part de toute la nourriture qui est transportée vers l'amont de la Seine est envoyée à Paris, mais sans que les autres communautés ne soient en reste.

Les autres villes qui apparaissent régulièrement dans ces envois sont par ordre d'importance Peeq, qui importe principalement du savon, de l'huile, du plomb et de la morue ; Mantes, dont les habitants ont surtout commandé du savon, de l'eau de vie, des épices et du café ; Saint-Denis pour le savon, le café la soude et le sucre ; et enfin Vernon pour les épices et le savon. Les autres sont beaucoup plus ponctuelles. Mantes avait une position de carrefour et une économie développée, elle marquait la frontière entre le domaine des marchands de la Basse-Seine, et ceux de la Région parisienne¹.

J'ajouterai aussi qu'en plus de la Normandie et de l'Île-de-France, se trouvent dans ce registre des destinations comme la Picardie ou Reims. Bien qu'ici très secondaires, elles font tout de même partie des régions connectées au commerce de Rouen par les eaux. Au total, trente noms de villes et villages différents sont indiqués, plus la Picardie et trois manufactures, soit trente-quatre caps au total.

Intéressons-nous maintenant au sens inverse de la navigation. Les marchandises les plus présentes dans les embarcations qui descendent la Seine sont le plâtre, le fer, le bois abattu, les futailles vides, les chiffons, la farine, les meubles, le vin, le salpêtre, la faïence et les cerceaux. C'est de Paris que sont expédiées presque toutes les cargaisons ici recensées. La plupart d'entre elles sont amenées jusqu'à Rouen. Vernon en capte une petite partie, les marchands des autres ports achètent assez peu de choses depuis Paris par eau. Certaines comme le plâtre, le bois et le fer sont vraisemblablement achetées en vue de construire de nouveaux bâtiments ou de fournir certaines industries. Les chiffons ont de forte chance de finir recyclés en papier dans un des moulins rouennais. Une partie de tout cela

1 Léon CAHEN, « Ce qu'enseigne un péage du XVIIIe siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne », *Annales*, 3-12, 1931, p. 487-518.

sera bien entendu réexpédiée, comme les chargements de vin qui pourraient être acheminés jusqu'en Angleterre. En effet, il s'agit du seul bien français qui a vraiment bénéficié du traité de Vergennes¹.

Les navires « avallant » la Seine transportent moins de lots de marchandises que ceux montant, et celles-ci ne sont pas aussi diversifiées. Entre les deux listes, il y a des différences et des similitudes. J'insiste sur ce fait, car dans le cas du trafic au niveau d'un fleuve relativement modeste à l'échelle du monde et des cours d'eau qui y sont reliés, un observateur pourrait tout aussi bien s'attendre à découvrir une forme d'unité dans un sens comme dans l'autre au sein de cet espace réduit, ou à ce qu'il y ait une réelle différence entre les cargaisons des navires montant et celles des navires descendant, à cause d'une variation des produits disponibles d'une place à une autre et d'un simple bon sens rationnel. Ces deux cas idéaux ne s'appliquent pas ici.

La principale différence, me semble-t-il, est que dans les embarcations qui se dirigent vers Rouen, il y a plus de biens manufacturés, de matières premières et de matériaux de construction apparemment venus de l'arrière-pays proche de Paris : la région qui l'entoure, et les autres localités desservies par les eaux en amont. Les marchands de la grande ville drainent jusqu'à eux des marchandises de provenances variées grâce à la puissance de leurs capitaux et une position géographique intéressante qui les met en lien avec d'autres places au commerce dynamique ; pour l'export vers l'aval de la Seine, ils doivent compter sur des ressources plus locales. Se trouvent également dans les cargaisons une quantité non négligeable de contenants vides, qui n'apparaissent pas dans les navires montant la Seine : des muids, des pipes... C'est un signe de convois moins chargés, mais également de différences de contenus (je les compte aussi dans les marchandises, ils sont acheminés et soumis aux mêmes types de taxations). Ces grands marchands et les négociants ne sont pas non plus seulement dépendants de l'axe séquanien, comme l'illustre la présence d'un produit comme le vin d'Orléans. L'activité de la Loire a été bénéficiaire des canaux qui la relient à la Seine², les possibilités de circulation des marchandises s'en voient décuplées.

Dans cette logique, les marchandises parties depuis Rouen et les autres ports du milieu de la Seine affichent des origines plus variées. Des noms comme le bois de teinture, le cacao, le café et le sucre renvoient aux colonies d'Amérique de la France et des autres nations européennes. La cannelle peut avoir été récoltée en Asie, et la gomme en Afrique. Bien que la métropole et les pays voisins soient

1 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.65.

2 Albane COGNÉ, Stéphane BLOND et Gilles MONTÈGRE, *Les circulations internationales en Europe : 1680 - 1780*, Neuilly, Atlande, 2011, p.59.

bien représentés dans ce registre, les marchandises expédiées prennent dans leur totalité un caractère mondial.

Au final, s'il y a des similitudes dans les deux sens de circulation, cela tient à la fois de la variété des zones reliées entre elles et des acteurs qui y exercent leurs activités. Un même produit – qu'il s'agisse d'une matière première ou d'un objet manufacturé – va souvent être élaboré en de nombreux endroits. Une partie va être consommée sur place ou à proximité, et une part plus ou moins grande va se retrouver dans les circuits de l'export. Rouen et Paris ne sont dans beaucoup de cas que des étapes, depuis lesquelles des cargaisons vont être réexpédiées. Les correspondances commerciales ne se font pas avec les mêmes places d'une ville marchande à une autre, en fonction des possibilités de liaisons. C'est pour cela que des mêmes marchandises peuvent se croiser sur la Seine : il y avait des deux côtés une opportunité d'exporter. Il n'y a pas ou presque pas de rationalité centralisée qui viserait à éviter les circulations de marchandises inutiles. Les marchands peuvent vendre et s'approvisionner dans différentes places, qui ne sont pas nécessairement les plus proches de leur résidence en fonction de ce qui est le plus avantageux. À cela s'ajoute la valeur d'usage : une marchandise donnée n'aura pas forcément la même renommée sociale ni les mêmes qualités en fonction de qui l'a élaborée. Des régions productrices sont réputées pour une liste de produits, et moins pour d'autres. Un exemple qui marche tout autant de nos jours que pour les siècles antérieurs est celui du vin, quand bien même les provenances illustres n'ont pas toujours été les mêmes. Au XVIII^e siècle, les vins de Bourgogne s'exportent bien, leur prestige permet de les faire voyager jusqu'à l'échelon international.

L'évolution des relations commerciales avec les autres régions et nations

Nous allons maintenant revenir plus en détail sur l'évolution du commerce de Rouen avec ses principaux partenaires, et sur les marchandises au cœur de ces échanges.

Prenons d'abord le commerce avec les Îles d'Amérique, grand enjeu du siècle pour les négociants. Au cours du siècle, elles représentent le courant d'échanges le plus représenté dans les registres des douanes de la direction de Rouen¹. Ce marché est réglementé par le régime de l'exclusif : seuls les Français vivant en métropole peuvent faire des affaires avec les habitants des colonies, mis à

1 Guy LEMARCHAND, « Problématique pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p.17.

part dans le cas des Antilles où ceux vivant dans d'autres lieux peuvent aussi participer¹. Les nombreux conflits avec l'Angleterre limitent grandement l'accès des navires normands à l'Atlantique, mais des convois militaires contribuent à maintenir quelques correspondances pendant la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748) et la participation de la France à la guerre d'Indépendance des États-Unis (1778-1783)². Les principales productions des Îles qui arrivent dans les cales des navires sont le coton, le sucre, le cacao, le chocolat et le café³. Au XVIII^e siècle, la quasi-totalité des navires qui participent à ce commerce s'arrêtent au Havre, mais une partie importante des cargaisons remonte la Seine. L'introduction de la concurrence étrangère dans le marché des colonies en 1784 vient limiter les possibilités des Normands d'y écouler une partie de leur production⁴. Le Canada est aussi à compter parmi les possessions coloniales, jusqu'à sa perte en 1763. Il faisait l'objet d'échanges avec Rouen et le Havre, en tant que débouché pour le produit des industries normandes, comme zone de pêche morutière⁵ et comme lieu d'approvisionnement en peaux de castor et en bois. Les départs vers cette région sont toutefois assez rares⁶. Il ne faut pas non plus oublier les armements havrais en direction de l'Afrique, qu'ils soient faits pour la traite des esclaves ou pour les marchandises du Sénégal et de la Guinée.

Pour ce qui est de la France métropolitaine, les Rouennais importent en premier lieu du tissu, de l'huile, du savon, des produits coloniaux, de la laine, du coton et d'autres matières premières. L'export vers le reste du pays est moins important, celui-ci étant davantage tourné vers les autres nations européennes⁷.

L'Angleterre a été, jusqu'à présent, largement mentionnée pour ses actions limitant le commerce, jusqu'à la forte augmentation des échanges induite par le traité de Vergennes. Le commerce, quand il était possible en tant de paix, était entravé par des droits élevés. Avant 1786, les biens les plus importés en Normandie sont le bœuf salé, la farine, le plomb, l'étain, le beurre salé, le blé, le charbon et le saumon salé. S'y ajoutent ensuite le cuivre, les draperies et la faïence. Ce trafic se fait quasiment en

1 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.290.

2 Patrick VILLIERS, « Le Havre, port de guerre au XVIII^e siècle », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, pp.121 et 131.

3 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18^e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, pp.222-223.

4 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIII^e siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.59

5 Ibid., p.20.

6 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18^e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.154.

7 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.144.

sens unique, la France ne figure pas parmi les pays dont les marchands trouvent en Angleterre des débouchés intéressants¹.

L'Espagne fait l'objet d'un très fort attrait de la part des grands marchands, en raison de son accès aux produits agricoles et aux métaux précieux d'Amérique. Les échanges avec la France sont réguliers mais limités par des droits parfois élevés, notamment sur les marchandises entrant par voie de terre. Ils vont progressivement baisser à partir de 1760, mais des règlements successifs vont réduire l'entrée de nombreuses pièces de textile et de vêtements fabriqués ailleurs qu'en Espagne². Les rouennais importent d'abord de la laine et de l'huile d'olive, et exportent surtout des tissus jusqu'à ce que cela soit rendu difficile dans les années 1770³. Par le jeu de la contrebande, des Normands parviennent à envoyer dans les colonies espagnoles des toiles, des métaux et des produits chimiques. Ils reçoivent de la monnaie espagnole en retour⁴.

Des relations commerciales sont entretenues avec le Portugal au long de la période. Bien que limitées, elles constituent une origine supplémentaire pour l'huile, la laine, le coton et les autres marchandises coloniales et permettent aussi l'achat d'agrumes. Les Rouennais y envoient des produits de leur industrie du textile⁵.

Malgré la présence régulière de leurs mariniers, les Pays-Bas ne fournissent que peu de biens à Rouen et au Havre avant les années 1760. Ce sont la laine, le coton, les produits coloniaux et exotiques, les métaux et les huiles végétales qui reviennent le plus. Les exports sont surtout composés de tissus⁶.

Les échanges avec la Hollande sont juste derrière les colonies d'Amérique et l'Espagne en terme d'importance. Ils prennent une très grande ampleur dans les années 1780. Des marchandises de toutes sortes se retrouvent à l'import et à l'export. Les tarifs pratiqués par les marchands hollandais rendent parfois leurs acquisitions plus compétitives que dans les autres nations, comme c'est le cas pour les produits venus du Levant⁷.

Les villes hanséatiques sont également un important débouché du commerce normand, notamment pour les denrées coloniales⁸. Depuis l'Italie, les Rouennais achètent principalement de

1 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, pp.73-75.

2 Ibid., pp.99-102.

3 Ibid., pp.103-105.

4 Ibid., pp.110-112.

5 Ibid., pp.113-115.

6 Ibid., pp.79-80.

7 Ibid., p.80.

8 Ibid., pp.84-85.

l'huile d'olive. Leurs exports y sont assez faibles, ils sont avant tout faits de textile⁹. Les négociants rouennais ne font que ponctuellement des affaires avec les marchands des pays du Nord de l'Europe. Les produits alimentaires d'Amérique y sont leur principal atout¹⁰.

Pour clore ce chapitre, je dirai que l'importante fréquentation du port de Rouen est possible grâce à des correspondances commerciales entretenues avec de nombreuses autres places du reste de la province normande, de la France, de l'Europe et des colonies. Les marinières venus des terres bordant la Seine représentent la grande majorité des passages effectués le long des quais, et les ports de Normandie se hissent très largement en tête des destinations vers lesquelles ils doivent se rendre. Pourtant, des caps plus lointains se dessinent en marge. Les autres régions maritimes du royaume, le centre de l'Europe et la péninsule ibérique sont bien desservies. La concentration de capitaux et la force des industries locales permettent aux marchands rouennais d'échanger avec leurs homologues de nombreux autres pays et cités. Ils sont ainsi capables de faire venir les matières premières nécessaires à alimenter les manufactures, ou concentrer les précieuses denrées coloniales. Les stocks formés par l'accumulation ou la transformation constituent leur principale monnaie d'échange pour prétendre accéder aux bénéfices de l'export. Rouen n'a qu'un ancrage limité à son hinterland de proximité : ses marchands ont investi une part importante de leurs fortunes dans des réseaux commerciaux qui la rendent dépendante des autres régions du monde. La capitale normande est un point de convergence pour plusieurs circuits d'échanges tentaculaires.

9 Ibid., pp. 115-116.

10 Ibid., p.54.

Deuxième partie : Un système de circulation au service des marchandises

Après avoir vu dans la première partie de ce mémoire quelles étaient les marchandises échangées par l'intermédiaire du port de Rouen, les proportions du trafic et les destinations de celui-ci, nous allons maintenant nous pencher sur les moyens techniques et humains nécessaires au fonctionnement de tout ce commerce. La valorisation des marchandises nécessite un système de circulation structuré et adéquat. Sans cela, les échanges à moyenne et grande échelle peuvent difficilement devenir réguliers et gagner en importance.

Pour comprendre le fonctionnement du transport des marchandises, les trois prochains chapitres seront respectivement consacrés aux processus techniques que sont la navigation et le roulage, aux acteurs impliqués dans le transport et les correspondances, et à la manière dont se déploient les réseaux commerciaux des Rouennais.

Chapitre 4 : Les méthodes de transport des marchandises : navigation et roulage

En fonction de l'endroit avec lequel des marchands ou leurs intermédiaires voudront faire des échanges, ils n'auront pas forcément accès aux mêmes méthodes de transport pour importer ou exporter des biens. Si l'objectif est situé sur la même étendue terrestre (en incluant les ponts), le roulage à l'aide de chariots, de voitures ou autres est la solution principale. Si le départ et l'arrivée sont séparés par la mer, il est nécessaire de passer par la navigation. Cela paraît évident. Dans un cas où deux points sont à la fois reliés par la terre et les eaux, les choses se compliquent. La notion de distance-temps peut être très variable d'une époque à une autre, suivant le degré de connaissance des itinéraires à emprunter pour les longs trajets, la technologie mise au service des déplacements, et l'état des voies qui doivent être empruntées. Et en plus des facteurs physiques, il faut tenir compte d'un écart de conditions financières, en raison des tarifs, des coûts de l'affrètement et de l'entretien... Nous le verrons, au XVIII^e siècle, le roulage et la navigation sont soumis à des contraintes bien différentes.

Les sources que j'utiliserai dans ce chapitre nous éclaireront principalement sur les catégories de bateaux qui passent par la Seine, leurs tonnages, leur conception dans une certaine mesure, ainsi que

leur emploi. Je m'appuierai davantage sur l'historiographie pour parler des besoins techniques de la navigation, des installations portuaires de Rouen, du transport terrestre depuis les quais et des lieux de la ville dans lesquels finit une partie des marchandises.

Les conditions techniques de la navigation sur la Seine

Commençons d'abord par reparler du fleuve Seine en tant que tel. Rouen se situe dans le fond de l'estuaire, cela rend la navigation plus sûre¹. En effet, il s'agit de la limite de la marée montante à l'intérieur des terres. Dans la ville même, les deux rives sont éloignées de 233 mètres, et le fond de l'eau se trouve à plus de sept mètres de la surface². Ces dimensions permettent l'accueil d'un nombre important d'embarcations. Les bancs de sable de Quillebeuf, situés en aval, empêchent les gros navires d'aller plus loin. Il leur faut décharger leurs cargaisons au Havre³. Les écarts de température peuvent causer la formation de glace ou une baisse du niveau de l'eau avec la sécheresse. Les vents peuvent gêner la navigation. À cause de tout cela, il arrive parfois que des navires restent coincés jusqu'à un mois au même endroit⁴. Les aléas naturels sont ainsi le premier facteur qui rentre en compte dans l'organisation du commerce fluvial.

Trois marées sont nécessaires pour faire le trajet du Havre à Rouen⁵. Remonter la Seine jusqu'à Paris depuis la capitale normande demande au minimum une dizaine de jours, mais il n'est pas rare que des mauvaises conditions allongent cette durée à un mois. La moyenne reste d'une douzaine de jours⁶. Il est aussi nécessaire pour voguer vers l'amont que des animaux tractent l'embarcation depuis la rive⁷. La descente est un peu plus rapide, elle ne nécessite que huit à dix jours⁸. Le courant exige cependant une plus grande prudence des marins⁹.

1 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVIe et XVIIe siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, p.43.

2 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.45.

3 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.195.

4 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.298.

5 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVIe et XVIIe siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, p.51.

6 Léon CAHEN, « Ce qu'enseigne un péage du XVIIIe siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne », *Annales*, 3-12, 1931, p. 502.

7 Ibid., p. 499.

8 Guy LEMARCHAND, « Problématique pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 20.

9 Léon CAHEN, « Ce qu'enseigne un péage du XVIIIe siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne », *Annales*, 3-12, 1931, p. 503.

Des dimensions adaptées à l'espace parcouru ne constituent pas le seul élément qui rentre en compte dans la conception des navires. Différentes catégories d'embarcations sillonnent la Seine, comme en attestent certaines sources.

Un registre servant à recenser les navires rattachés au quartier de Rouen (qui s'étend de Dieppe à Trouville¹) entre les années 1764 et 1775 a pu être conservé². Pour chacun des bateaux sont indiqués les différents armements effectués, la date de construction, le tonnage, les proportions d'un éventuel chargement, ainsi que le nom de chacun des propriétaires. Mais ce qui nous intéresse ici, c'est le fait qu'ils sont rangés par type : nous avons des navires, des galiotes, des dogres, des brigantins, des heux, des smacks, des senaux, des sloops, des gribanes, des bateaux et des chebecs. Afin d'être précis et d'éviter les anachronismes, j'utiliserai quand ce sera nécessaire le dictionnaire de Furetière³ pour différencier ces appellations et je préciserai lesquelles ne concernent pas directement Rouen.

Le navire est une appellation quelque peu vague, qui renvoie à « Vaisseau de haut bord pour aller sur la mer avec des voiles ». Une galiote est une petite galère avec un mat et deux ou trois canons. Ces navires de course n'ont pas de réel intérêt à être utilisés sur la Seine. Un dogre est un petit bâtiment avec un pont qui servait à la pêche. Les brigantins sont des embarcations à bas bord avec voile et rames, eux-aussi utilisés par les corsaires. Les heux sont des vaisseaux de 300 tonneaux avec un faible tirant d'eau. Ils sont aptes à naviguer sur le fleuve. Cependant, les Rouennais ne les utilisent presque pas (le registre n'en mentionne que trois pour tout le quartier), mais ils sont employés par les Hollandais, les Flamands et les Anglais. Les smacks sont des bateaux de pêche à deux mats. Les senaux appartiennent aussi à cette dernière catégorie, mais ils sont plutôt utilisés pour le commerce et la guerre. Les sloops sont de petits bateaux de pêche à une voile. Les gribanes sont des bâtiments faisant de 30 à 60 tonneaux avec un mat, ils sont adaptés à la navigation fluviale. Pour ce qui est du bateau, avant de plus ou moins englober la plupart des embarcations dans son sens contemporain, il désignait les navires permettant de naviguer sur les cours d'eau, les lacs et les étangs. Furetière mentionne aussi l'existence des bateaux de Seine, de grandes embarcations allongées originaires de Rouen. Le seul et unique chébec du quartier de Rouen est quant à lui une embarcation d'ordinaire utilisée sur la Méditerranée.

1 Dominique REYNARD, *Les Inscrits maritimes du quartier de Rouen dans la seconde moitié du XVIIIe siècle à Rouen. Enquête sociale sur une fraction des gens de mer en Haute-Normandie. Mémoire de maîtrise*, dir. André Corvisier, Université de Rouen Normandie, 1974, annexe « Les paroisses du quartier de Rouen ».

2 7P5 1 : Les matricules des bâtiments de commerce. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

3 Antoine FURETIÈRE (1619-1688), *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots français tant vieux que modernes et les termes de toutes les sciences et des arts*, 1690.

L'inclusion du littoral a donc pour conséquence de laisser une large part aux navires de mer. Les heux, les gribanes et les bateaux comptent tout de même pour notre cas. Les navires des Rouennais et des Normands ne constituent bien entendu qu'une partie des passages le long de la Seine. Les embarcations venues du reste de la Normandie, d'autres provinces et d'autres nations sont à chercher ailleurs.

Le registre du péage de la Seine entre Rouen et Paris de l'année 1788¹ peut aussi nous renseigner sur les différents navires qui servent à transporter des marchandises le long du fleuve. Les agents responsables de sa tenue n'ont cependant pas toujours été complets dans leur description des bateaux soumis au paiement des taxes. Il était fréquent qu'ils écrivent soit la catégorie de l'embarcation, soit le nom donné par son propriétaire, mais pas les deux. Ces chiffres ne sont donc pas exacts, mais au vu du nombre de passages que cette étape du fleuve enregistre (250 navires montant le fleuve, 328 descendant), je pense qu'ils ne devraient pas être trop éloignés des proportions de la réalité. Chaque passage est compté individuellement, par exemple deux barques qui réalisent respectivement deux et trois voyages comptent bien pour un total de cinq occurrences.

Catégories de navires ayant remonté la Seine entre Rouen et Paris entre janvier et avril 1788 :

Types de navires	Nombre d'occurrences
Barque	29
Barque (petite)	1
Bateau	23
Diligence	30
Marnois	5
Soufflet	1

1 G5 144 : Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

Catégories de navires ayant descendu la Seine entre Rouen et Paris en 1788 :

Type de navires	Nombre d'occurrences
Barque	58
Barque (petite)	7
Bateau	57
Coche	1
Diligence	43
Margotin	3
Marnois	23
Nacelles	2
Toue	38

De nouvelles catégories de navires apparaissent dans ce registre. Je m'en référerai de nouveau au dictionnaire de Furetière¹ pour limiter les risques de confusion.

Le terme de barque désigne aussi bien un petit bâtiment de mer qu'une embarcation de rivière servant à faire des traversées ou à acheminer des marchandises. Nous avons plutôt affaire à cette deuxième catégorie. Les coches d'eau sont des bateaux couverts qui ont la particularité d'être publics plutôt que privés. Ils servent à transporter des personnes et des biens sur les cours d'eau. L'appellation de diligence est un peu vague. Le dictionnaire universel fait mention de navires qui permettent de se rendre dans un lieu au trafic important en un temps plus court qu'avec ceux qui n'ont pas cette étiquette. Il arrive que des barques reçoivent cette dénomination². Elle peut aussi désigner un convoi. Le marnois, qualifié de manière très crue par Furetière comme une « Espèce de bateau médiocre », est utilisé sur la Marne et la Seine. Il est de proportions modestes, adapté aux eaux de ces fleuves. La nacelle est une petite embarcation utilisée pour traverser les rivières ou effectuer des voyages courts. Le mot « soufflet », dans le domaine des transports, sert à qualifier une voiture légère ; il doit ici s'appliquer à un tout petit bateau. Enfin, les toues sont des navires de rivière originaires de la Loire, aux volumes et aux usages variés.

1 Antoine FURETIÈRE (1619-1688), *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots français tant vieux que modernes et les termes de toutes les sciences et des arts*, 1690.

2 Léon CAHEN, « Ce qu'enseigne un péage du XVIIIe siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne », *Annales*, 3-12, 1931, p. 498.

Dans les navires qui ont remonté le fleuve, les plus représentés sont les barques, les bateaux et les diligences. Dans l'autre sens, ce sont les barques, les bateaux, les diligences, les marnois et les toues les plus nombreux. Il y a une différence, car tous les maîtres de ces embarcations ne font pas simplement des allers-retours continus entre Rouen et Paris. Ils peuvent être embauchés pour se rendre plus en amont ou plus en aval ; ils peuvent rester au port s'ils n'ont pas de travail immédiatement disponible ; des réparations peuvent être nécessaires ; et enfin, certains types de navires n'ont pas vocation à circuler dans les deux directions. C'est par exemple le cas des marnois et des toues, qui sont démontés une fois arrivés au port de la capitale rouennaise¹.

Les différentes sortes de navires utilisés dans le commerce fluvial que nous avons listées ont en commun d'être de taille modeste. Pour tenter de dresser une estimation plus précise du volume des bâtiments qui passaient le long des quais de Rouen et des berges de la Seine, je me suis appuyé sur des sources qui mentionnent leurs tonnages.

Prenons d'abord les rôles des bâtiments de commerce. Ils recensent les différents désarmements effectués à Rouen, en indiquant en plus du nombre de tonneaux le propriétaire, l'année de construction, les lieux et les dates de l'armement et du désarmement, et enfin la composition de l'équipage. Il ne reste cependant que les années 1746, 1780 à 1793 et 1795 à la fin de la période révolutionnaire pour l'époque moderne².

Tonnage moyen des navires désarmés dans le port de Rouen entre 1780 et 1790 :

	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790
Nombre de navires	61	66	75	64	103	91	118	158	143	171	155
Tonnage total	3299	4201	5777	5088	9226	7984	9755	14826	14215	16354	15191
Tonnage moyen des navires	54,98	63,17	77,03	79,5	89,57	87,74	82,67	93,83	97,36	96,69	98,01

Rappelons que pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis d'Amérique (1775-1783), la France et l'Angleterre sont ennemies entre 1778 et 1783. L'accès à la Manche est limité, cela explique

¹ Ibid., p. 498.

² 7P6 2 à 7P6 12 : Les rôles des bâtiments de commerce. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

le nombre restreint de navires qui viennent jusqu'à Rouen avant 1784. On remarque que les tonnages moyens sont plus modestes au début de la décennie. Ils sont les plus faibles au début du conflit, et n'atteignent pas les 70 tonneaux. En 1782 et 1783, les navires qui ont remonté la Seine jusqu'à Rouen ont été globalement un peu plus grands, dépassant les 75 tonneaux. Cela est dû je pense à une amélioration de la protection du commerce dans la Manche et dans l'Atlantique, et à une meilleure organisation des voies alternatives d'approvisionnement. S'il y a un peu plus de marchandises dans les circuits de l'échange, il peut être judicieux d'affréter des navires plus grands. Entre 1784 et 1786, l'accès à la mer n'est plus restreint, le commerce n'est donc plus entravé. Le volume des bâtiments employés tourne autour de 85 tonneaux. Le traité de Vergennes conclu entre la France et l'Angleterre en 1786 change les règles du commerce, et cause une arrivée massive de marchandises britanniques en Normandie. Entre 1787 et 1790, le nombre de tonneaux moyen se situe autour de 95. Malgré une hausse liée à l'élargissement des possibilités du commerce, il reste inférieur à la centaine. Le cadre que représente le fleuve Seine impose des limites ; les bateaux utilisés pour le remonter doivent rester relativement modestes et maniables.

Les armements de l'année 1781 peuvent aussi nous renseigner. Ces feuillets indiquent pour chacun des départs la date de construction du navire, son tonnage, son tirant d'eau, la place de son éventuelle charge, son nombre de ponts et de gaillards, ses éventuels canons, son propriétaire, le commanditaire de l'armement, sa destination et la composition de son équipage¹. Il n'y a cependant que onze mentions d'affrètements, au vu des 66 désarmements de la même année cette série est probablement incomplète. Nous pouvons quand même considérer ces quelques cas comme un échantillon autosuffisant.

Il y a 11 navires qui représentent un total de 869 tonneaux, soit une valeur moyenne de 79 tonneaux. Ce chiffre n'est pas incohérent par rapport à l'ensemble des désarmements de la décennie. Il est cependant bien plus élevé que leur valeur de 63 tonneaux. Ce nombre est donc certainement plus élevé que la réalité. Il ne faut cependant pas oublier qu'en raison de la différence de navires employés dans les deux sens de la navigation, un écart reste possible.

1 217 BP 15 : Armements 1781. Conservé au pôle Grammont des archives départementales de Seine-Maritime.

Intéressons-nous maintenant à l'ensemble des navires sortis du port de Rouen entre 1781 et 1790. Des notes de recherche de Pierre Dardel nous indiquent leur nombre et leur tonnage².

Tonnage moyen des navires sortant du port de Rouen entre 1781 et 1790 :

	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790
Nombre de navires	922	1091	1374	1582	1857	1885	1915	1816	2497	2304
Tonnage total	53030	59929	86008	98483	113350	117603	121868	111761	165169	139970
Tonnage moyen	57,51	54,93	62,6	62,26	61,04	62,39	63,64	61,54	66,15	60,75

Le nombre de navires sortis du port est bien plus important que celui obtenu par le simple comptage des désarmements. Cela est logique, dans la mesure où toutes les embarcations engagées dans le commerce de la Seine, même celles qui transportent des marchandises rouennaises, n'arrêtent pas leur voyage à Rouen. La moyenne du volume reste tout de même dans des ordres de grandeur similaires pour le début de la décennie. Même si les navires rouennais finissent par atteindre en moyenne les 90 tonneaux, les embarcations de toutes les provenances conservent une contenance moyenne de 60 tonneaux.

Il ne faut cependant pas imaginer qu'il y aurait une uniformité de la taille des embarcations qui circulent sur le fleuve autour de ces moyennes de 70 ou 90 tonneaux pour les navires de la capitale normande et de 60 tonneaux pour les autres. Il est fréquent dans les registres que ce nombre dépasse la centaine, ou qu'il ne soit que de l'ordre de la cinquantaine. Les bateaux plus modestes sont aussi monnaie courante, notamment dans le domaine des allèges. Celles utilisées entre Rouen et le Havre font habituellement de 20 à 30 tonneaux, ce qui permet tout de même d'embarquer 300 à 400 tonnes de marchandises². L'activité de la flottille est aussi importante de l'autre côté de la Seine : chaque année, au moins 30 000 tonneaux de biens sont amenés vers Paris ou son arrière-pays³.

2 7 F 115 : Navires. Congés, matricules, armements et désarmements, enregistrements : notes (s.d.), transcriptions, correspondances (1954, 1957). Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

2 Guy LEMARCHAND, « Problématique pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 20.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.195.

Les navires bien construits n'ont pas besoin d'un entretien très coûteux à la fin de leurs premiers usages¹. Ces embarcations sont surtout faites de bois, leur durée de vie est tout de même limitée. Rapidement, elles ont besoin de réparations après chaque voyage. Elles peuvent tenir jusqu'à une quinzaine d'années si elles sont régulièrement radoubées, mais ce processus s'avère onéreux². La promesse d'une meilleure mobilité et d'un tirant d'eau moins élevé n'est pas la seule raison pour laquelle les marinières du fleuve emploient d'abord des petits bâtiments : ils ont l'avantage d'être moins chers à entretenir et à équiper³. Ils sont par différents aspects l'outil le plus approprié à la circulation sur la Seine et les autres cours d'eau qui communiquent avec elle.

Les moyens employés pour stoker les marchandises peuvent sembler être un détail secondaire, mais il me tient à cœur de les mentionner.

Le détail de délibérations du début du siècle sur la réglementation du transport et la création d'offices de voituriers par eau sur la Seine entre Rouen et Paris⁴ nous donne – entre autres choses – des détails pouvant nous permettre de mieux appréhender l'aspect technique du commerce. Les correspondants décrivent les méthodes de travail des marinières, expliquent ce qui selon les marchands nuit au commerce, et proposent des solutions pour rationaliser cette activité et assurer un convoi plus performant. Nous verrons cette affaire plus en détail dans le prochain chapitre. Pour l'heure, je détaillerai les types de contenants dont il est fait mention : des caisses, des barils, des tonneaux, des balles et des ballots. Les marchandises peuvent aussi être sous corde pour en assurer le maintien. Toujours d'après le dictionnaire de Furetière, une balle est un emballage de toile rembourré de paille, utilisé pour éviter qu'une marchandise ne soit abîmée ou mouillée. Les ballots en sont des formats plus réduits. Il est dit aussi dans ces constatations que les marinières de Rouen à Paris n'ont pas pour habitude de remettre du foin au-dessus ou au-dessous des marchandises. Il est observé que certains de ces transporteurs ne font qu'un seul type de marchandises : c'est le cas du bois à brûler, du bois ouvré, du bois abattu, du foin, du blé, de l'avoine, du sel, du charbon de terre, du marbre, du vin et des huîtres. Mis à part pour la dernière denrée, il arrive tout de même fréquemment qu'elles se

1 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.298.

2 Guy LEMARCHAND, « Problématique pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 20.

3 André ZYSBERG, « La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786. Essai de comparaison », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 98.

4 G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

retrouvent dans des cargaisons mixtes, si l'on se réfère aux descriptions détaillées des cargaisons des navires passés par le péage de la Seine entre Rouen et Paris de 1788¹.

Ce même registre nous donne aussi les noms de plus de contenants. À celles que je viens d'indiquer, il nous faut ajouter les barriques, les jarres, les paniers, les paquets, les pipes (un contenant proche du tonneau) et les sacs. Certains biens peuvent aussi être transportés en vrac. De plus, il est fréquent que des récipients et emballages vides soient envoyés à Rouen ou dans d'autres ports en aval de Paris, il me paraît vraisemblable qu'il s'agit des mêmes qui sont utilisés à plusieurs reprises, dans les deux sens. Cette diversité dans les contenants et les méthodes de stockage est une manière de répondre à la variété des marchandises, à une époque où le commerce est très peu spécialisé. À l'instar d'autres axes importants, la Seine est le lieu de passage d'un flot hétéroclite de possessions. Les marinières doivent être prêts à transporter les pondéreux, les liquides, les objets fragiles, etc, quand cela est possible avec leurs bateaux.

Une lettre issue elle aussi des délibérations sur les offices de voiturier précise que les marinières sont garants de l'état des marchandises qu'ils transportent. Si elles sont abîmées, mouillées ou, dans le cas de denrées, gâtées, ils doivent les rembourser à leurs propriétaires. Dans son explication à l'intendant, l'auteur anonyme en conclut qu'il est donc nécessaire qu'ils aient de bons agrès et de bons cordages pour la sûreté des biens. Le stockage adéquat des marchandises n'est donc pas qu'une nécessité due à la variété des produits échangés, il s'agit aussi d'un impératif économique pour les transporteurs.

Les procès-verbaux de visites de navires par la brigade des fermes², dont il sera question en détail dans le deuxième chapitre de la dernière partie de ce mémoire, nous donnent des éléments de description de ces navires. Dans ces récits détaillés, il est par exemple fait mention du stockage des marchandises dans des espaces comme les cales, parfois en vrac dans le cas du blé. Certains des navires qui passent par Rouen ont reçu des aménagements servant à dissimuler des objets dans le but de les faire échapper au contrôle, dans le cadre des pratiques de la fraude et de la contrebande. Ce sont notamment des petites caches, dissimulées dans des espaces creux du navire par des planches.

1 G5 144 : Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

2 225 BP 10-11 : Procès-verbaux de visites de la brigade des fermes 1767-1779. Conservé au pôle Grammont des Archives départementales de Seine-Maritime.

Les aménagements urbains et portuaires pour la circulation des marchandises

La navigation sur le fleuve semble donc avoir été suffisamment pourvue au long du siècle. Intéressons-nous maintenant aux installations portuaires de Rouen, qui constituent le lien entre l'axe commercial de la Seine et la ville marchande et manufacturière.

Au XVIII^e siècle, l'eau est suffisamment profonde dans l'espace des quais pour que les bateaux soient toujours à flot lors du déchargement, qui peut donc se faire directement sur le quai¹. Je le précise, car Rouen était encore un port d'échouage au début du XVII^e siècle². Par soucis d'augmenter la capacité d'accueil, plusieurs phases de travaux ont lieu afin d'élargir l'espace alloué aux débarquements et au transit des marchandises. En 1710, les débarcadères gagnent plusieurs dizaines de mètres vers l'amont. En 1766, le quai d'Harcourt est construit en aval, pour étendre le port dans la direction du Mont-Riboudet. Les échevins finissent par avoir la permission de combler le fossé méridional du Vieux Palais³. Autour de 1770, un nouveau prolongement est fait en direction de l'avenue du Mont-Riboudet qui va dans la direction du Havre et de Dieppe⁴. Il est décidé de faire déplacer des activités et des espaces de stockage qui prenaient de la place, comme des chantiers à bois ou des entrepôts de cidre et de combustibles⁵. Malgré cela, l'activité portuaire manque encore de place. Les débarquements sont toujours retardés, comme en témoignent des textes de la gazette du commerce en 1774 ou des délibérations de la chambre du commerce en 1788⁶. À la fin du siècle, Rouen possède tout de même six kilomètres de quais sur sa rive nord, équipés de pieux d'amarrages et dotés de plusieurs entrepôts. Leur qualité est cependant variable. Il n'y a au final pas plus de deux kilomètres qui sont empierrés. Des dégâts sont fréquemment causés par le mascaret et le gel⁷. Les espaces de débarquements sont délimités en zones précises. Une première séparation est faite entre les installations

1 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p. 238.

2 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.50.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.159.

4 Ibid., p.157.

5 Ibid., p.158

6 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.52.

7 Guy LEMARCHAND, « Problématique pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 18.

aux embarcations de l'aval de la Seine, et celles de l'amont¹. Des poteaux servent à diviser le port par secteurs, suivant les types de produits transportés ou la présence de passagers². Une fois les marchandises déposées, les capitaines doivent retourner vers l'intérieur du fleuve pour laisser la place à d'autres³. Toujours dans un soucis de ne pas perdre plus d'espace, les navires stationnent debout, donc face au quai. Les beauprés dépassent du bord de l'eau, cela a pour conséquence de gêner la circulation terrestre⁴. À cela s'ajoute le fait qu'il est courant que les marchandises qui doivent rentrer dans la ville soient laissées en plein air dans le port⁵.

Il nous faut aussi parler du pont de bateau de Rouen, créé après que le vieux pont Mathilde soit devenu inutilisable pendant le XVI^e siècle. Bien qu'il soit ouvert le soir, il marque la limite entre l'estuaire et la deuxième partie de la Seine de Rouen jusqu'à Paris⁶. Son idée et sa réalisation sont astucieuses, mais il répond de manière inégale et partielle aux besoins de la circulation de personnes et de biens. Il a besoin d'être démonté plusieurs semaines par an. Des bacs sont déployés pour continuer à assurer des traversées, mais leurs manœuvres s'avèrent lentes et compliquées⁷. Pendant le XVII^e et le XVIII^e siècles, il a dû être reconstruit une dizaine de fois. Il est tout de même doté d'un système permettant de compenser les effets de la marée à la fin de la période. Les nombreux travaux ont cependant constitué une grosse perte d'argent pour la municipalité⁸.

Le roulage terrestre depuis Rouen

Les marchandises acheminées jusqu'à Rouen par les eaux sont, pour une partie, réexportées par voie de terre. Même si la navigation de la Seine est importante, le roulage n'en est pas moins une composante nécessaire et essentielle du commerce portuaire.

1 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.158.

2 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 55.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.158.

4 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 53.

5 Ibid., p.53.

6 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.158.

7 Ibid., p.148.

8 Ibid., p.149.

Précisons tout d'abord qu'un chariot à quatre roues peut transporter une charge de trois à quatre tonnes, et peut parcourir à peu près trente kilomètres en une journée. Cela n'est cependant vrai que dans de bonnes conditions, car les routes ont pendant longtemps été des pistes de terre marquées par les intempéries, qui quand elles sont impraticables obligent les rouliers à changer d'itinéraire. Des améliorations sont tout de même faites au cours du XVIII^e siècle. L'administration des Ponts et chaussées, qui s'organise sous Louis XV, entreprend des travaux d'aménagement à partir de 1738, afin d'améliorer le réseau de routes des grandes capitales et des villes du royaume. Dans l'application, cela concerne surtout le bassin parisien dans les premiers temps¹. Au bout d'une cinquantaine d'année, ce sont tout de même 30 000 kilomètres de routes qui ont été aménagées dans le royaume. La durée des voyages a pu se voir réduite de moitié entre le début et la fin de cette période de temps².

Les destinations du roulage rouennais s'élargissent au cours du siècle. Initialement de 26 en 1712, leur nombre finit par être de l'ordre de la soixantaine en 1788. À ce moment, elles possèdent toutes au moins une correspondance par semaine³. Ce mode de transport est partagé entre des expéditions importantes et une micro-diffusion dans la région alentour. Plusieurs types de produit font ainsi l'objet d'un acheminement dans les campagnes, notamment du coton qui après avoir été travaillé va être ramené dans la ville sous forme de tissu et de fil⁴.

À l'intérieur de Rouen, le transport de marchandises de toutes provenances est d'une telle importance que l'axe nord-sud est régulièrement ralenti par les chariots⁵. Les rues parfois étroites qui mènent de la Seine au centre la ville sont pleines de véhicules et de personnes à pied. Les jours de marché rendent les déplacements très difficiles, au point que certaines rues se remplissent d'un flot continu d'humains, de biens, d'animaux et d'outils de transport. Le port fourmille tellement d'activités qu'il est continuellement soumis à ce type de régime⁶.

À l'instar des quais, les routes internes de la ville font l'objet d'aménagements dans le but de faciliter la circulation. En plus des prolongements des espaces de débarquement en direction du Mont Riboudet qui ont été mentionnés précédemment, il faut citer les entreprises de liaisons directes entre les

1 Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris, Belin, 2002, p.136.

2 Joël CORNETTE, *Histoire de la France : absolutisme et Lumières : 1652-1783*, Vanves, Hachette, 2016, p.229.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.193.

4 Ibid., p.193.

5 Ibid., p.193.

6 Ibid., p.85.

deux routes allant vers Paris et le port de 1693 à 1694 et de 1709 à 1710. A l'intérieur de la ville, différentes vagues de travaux ont également lieu entre 1760 et 1781¹.

Les lieux rouennais de l'écoulement des marchandises

Je mentionnerai aussi les lieux rouennais destinés à l'écoulement des marchandises, qu'elles soient venues du port ou par la terre. Les plus connus de nos jours sont les places où se tenaient des marchés. Elles attirent un nombre important de commerçants qui vont pouvoir exposer tout ou partie de leurs produits, qui peuvent rentrer en lien avec des acheteurs qui vont les acquérir en les emmenant avec eux ou en les faisant transporter. Ces ouvertures dans le tissu urbain constituent des nœuds de l'échange. Celui dont les liens avec le trafic portuaire sont les plus forts est je pense la Haute-Vieille-Tour, d'une superficie d'à peu près 4 km². Il s'agit de la partie la plus fréquentée de Rouen, aussi bien par des habitants de la ville que des campagnes, dans laquelle sont vendues des aliments et du textile. Des étoffes y sont marquées, certifiant l'authenticité de leur origine rouennaise. Elle est bordée de halles, dont la célèbre Halle aux Toiles. Les autres marchés de taille conséquente sont le Vieux Marché, le Neuf Marché et la place de la Calende, spécialisés dans les denrées ; le marché aux veaux, et enfin la Rougemare pour les chevaux². Les trois premiers ont de possibles liens avec le commerce fluvial, nous avons vu que les aliments étaient à compter parmi les marchandises passées dans le port de Rouen. Les foires sont cependant un des lieux où se pratiquent des échanges traditionnels, elles ne touchent pas directement tous les niveaux du commerce. Il nous faut également citer les boutiques et magasins, autre théâtre des échanges du quotidien qui connaissent un succès grandissant³. Le centre-ville de Rouen est cependant d'abord concerné par la vente au détail, le commerce en gros reste concentré autour du port et des grandes routes⁴.

Quand le transport terrestre et le transport par eau sont tous les deux possibles, les marchands vont davantage se tourner vers les marinières, et pas juste pour les pondéreux⁵. À Rouen, ils sont les plus

1 Ibid., p.155.

2 Ibid., p. 84.

3 Fernand BRAUDEL, *La dynamique du capitalisme*, Nouv. éd., Paris, Flammarion, 2014, p.30.

4 Jochen HOOCK, « Du marchand-bourgeois à l'élite commerçante: Statut social et fonction économique dans le milieu marchand rouennais au début du XVIIIe siècle », *Histoire urbaine*, 40-2, 2014, p. 75.

5 André ZYSBERG, « La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786. Essai de comparaison », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 97.

intéressants financièrement pour la circulation le long de l'axe Seine⁶. Ils restent tout de même chers, et ce à cause de plusieurs facteurs (en plus du coût des embarcations et de leur entretien). Tout d'abord, l'imposition : les tarifs des péages du fleuve sont élevés⁷. Pour naviguer dans l'estuaire de la Seine, il est nécessaire d'embaucher un nouveau pilote à la fin de chaque étape, qui connaisse suffisamment les bancs de sable pour limiter les risques. En effet, ces derniers sont déplacés presque quotidiennement sous l'influence de la marée⁸. Pour aller à contre-courant des eaux, il est nécessaire de payer les frais de halage⁹. En plus de tout cela, les divers dangers de la navigation constituent une première raison de monter le coût du fret¹⁰.

Les échanges de marchandises par le port de Rouen profitent donc de moyens techniques adéquats mis à disposition de la navigation et du roulage. L'axe de la Seine permet le transport par les eaux, mais il impose des contraintes matérielles qui peuvent être surmontées grâce à une expertise technique et une bonne connaissance de ce terrain. Les routes qui partent des quais les mettent en lien avec des lieux d'écoulement locaux des biens et avec des itinéraires terrestres permettant l'exportation d'une partie d'entre eux. L'organisation de Rouen et ses installations portuaires s'avèrent insuffisantes pour supporter tout le flot des échanges, qu'ils soient faits par le fleuve ou par les routes. Des vagues de travaux successives vont leur permettre de mieux répondre aux besoins du commerce, même s'il y a encore des manques à la fin du siècle. Ces moyens techniques ne font bien sûr pas tout, la présence de différents groupes d'acteurs est nécessaire pour que les échanges puissent fonctionner.

6 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.193.

7 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.277.

8 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.44.

9 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.298.

10 Ibid., p.300.

Chapitre 5 : Les acteurs du transport des marchandises

En plus d'un important déploiement de moyens financiers et techniques, les circuits d'échanges de marchandises dans lesquels Rouen est impliquée emploient un grand nombre de personnes aux spécialités variées. Différents groupes d'acteurs utilisent leur savoir-faire dans le but de permettre des accords commerciaux entre différentes places marchandes, et d'amener les biens vendus vers leur destination.

Nous aborderons ici les cas des mariniers, des rouliers et des intermédiaires qui travaillent en lien avec les marchands rouennais. Les premiers occuperont la plus grande place de ce chapitre, car leur action constitue le socle des échanges fluviaux, et aussi parce qu'ils sont un des groupes dont les archives de la navigation m'ont donné le plus de matière à traiter.

Les mariniers navigant sur la Seine

Mes sources principales pour présenter les voituriers par eau de la Seine seront les suivantes : un regroupement de feuillets de l'octroi des marchands, des aides et de déclarations de transport de marchandises dans lesquels sont mentionnés des noms de marchands et de mariniers¹ ; le registre du péage de la Seine entre Rouen et Paris de l'année 1788, dans lequel sont indiqués les noms des conducteurs des embarcations, les propriétaires de celles-ci et les personnes qui les emploient² ; des correspondances au sujet d'une taxe que les mariniers de Rouen à Paris refusent de payer entre septembre 1774 et octobre 1776³ ; et enfin des délibérations sur la question de la création d'une office de voiturier par eau à Rouen au début du siècle⁴.

Il me semble préférable de résumer maintenant ces deux dernières affaires, avant d'y faire référence à plusieurs reprises ou de m'appuyer sur des détails techniques qui les accompagnent.

1 201 BP 687 : Droits d'octroi, aides, déclarations de marchandises à la romaine, droits sur les cidres et les poires 1697-1775. Conservé au pôle Grammont des archives départementales de Seine-Maritime.

2 G5 144 : Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

3 G2 202 10 : Sols pour livre dont le paiement est refusé par les mariniers de Rouen, 1775-1777. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

4 G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

Les mariniers de Rouen à Paris ont constamment refusé de payer la taxe dite des huit sols pour livre sur les marchandises qu'ils ont acheminées entre septembre 1774 et octobre 1776. Au total, les pertes sont estimées à 4832 livres, 16 sols et 4 deniers pour le fermier général Laurent David ; 2818 livres, 14 sols, 4 deniers pour Jean Baptiste Pirodeau, régisseur des domaines ; et enfin 22 486 livres et 19 sols pour Bertheau, régisseur des domaines et des droits de domaines. Les mariniers seraient, selon les collecteurs, suffisamment riches pour rembourser ces sommes. Ils auraient déjà payé ce droit par le passé, jusqu'à ce qu'il soit attribué à un nouveau bail en 1774, sans que le règlement ne change. Il aurait juste été demandé avec deux mois de retard cette année-là. Ils estiment également que les marchands rouennais ont opéré à des actions politiques en sous-main. Ils chercheraient à ne plus payer aux transporteurs par eau le tarif du vingtième par tonneau pour augmenter leurs bénéfices. Cinq des mariniers sont condamnés le 20 novembre 1774. Après négociations, il est accordé une réduction des deux tiers de la somme demandée.

Les mariniers se sont défendus en affirmant que cette perception sur les droits de péage n'a commencé qu'en 1771. Entre cette année et 1774, ils auraient dû monter leurs prix pour s'acquitter de cette taxe sans perdre plus d'argent. Ils l'auraient cru abolie ensuite et auraient en conséquence repris leurs anciens tarifs, tandis que les receveurs ne les ont plus demandés pendant un temps. À partir de 1776, ils leur auraient fait croire qu'ils ne chargeaient plus de marchandises, mais en s'acquittant tout de même des autres droits directement au bureau dédié. Ils affirment que plusieurs d'entre eux ne sont pas assez fortunés pour rembourser la somme demandée et pouvoir continuer leur activité.

En 1705, des plaintes des marchands de Paris et de Rouen au sujet du chargement des marchandises ont été examinées. Elles concernent le fait que la vingtaine de mariniers de la capitale normande sont concurrents, et qu'ils sont en conflit pour le chargement des marchandises dans leurs bateaux. Il serait ainsi fréquent que les navires ne soient chargés que partiellement, et que les livraisons soient effectuées avec du retard. Les biens pourraient rester jusqu'à deux mois sur les quais. Les marchands ne parviennent pas à les obliger à ne charger qu'une embarcation à la fois.

Pour remédier à ces problèmes, il est proposé de créer vingt offices de voiturier de Rouen à Paris, dont le coût a d'abord été fixé à 200 000 livres. Leur nombre ainsi que les prix et les conditions ont évolué, il est avancé que les mariniers ont perdu de nombreux revenus à cause des guerres récentes. La charge est abaissée à 140 000 livres.

Qui sont donc les mariniers en lien direct avec Rouen ? Pour essayer de les faire revivre dans les pages qui vont suivre, je parlerai en détail de leur métier, et je tâcherai de mettre en lien des informations sur leur groupe social.

Les mariniers possèdent tous des navires. Leur tâche est d'acheminer les marchandises qu'on leur confie jusqu'à leur destination, en les stockant convenablement pour ne pas qu'elles soient détériorées. Quand cela arrive malgré les précautions prises, ils doivent rembourser les propriétaires. Des biens comme le bois, le foin, le charbon, le blé et l'avoine sont généralement acheminés par des marchands qui possèdent leurs propres embarcations, afin de réduire les délais et donc d'éviter qu'ils soient gâtés s'ils restent trop longtemps près de l'eau, et aussi parce que les ventes de ces produits doivent être conclues directement dans le bateau. Les tarifs sont fixés pour chaque marchandise, ils doivent être suivis par tous ceux qui participent à cette activité. Par exemple, en 1705, faire transporter de Rouen à Paris un millier de poivre, de vif-argent, d'eau forte, de drogueries, de figues, de raisins, ou encore d'indigo coûte 12 livres. Il est aussi d'usage que ceux de Rouen chargent eux-mêmes les biens qu'ils doivent embarquer, et que leurs homologues parisiens les déchargent.

Même s'ils travaillent pour autrui, les mariniers restent soumis aux différentes taxations qui touchent la circulation des marchandises et la navigation. Ils doivent ainsi s'acquitter des droits servant à financer l'inspection des bateaux et du port, s'arrêter aux nombreux péages de la Seine, payer la levée de ponts... Les marchands ne leur faisant pas d'avances monétaires, au début du siècle il est pour eux nécessaire d'emmener de grosses sommes d'argent, qui peuvent monter jusqu'à 2000 ou 3000 livres. Il est observé que dans le cas d'un navire ayant coûté 3000 livres à armer pour le commerce, 1200 livres seraient utilisées rien que pour les péages. En tenant en plus compte du coût du passage des ponts, des permis de circuler et de l'embauche d'hommes et de chevaux pour remonter à contre-courant, il ne resterait plus grand-chose pour assurer l'éventuel remboursement de marchandises¹.

Il nous faut aussi mentionner le cas des pilotes-lamaneurs de l'estuaire de la Seine, qui sont engagés pour permettre aux navires de naviguer du Havre à Rouen². Ils possèdent un brevet qui atteste

1 G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

2 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.45.

de leur bonne connaissance des rives, des récifs et des courants du fleuve, et prouve qu'ils sont aptes à remorquer des navires dans cet espace¹.

J'ai opéré au recensement des noms de maîtres de navires qui apparaissent dans plusieurs des sources de mon corpus, afin de les commenter.

Prenons d'abord ceux du fond 201 BP 687². J'ai à chaque fois indiqué le nombre d'occurrences de chacun des noms de mariniers, leur résidence quand elle était spécifiée, et le nom des personnes qui les ont engagés. J'insiste cependant sur le caractère incomplet de cette source, qui ne nous donne que des informations partielles. Je considère tout de même que pour une approche qualitative, elles peuvent se suffire à elles-mêmes. Le détail des marchandises que ces personnes ont acheminé se situe dans le premier chapitre de ce mémoire.

Pour l'année 1714 :

Marinier	Nombre d'occurrences	Travaille pour/avec
Lagisses	1	Leudement

Il n'y a de trace que d'un marinier pour la première année.

Pour l'année 1724 :

Marinier	Nombre d'occurrences	Travaille pour/avec
Claafen Cornelis	1	Dumont
Guillot	1	Dumont G.
Isabelle	1	Dumont
Morino	1	Dumont frères
Stahl Jacob	1	Dumont G.

1 Dominique REYNARD, *Les Inscrits maritimes du quartier de Rouen dans la seconde moitié du XVIIIe siècle à Rouen. Enquête sociale sur une fraction des gens de mer en Haute-Normandie. Mémoire de maîtrise, dir. André Corvisier, Université de Rouen Normandie, 1974, p.96-98.*

2 201 BP 687 : Droits d'octroi, aides, déclarations de marchandises à la romaine, droits sur les cidres et les poires 1697-1775. Conservé au pôle Grammont des archives départementales de Seine-Maritime.

Ces cinq personnes apparaissent dans des documents qui concernent les frères Dumont. L'un d'entre eux est venu directement de Hambourg pour leur compte.

Pour l'année 1725 :

Marinier	Nombre d'occurrences	Travaille pour/avec
Mouchel	1	Dumont

Là encore, il n'y a qu'un seul nom.

Pour l'année 1726 :

Marinier	Nombre d'occurrences	Travaille pour/avec
Bose Hendrell	1	Dumont
Gallais Simon	1	Dumont
Hendreell Gentye	1	Dumont
Isabelle Claude	1	Dumont L.
Kort Andre	1	Dumont

Ces mariniers ont également été employés par les Dumont. Au vu de leurs patronymes, il est possible que Hendrell Bose, Gentye Hendrell et Andre Kort soient Néerlandais et qu'ils aient apporté leurs cargaisons depuis l'étranger.

Pour l'année 1727 :

Marinier	Nombre d'occurrences	Travaille pour/avec
Bourbonnais	1	Dumont
Du Chesne	1	Dumont Louis
Narfement	1	Dumont
Vaultier Joseph	1	Dumont

Ils sont employés par les deux mêmes personnes.

Pour l'année 1764 :

Marinier	Nombre d'occurrences	Travaille pour/avec	Provenance
Cheradam	1	Demiané et Douillard	
Dran Pieter	1	Demiané et Douillard	Hambourg
Druchelin	1	Tetare	Le Havre
Kiol Johan	1	Tetare	Danzik (Gdańsk actuel)
Rubier	1	Demiané et Douillard	Le Havre
Thibot	1	Demiané et Douillard, Tetare	Le Havre

Ces documents de la seconde moitié du siècle indiquent davantage les ports d'où sont partis les maîtres de navires. C'est sans surprise qu'on en voit trois venir du Havre, car de nombreux navires y déchargent leurs cargaisons pour que celles-ci soient prises en charge par des allèges jusqu'à Rouen. En effet, la remontée de la Seine est difficile, et risquée voire impossible pour des bateaux qui ont un trop gros tonnage. On remarque également que l'un d'entre eux est venue de Danzik, un port polonais. Ils ont ici transporté des marchandises pour le compte de trois marchands qui sont potentiellement des associés.

Pour l'année 1765 : Ce tableau est à retrouver dans l'annexe 5 (p.64).

L'année la plus conséquente en terme de documents nous montre de très nombreux mariniers, en comparaison du nombre de marchands. Il y a ici 54 traces différentes d'un maître de navire, 47 si on considère qu'un patronyme isolé peut être confondu avec un nom complet similaire (par exemple partir du postulat que Lecerf et Jean Lecerf sont la même personne). Ils ont acheminé 71 types de marchandises différentes, pour le compte d'au moins cinq marchands différents. Ces derniers ont ainsi fait appel à plusieurs dizaines de mariniers, directement ou par des intermédiaires, pour acheminer leurs possessions. Commercer avec plusieurs places implique de recourir à de nombreux transporteurs, et il était très fréquent que des navires soient chargés de biens appartenant à plusieurs marchands ou négociants.

Si nous mettons en commun le résultat des précédents tableaux en écartant les doublons potentiels, ce sont au total 73 mariniers différents qui apparaissent. Le nombre de marchands obtenu précédemment pour les mêmes documents était de huit plus des associés potentiels. Ces chiffres montrent à quel point il faut un grand nombre de mariniers pour que les échanges du port de Rouen

puissent fonctionner. Et c'est sans compter sur leurs équipages, car seules les embarcations les plus petites sont facilement manœuvrables par une unique personne.

Nous pouvons supposer que les marins qui naviguent sur le fleuve présentent des profils plus similaires, mais cette hypothèse est tempérée par le fait qu'on ait vu des mariniers arriver directement de Hambourg ou de Rotterdam. Sur la Seine, il n'y a pas que des allèges qui prennent le relais de tout ce qui est déposé au Havre. Les capitaines d'autres provinces et d'autres nations ne s'arrêtent pas tous dans l'entrée de l'estuaire. Une certaine variété semble animer la navigation sur le fleuve, au moins entre le Havre et Rouen. Il faut aussi noter qu'avant la révocation de l'édit de Nantes en 1685, la présence hollandaise dans le commerce de la Seine était plus importante¹.

Afin d'obtenir des données pour la fin du siècle dans ce domaine, j'utiliserai le registre du péage de la Seine entre Rouen et Paris de 1788². Quelques erreurs mises à part, les agents ont systématiquement indiqué les noms des capitaines ou des pilotes des embarcations, en indiquant pour une partie des cas les personnes pour qui ils travaillent, qu'il s'agisse de marchands ou de mariniers qui emploient d'autres personnes. Quand cette case est vide, il est possible que la personne soit à son propre compte. Pour les deux sens de la circulation, j'ai compté le nombre d'occurrences des différents noms.

Mariniers ayant remonté la Seine entre Rouen et Paris entre janvier et avril 1788 : ce tableau est à retrouver dans la partie 2 de l'annexe 3 (p.36).

Nous avons ici 83 entrées différentes, pour un total de 112 passages. Si on regroupe les noms de famille isolés avec des patronymes correspondants suivis d'un prénom, il reste un minimum de 72 personnes différentes. Ceux qui travaillent pour autrui ont été employés par 27 marchands, mariniers ou armateurs différents.

1 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVIe et XVIIe siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, p.274.

2 G5 144 : Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

Mariniers ayant descendu la Seine entre Rouen et Paris en 1788 : ce tableau est à retrouver dans la partie 6 de l'annexe 3 (p.55).

Nous avons cette fois 183 noms différents, pour 283 passages (l'un d'entre eux ne transporte pas de biens à destination de Rouen). En appliquant la même méthode que précédemment, nous pouvons isoler 158 individus. L'un d'entre eux est originaire de Picardie. Ils ont eu 43 employeurs différents.

Au vu de ces déclarations d'identité, nous pouvons supposer qu'ils sont tous Français. Une plus grande homogénéité semble marquer la navigation sur la Seine en amont de Rouen. Les mariniers venus d'autres régions qui remontent au-delà du Havre ne s'aventurent pas à remonter plus loin que le port de la capitale normande. Cela s'explique je pense par la contrainte physique du fleuve et du pont de bateau, et par la législation qui doit avantager les voituriers locaux. Nous avons un nouvel exemple de la quantité d'acteurs nécessaires au bon convoyage des marchandises en comparant le nombre de conducteurs d'embarcations et celui des commanditaires : il est à peu près de 4 pour 1 dans les deux cas. Il faut tout de même tempérer cette affirmation, les pilotes à leur propre compte ne sont pas forcément des capitaines marchands autonomes, il est possible qu'ils doivent apporter une partie de leurs cargaisons à d'autres revendeurs, ou que leurs déclarations aient juste été mal enregistrées. Nous observons aussi, dans les cas de ceux qui ont travaillé pour deux ou trois personnes, qu'il n'y a pas forcément d'exclusivité dans l'embauche.

Les affaires que j'ai résumées plus haut contiennent également des courriers rédigés par les mariniers de Rouen. Pour celles de 1705, leurs signatures nous indiquent les noms d'une partie d'entre eux. Ainsi, nous pouvons citer (sauf erreur de retranscription de ma part) Heruet, Braud, Pasturel, Gauet, M. Morin, G. Morin (fils), Themard, Louis Despidreau, Cardin Belard, et N. Morin¹.

Une demande de 1776 semble, quand à elle, donner les noms de tous les marchands voituriers établis dans la ville : Robert Freret, George et Vincent Freret frères, Marc Antoine Le Mire, Philippe Baron, Robert Binet, Pierre Guerard, François et Louis Guerard frères, Gérard Gonard, Nicolas Prevost, veuve Garnier, Mathieu Baudin père et fils, Étienne Béland, Pierre Morel, Augustin Du Bourg, Jacques Du Bourg, Michel Du Bourg, Christophe Thomas, Nicolas Thomas, Huche père et fils et

1 G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

Vincent Hedouin¹. Il me faut préciser que plusieurs de ces noms de familles font partie de ceux des conducteurs d'embarcations du registre du péage de la Seine de 1788², comme Gonard, Huche ou Morel. Les prénoms ne sont pas tous les mêmes, ce qui signifie que les navigateurs de leurs familles sont plus nombreux que les simples signataires, et aussi qu'en une douzaine d'années une nouvelle génération a pu rentrer dans le métier.

La redondance de plusieurs noms dans ces sources, même avec une douzaine d'années d'écart dans le dernier cas, nous montre que des différents membres d'une même famille peuvent exercer le métier du convoyage des marchandises. Ces fratries ou ces lignées peuvent rester dans ce secteur pendant de nombreuses années. Certaines emploient des capitaines en dehors de ce premier cercle, comme les Chanteloup et les Gonnard. Les documents évoquant une quinzaine ou d'une vingtaine de marinières de Rouen à Paris établis dans la première ville doivent surtout faire référence aux autonomes et aux employeurs qui planifient ces voyages. Ils pourront en déléguer une partie à des conducteurs qui ne sont pas eux-mêmes propriétaires de leur outil de travail – le navire – ou des fonds nécessaires à l'armement, ou encore qui ne sont pas habilités à arranger eux-mêmes ces actions commerciales. Les Gonnard seraient ainsi aux commandes d'une importante entreprise de plus de vingt navires³. Il nous faut aussi noter le cas de la veuve Morel, qui est certainement celui d'une femme qui a pu reprendre les affaires de son mari. Cela est possible dans ce milieu.

Il me semble aussi approprié de dire quelques mots sur les matelots qui sont nécessaires à la manœuvre et au bon fonctionnement des navires. En fonction de la taille de ces derniers, un nombre d'hommes plus ou moins important va être nécessaire. Ils possèdent des grades et des qualifications diverses, qui déterminent leur statut dans l'équipage. Je prendrai en guise d'exemple deux documents qui recensent des désarmements.

La gribane l'Elizabeth Françoise de Monsieur Roüen est désarmée à Rouen le 4 janvier 1746. Elle avait été armée le 18 juillet 1745 en vue de faire du petit cabotage. Les personnes travaillant à son bord sont au nombre de quatre : Nicolas David de Canteleu, le maître du navire ; Pierre Goguain de

1 G2 202 10 : Sols pour livre dont le paiement est refusé par les marinières de Rouen, 1775-1777. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

2 G5 144 : Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

3 G2 202 10 : Sols pour livre dont le paiement est refusé par les marinières de Rouen, 1775-1777. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

Saint-Georges, matelot ; Pierre David de Canteleu, mousse ; et François Bissou de Vatteville, matelot¹. Ces personnes viennent de différentes villes et villages et sont employés pour assurer le voyage d'un navire rouennais. Le recrutement des matelots se fait à une échelle plus grande que celle du port et de ses environs immédiats.

Le 28 janvier 1780, le bateau Le Saint Louis est désarmé à Rouen, après être parti de ce port le 21 décembre 1778 pour se rendre à Touques, dans le Calvados. Sa propriété est partagée entre le maître, Jean Pierre Marais de Vatteville, et d'autres personnes dont les noms ne sont pas précisés. Les salaires des différents membres d'équipage qui se sont succédés sont versés par Robert Carpentine. Le capitaine reçoit 590 livres. François Daché de Vatteville, matelot pour trois voyages, est payé de 228 livres ; Sébastien Le Cornu de Rouen, matelot pour un voyage, 36 livres ; Robert Simon Sommaison de Thouberville, mousse pour deux voyages, 4 livres ; Pierre Hain de Rouen, novice pour un voyage, 5 livres ; Jacques Niel d'Aizier, matelot pour deux voyages, 27 livres ; Jacques marais de Vatteville, mousse pour trois voyages, 12 livres ; Robert Carpentier de Vatteville, matelot pour deux voyages, 66 livres, et maître durant un demi voyage pour 50 livres ; Jean Baptiste Jacques Thuillier du Mesnil, novice pour deux voyages, 33 livres ; Charles Longuemare de Saint Georges, matelot pour trois voyages, 108 livres ; Louis Philbert Prunier du Mesnil, novice pour deux voyages, 56 livres ; Michel Dumontier de Rouen, mousse pour un voyage, 5 livres ; Thomas Lefebvre de la Mailleraye, mousse pour un voyage, 7 livres². Ce cas est celui d'un navire ayant largement renouvelé son équipage d'une étape à une autre. Nous voyons aussi que les paies sont d'abord déterminées par la fonction au sein de l'équipage. Les différences entre personnes du même grade sont à mon avis dues à un règlement variable suivant les types de voyages (cabotage, navigation fluviale...) et peut-être aussi à la négociation lors de l'embauche.

Une partie importante des matelots qui sont enregistrés dans la paroisse Saint Sever de Rouen n'en sont pas originaires : sur les 252 inscrits entre 1764 et 1755, ceux qui y sont nés comptent pour 60 % du total. Ce taux descend à 53 % pour la période 1776-1792³. Une partie des nouveaux venus est originaire d'autres contrées que la Normandie : d'autres régions de France comme la Bretagne, la

1 7P6 1 : Les rôles des bâtiments de commerce. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

2 7P6 2 : Les rôles des bâtiments de commerce. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

3 Dominique ROYNARD, *Les Inscrits maritimes du quartier de Rouen dans la seconde moitié du XVIIIe siècle à Rouen. Enquête sociale sur une fraction des gens de mer en Haute-Normandie. Mémoire de maîtrise, dir. André Corvisier, Université de Rouen Normandie, 1974.* .

Provence, la Lorraine ou le Périgord ; et pour quelques uns d'autres nations comme l'Italie ou l'Angleterre¹. Pour 90 % d'entre eux, ils vivent dans Rouen, surtout dans les paroisses de Saint Sever, Cathédrale Saint Maclou et Saint Nicaise, et 8 % dans la banlieue proche. Dans la fin de la période, ils sont davantage regroupés le long de la Seine². Il faut aussi préciser que 35 % d'entre eux n'apparaissent pas dans les registres de l'enrôlement³. Leur recrutement est peut-être davantage ponctuel. Quant aux pilotes-lamaneurs, entre 1785 et 1792, ils dépendent presque tous de la paroisse de Villequier⁴.

Même s'ils résident à plusieurs jours de voyage de la mer, les matelots de Rouen peuvent être recrutés dans le cadre des guerres maritimes. À cause de cela, des pertes sont à déplorer parmi les acteurs du transport fluvial. Pendant la guerre d'Indépendance des États-Unis (1775-1783), 48 décès sont rapportés, ce qui compte pour 12 % du groupe initial ; à cela s'ajoutent 15 prisonniers, soit 4 % du total⁵.

Les deux affaires que j'ai abordées au début de ce chapitre sont des exemples de conflits d'ordre économique dans lesquels les mariniers sont impliqués et prennent position.

Dans l'affaire de 1705, il leur est reproché de ne pas faire charger leurs embarcations à tour de rôle et de rentrer en concurrence dans l'obtention de contrats de transport, ce qui cause pour les marchands du retard dans les livraisons et la perte de produits périssables. Quand on leur propose de régler ce problème par la création de nouvelles offices et par l'application d'un règlement permettant de mieux optimiser le transport, les représentants des mariniers n'y sont pas opposés, mais ils s'inquiètent de la lourdeur des coûts qui risqueraient de ruiner certains d'entre eux. Ils cherchent à négocier pour que la charge soit plus supportable, ou pour qu'ils bénéficient d'avantages tels que du sel gratuit⁶. Ils ont conscience de leur statut économique et de leurs avantages, ils cherchent à les défendre. Leur concurrence montre qu'ils cherchent chacun à générer le meilleur profit dans un contexte où le remplissage des navires semble libre et négociable. Les marchands s'y opposent pour améliorer leur part des gains du commerce et de la valorisation des marchandises.

1 Ibid., p.119.

2 Ibid., p.127-128.

3 Ibid., p.90.

4 Ibid., p.96.

5 Ibid., p.125.

6 G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

Pour le cas de 1777, leurs successeurs se trouvent dans une sérieuse opposition avec les responsables de la perception des impôts, en l'occurrence la Ferme générale et la régie des domaines. Elle a abouti à la condamnation de certains d'entre eux. Ils remettent en cause l'ancrage historique du droit qu'on leur demande de verser, et nient sa légitimité. Ils auraient continué à verser les anciens impôts, qu'ils jugent acceptables, en s'arrangeant avec les marchands. Dans le cadre des négociations, il leur est reproché de chercher à augmenter leurs tarifs. Ils sont comparés à leurs homologues de la Seine au dessus de Paris, qui ne bénéficient pas du vingtième par tonneau et seraient mieux soumis. Les marinières résistent, ils invoquent la difficulté de trouver les fonds nécessaires au paiement. Une importante réduction finit par leur être accordée¹. Qu'elle ait été ou non justifiée, cette taxe représente pour les marinières et les marchands une perte dans les profits qu'il est possible de générer. Si les marinières ne peuvent pas monter leurs tarifs en conséquence, les résultats sont forcément néfastes pour eux. Leurs représentants plaident leur cause auprès de plusieurs autorités, ils sont conscients du fonctionnement de la levée de l'impôt et des chaînes de décisions. Ils tentent de résister à leur échelle dans ces différents conflits, en tâchant de maintenir leurs acquis ou en essayant d'obtenir de nouveaux avantages. Même si je n'ai à ce moment pas de réponse concrète à y apporter, je me pose la question suivante : les marinières moyens et grands sont-ils les seuls à suivre ces affaires et à s'y impliquer, ou est-ce que les bateliers plus modestes et les différents matelots y prennent part, même si c'est en se fiant aux grands représentants ? Étant donné que les écarts de richesses et de statuts peuvent être tempérés par la possibilité d'occuper différentes fonctions, les différents rôles qui existent au sein d'une même famille, et les petits effectifs des équipages, j'émets l'hypothèse qu'il n'y a pas de séparation stricte entre marinières et matelots, et que ces informations peuvent circuler dans les différentes strates du milieu de transport fluvial, même si ce n'est que partiellement.

La volonté d'augmenter les profits du commerce de marchandises est aussi ce qui pousse certains capitaines à pratiquer la contrebande et la fraude dans le port de Rouen, en faisant rentrer des marchandises prohibées ou en contournant certaines taxations. Ce point sera le principal objet du deuxième chapitre de la troisième partie.

Le groupe des marinières de la Seine est donc vaste et hétéroclite. Beaucoup d'entre eux sont des habitants des régions traversées par le fleuve, mais il arrive régulièrement que des embarcations venues

1 G2 202 10 : Sols pour livre dont le paiement est refusé par les marinières de Rouen, 1775-1777. Conservé au site de Fontainebleau des Archives nationales.

d'autres provinces et d'autres nations remontent l'estuaire. Une petite partie des acteurs possède un ou plusieurs navires, et est habilitée à convoier des marchandises. Certains groupes ou familles de mariniens disposent de suffisamment de moyens pour embaucher d'autres capitaines afin d'élargir leurs activités. Beaucoup de matelots de qualifications diverses sont employés pour que les navires puissent être manœuvrés. Ces groupes sont conscients des oppositions d'ordre économiques dans lesquels ils sont impliqués, au moins pour les plus aisés. Nous voyons aussi avec la présence des mousques que les enfants ne sont pas exclus de ces corps de métier.

Les autres acteurs : rouliers terrestres, intermédiaires, représentants...

Nous avons abordé dans le chapitre précédent la question du roulage terrestre, qui est le moyen par lequel une partie des marchandises du port de Rouen sont réexpédiées. Étant donné que les produits du commerce fluvial ne leur arrivent qu'en seconde main, il est difficile avec mon corpus de sources de parler de leur condition. Les quelques pistes que j'apporterai ici viennent donc de l'historiographie.

Des marchands détaillants qui font l'acquisition de biens comme les matières brutes passent par des intermédiaires pour leur écoulement dans les campagnes¹. Les acteurs de cette activité sont des rouliers de professions, et des laboureurs dans les périodes de l'année où eux et leurs chevaux ne sont pas occupés aux travaux de la culture². Les coûts sont généralement plus élevés que pour la navigation³. Les voituriers doivent eux aussi payer des droits importants pour passer les péages⁴. Jean-Pierre Bardet a avancé l'idée selon laquelle le trafic routier de Rouen était peut-être de la même importance que les échanges par voie d'eau⁵. Je pense qu'ils sont durs à comparer : le roulage est plus adapté à la diffusion des produits à petite et moyenne échelle dans les campagnes et les villes proches et à l'envoi de matières premières dans des ateliers situés dans l'arrière-pays⁶. La navigation permet une diffusion à toutes les échelles de grandeur, simplement le long du fleuve ou dans certains cas en direction

1 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.274.

2 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.278.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.193.

4 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.277.

5 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.195.

6 Ibid., p.193.

d'horizons lointains reliés par la mer. Ils semblent ne pas ou peu disposer de sources communes permettant une comparaison exhaustive pour le cas des marchandises portuaires.

Le transport par les routes est lui aussi soumis à des changements de législations et d'attribution des permissions de confier des marchandises. Entre 1701 et 1776, les marchands sont libres de faire livrer des paquets de marchandises de plus de 50 livres. L'arrêt du 17 août 1776 accorde à la Ferme générale le privilège du courtage des rouliers dans toute la France. Le 22 juin 1777, la ferme des messageries obtient le privilège du roulage. Un tarif unique est fixé pour les départs depuis les différentes villes du royaume. Le 21 septembre 1778, un nouvel arrêt interdit aux voituriers de déposer leurs marchandises en cours de route, seule la ferme des messageries en est encore capable. Le 9 août 1781, la régie des diligences, des messageries royales et du roulage obtient le privilège du transport par terre et par eau de toutes les marchandises qui traversent le royaume (les voituriers reconnus peuvent tout de même continuer à exercer). La Ferme contrôle alors une très large partie de l'offre du convoiage. De nombreuses plaintes sont adressées à cause de la hausse du coût du roulage et de l'augmentation des temps de livraisons. Les marchands havrais craignent de perdre des parts au profit des Hollandais pour les échanges avec la Suisse et l'Allemagne. L'arrêt du 14 août 1782 rétablit l'ancienne situation, les anciens acteurs du transport sont de nouveau libres d'exercer et de pratiquer leurs prix¹.

Les informateurs et les représentants des grands marchands font également partie des acteurs responsables des échanges de marchandises d'un lieu à un autre. Leur action est nécessaire au bon déroulement des activités commerciales à partir d'un certain niveau². Ils peuvent fréquenter différents lieux dédiés au commerce comme les bourses qui mettent en lien différentes offres d'achats et de ventes³. Le modèle économique de Rouen repose sur une forte centralisation qui rend leur rôle d'autant plus utile. Les commissionnaires permettent aux marchands d'assurer une certaine mainmise sur leurs activités dans d'autres places. Des intermédiaires sont employés pour vérifier la qualité des produits des fabriques normandes, sans qu'ils aient à être amenés à Rouen pour cela⁴.

1 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.278-281.

2 Jean-Yves GRENIER, *L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, p.132.

3 Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVIe - XVIIIe siècles*, Paris, Belin, 2002, p.143.

4 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.204.

Au-delà de l'activité des grands marchands et de leurs employés, il faut souligner la part des commerçants détaillants dans l'écoulement de la production. Ils organisent le transport de leurs biens, négocient avec les fabricants, s'occupent de l'emballage⁵...

La circulation des marchandises se fait donc grâce à l'intervention de différents groupes de métiers. Leurs fonctions sont diverses, elles peuvent relever de l'aspect organisationnel et financier de l'échange avec les représentants ou les commissionnaires, ou être proches de la matérialité des marchandises avec les mariniers. Des métiers qui travaillent ensemble peuvent avoir des liens directs, comme pour les propriétaires de navires, les capitaines et les marins. Certains individus occupent plusieurs de ces fonctions. Ces acteurs peuvent chercher à défendre leurs intérêts quand ceux-ci sont compromis.

Le prochain chapitre sera l'occasion de nous pencher sur les réseaux de l'échange à un niveau plus vaste, dans lequel jouent les grands marchands et les négociants.

5 Ibid., p.191.

Chapitre 6 : Les réseaux commerciaux des Rouennais

Pour terminer la deuxième partie de ce mémoire, nous allons revenir sur la toile de voies d'échanges dans laquelle Rouen est insérée. Les acteurs et les moyens techniques qui ont été décrits plus tôt participent et sont mis au service d'un réseau économique bien précis, dans lequel les marchandises peuvent être valorisées par des manœuvres successives.

Ce chapitre débutera par une vue d'ensemble des grands circuits commerciaux de l'Ouest européen, et des pratiques économiques qui sont déployées dans cet échelon supérieur du commerce. Nous verrons ensuite comment les Rouennais ont réussi à s'y insérer, en précisant quelles sont les forces et les faiblesses de leurs réseaux. Mon corpus de sources aura ici une utilité plus illustrative que démonstrative, je vais ainsi devoir m'appuyer largement sur l'historiographie existante.

Les circuits d'échanges européens

Les liaisons commerciales entre les nations européennes sont anciennes. Le grand cabotage, qui relie les différents ports de la Baltique à la Méditerranée, est solidement ancré dès le XVI^e siècle¹. Les hinterlands de différentes régions sont intégrés dans le commerce international par ce moyen². Dans divers lieux, une partie des activités économiques de l'échelon local se développe sous l'influence de cette toile de fond constituée par les échanges à grande échelle³. L'une des évolutions majeures de la situation commerciale de l'époque moderne est l'apparition et l'expansion des marchés coloniaux. Ils contribuent à l'intensification des flux du grand cabotage⁴, grâce à l'augmentation des quantités disponibles de ressources de valeur (comme les métaux précieux d'Amérique), ou par l'introduction de divers produits exotiques. Pendant la période du règne de Louis XIV (1643-1715), les nombreuses guerres auxquelles se sont livrées les États d'Europe de l'ouest ont contribué à davantage orienter les principaux ports de la Manche et de l'Atlantique vers ce commerce colonial. Cette réorganisation se poursuit pendant la première moitié du XVIII^e siècle⁵.

1 Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris, Belin, 2002, p.140.

2 Albane COGNÉ, Stéphane BLOND et Gilles MONTÈGRE, *Les circulations internationales en Europe : 1680 - 1780*, Neuilly, Atlande, 2011, p.175.

3 Richard FLAMEIN, « Mobilités sociales et capitalisme : une approche comparée entre Rouen et Paris (1600-1825) », *Annales de Normandie*, 66e année-2, 2016, p. 41-72.

4 Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris, Belin, 2002, p.140.

L'évolution des pratiques d'échange est un autre facteur expliquant la réorientation partielle et l'intensification de ces flux économiques maritimes. Les moyens permettant l'organisation et la mise en relation des activités marchandes deviennent plus performants. Par exemple, à la fin du XVII^e siècle, les grandes bourses internationales de change prennent le rôle d'institutions majeures mettant en lien des places de différentes nations¹. Des outils comme les billets de banque ont permis une plus grande vitesse dans les versements monétaires². L'accroissement de l'industrie appelle à une augmentation des quantités de matières premières en circulation, ce qui participe à l'élargissement du commerce³. L'économie de marché – en opposition aux échanges traditionnels et de petite ampleur – gagne de l'importance au cours de la période moderne. Elle met en lien un nombre grandissant de villes et de bourgs, jusqu'à pouvoir commencer à contrôler la production et à influencer la consommation sur des périmètres larges⁴. Les moyens nécessaires au trafic de grande ampleur sont ainsi déjà institués ou organisés à la fin du XVII^e siècle. Le XVIII^e est une période où tous ces flux s'accroissent⁵. Le grand commerce cesse de relever d'une part minoritaire des marchés qui ne concerne qu'un nombre d'acteurs limités⁶.

Les activités des grands marchands et des négociants sont généralement basées au sein des villes, de par la fonction de carrefour commercial de ces dernières⁷. Ils doivent répartir leur propre commerce de manière avantageuse entre la dynamique de leur aire urbaine et celle des autres marchés auxquels ils ont accès. En effet, les circuits extérieurs permettent de générer de meilleurs profits que ceux à une échelle réduite. Les acteurs dotés des moyens et du savoir nécessaires peuvent tirer profit du décalage des prix et ainsi multiplier les valorisations lors d'enchaînement de trafic de marchandises sur de longues distances. Les possibilités sont plus nombreuses qu'à une simple échelle régionale⁸. Même au sein du groupe des grands marchands, les variations de capitaux vont créer des écarts dans la maîtrise de ces jeux d'échanges. Plus les sommes investies sont élevées, plus il est simple de contrôler

5 Patrick VILLIERS, « Le Havre, port de guerre au XVIII^e siècle », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 119.

1 Albane COGNÉ, Stéphane BLOND et Gilles MONTÈGRE, *Les circulations internationales en Europe : 1680 - 1780*, Neuilly, Atlande, 2011, p.199.

2 Jean-Yves GRENIER, *L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, p.214.

3 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.108.

4 Fernand BRAUDEL, *La dynamique du capitalisme*, Nouv. éd., Paris, Flammarion, 2014, p.22.

5 Ibid., p.30.

6 Ibid., p.41.

7 Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris, Belin, 2002, p.89.

8 Ibid., p.139

un produit dans les différents stades de sa valorisation. Maîtriser la valorisation pure est plus important que posséder directement les outils de la création et de la transformation de biens¹. Pour les acteurs capables de faire des affaires dans ces longues chaînes, les possibilités de profits se font plus nombreuses, avec l'augmentation de l'incertitude qui vient avec l'élargissement des marchés accessibles².

Il nous faut tout de même rappeler que jusqu'à la fin de la période moderne, ces pratiques capitalistes n'ont pas englobé l'ensemble de la vie économique³. De nombreuses autres formes d'échanges se maintiennent à courte et à moyenne échelle.

L'inscription des Rouennais dans le commerce de grande échelle

Rouen dispose de différents avantages qui lui ont permis de s'intégrer à ces premiers marchés globaux. Nous avons vu précédemment l'avantage qu'offre un accès à la mer par le fleuve, et l'apport salutaire d'un avant-port en la présence du Havre. Avant le XVIII^e siècle, les négociants rouennais sont parvenus à faire de leur ville un point de passage majeur dans le commerce portuaire de la province. La Normandie, pendant la période moderne, fait partie des contrées les plus urbanisées du royaume⁴. La région de la Seine possédait déjà un nombre conséquent de routes⁵. La plupart de celles qui vont du littoral vers l'intérieur des terres dépendent de la capitale normande, à part celle qui relie directement Dieppe à Paris. La concentration financière a empêché d'autres ports normands de s'affirmer comme des rivaux sérieux⁶. Au cours du XVII^e siècle, plusieurs familles de marchands ont également renforcé leurs activités à l'aide de solides réseaux d'alliances locales⁷. La position géographique de Rouen l'a aussi aidée à orienter une partie des circulations du reste du royaume. Elle est au centre d'un nœud routier qui dessert les provinces et les régions avoisinantes, notamment la Picardie, la Basse-Normandie et la Bretagne. Avec l'aide du pouvoir central, la ville a pu obtenir un règlement qui l'avantage grandement dans le trafic du sel dans la province. S'il n'est pas passé par son port, la

1 Jean-Yves GRENIER, *L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, pp.89-90.

2 Ibid., p.134.

3 Fernand BRAUDEL, *La dynamique du capitalisme*, Nouv. éd., Paris, Flammarion, 2014, p.42.

4 Stéphanie LACHAUD-MARTIN, *Économie et société en France de 1600 à 1715*, Atlande, 2018, p.156.

5 Michel de BOÛARD (dir.), *Histoire de la Normandie*, Nouv. éd. rev. et Complétée., Toulouse, Privat, 2001, p.310.

6 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVI^e et XVII^e siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, pp.43-44.

7 Jochen HOOCK, « Du marchand-bourgeois à l'élite commerçante: Statut social et fonction économique dans le milieu marchand rouennais au début du XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, 40-2, 2014, p. 75.

taxation qui le frappe passe de 8 sols par toise à 17 sols¹. La Seine met Rouen en lien avec l'intérieur des terres et notamment Paris². Les besoins de cette grande ville, des autres localités situées à proximité du fleuve et de ses affluents, mais aussi de Versailles et sa cour ont permis aux marchands de facilement s'adapter aux évolutions de l'économie d'échange pendant l'époque moderne, et d'accumuler davantage de capitaux³.

L'action de différentes institutions et du pouvoir central ont également contribué au renforcement des activités commerciales. Rouen se situait à l'intérieur du territoire de l'Étendue ou des Cinq Grosses Fermes, qui incluait le bassin parisien, la Normandie, le Boulonnais et le Poitou. Les différentes provinces pouvaient échanger librement entre elles, les marchandises étaient taxées à l'entrée de ce territoire selon le tarif de 1664⁴. Ce modèle se retrouve dans le fonctionnement de la Ferme générale, qui sera détaillé dans le deuxième chapitre de la troisième partie. Nous pouvons aussi mentionner la politique de développement du commerce avec les Antilles entreprise à partir du XVII^e siècle. Il est soutenu par l'instauration du régime de l'Exclusif par Colbert en 1670, par lequel les colonies ne peuvent commercer qu'avec la métropole et ne peuvent pas transformer les matières premières elles-mêmes⁵. Le Havre et Rouen font partie des ports français qui tirent profit de l'arrivée en grande quantité des marchandises d'Amérique, comme le coton, le sucre, le café, le tabac et l'indigo⁶. La Compagnie du Sénégal (aussi appelée Compagnie de Rouen) a aussi contribué à l'orientation des capitaux de la ville dans l'activité coloniale et à ses échanges financiers internationaux⁷, de sa création en 1626 à son rachat par les Rouennais en 1709⁸.

Afin de concurrencer Amsterdam, Anvers et Hambourg, le pouvoir central a accordé des facilités juridiques à Rouen et au Havre dans le domaine du transit de marchandises. Ainsi, tous les

1 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVI^e et XVII^e siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, p. 44.

2 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.192.

3 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIII^e siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.11.

4 Laurent AVEZOU, *Les institutions de la France moderne : XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2014, p.86.

5 Bernard BARBICHE, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne (XVI^e - XVIII^e siècle)*, 1. éd. Quadrige., Paris, PUF, 2012, p.225.

6 Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris, Belin, 2002, p.141.

7 Jochen HOOCK, « Du marchand-bourgeois à l'élite commerçante: Statut social et fonction économique dans le milieu marchand rouennais au début du XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, 40-2, 2014, p. 75.

8 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.74.

produits importés des Îles bénéficient de la faculté d'entrepôt durant une année entière. Elles peuvent être réexpédiées à l'étranger par la mer en étant seulement taxées des droits du domaine d'Occident¹.

J'ai commenté, dans le deuxième chapitre du mémoire portant sur les provenances des marchandises passant par le port de la capitale normande, des documents émis par la Compagnie des Indes françaises depuis Lorient, la East India Company britannique (E.I.C.) et la Compagnie d'Orient néerlandaise (V.O.C.), entre 1741 et 1755, dans lesquels sont annoncées des arrivées et des ventes futures de marchandises d'Amérique et d'Asie². Leurs auteurs donnent des détails sur les lieux où se concluent les achats, en précisant les quantités et les prix des différents produits. Certains éléments témoignent d'une volonté des responsables de ces organisations d'ouvrir leur commerce à d'autres places : l'identité d'un intermédiaire rouennais dans le cas de la compagnie de Lorient ; et une traduction en français pour certains des papiers de la V.O.C. et de l'E.I.C.. Leur nombre me laisse penser que les grands marchands rouennais portent – au moins pour une partie d'entre eux – un réel intérêt pour les marchés coloniaux d'autres ports de France et d'autres nations, pour la constitution de leurs stocks ou pour leur écoulement. Ils ne doivent pas juste compter sur les arrivages du Havre dans ce domaine. À mon avis, ce fond nous montre également les efforts que font des responsables commerciaux et des intermédiaires pour dresser et maintenir des passerelles entre des villes marchandes parfois éloignées.

L'important commerce de Rouen a joué un rôle prédominant dans la formation de ses industries, notamment pour le textile. Le commerce du coton, grandement renforcé par les plantations coloniales, a alimenté l'industrie cotonnière. Cette dernière a à son tour relancé l'import par une demande croissante de matières premières. Les relations commerciales que la ville entretient avec Falaise dans le Calvados ont permis au filage de s'implanter dans toute la Normandie³. Grâce à l'apport de toiles de fabriques situées dans les villages et les petites villes de sa région, Rouen est parvenue à s'imposer comme le premier pôle cotonnier de France⁴.

1 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, pp.273-275.

2 201 BP 664 : Avis d'exposition-ventes de marchandises par la compagnie des Indes (1741-1755). Conservé au pôle Grammont des archives départementales de Seine-Maritime.

3 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.119.

4 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.96.

Dès le XVI^e siècle, Rouen a attiré des investissements financiers de marchands d'autres villes françaises et du reste de l'Europe. À cette époque, des marchands parisiens, lyonnais, bretons, orléanais et troyens ont recours à des intermédiaires pour participer au commerce de la ville¹. Des installations de marchands étrangers continuent d'avoir lieu au cours du siècle suivant. Ceux-ci sont principalement Portugais, Anglais, Hollandais et Flamands².

Au XVIII^e, certains négociants possèdent des activités réparties entre différentes villes dont Rouen. Nous pouvons par exemple citer les Le Gendre et les Le Couteulx, dont les capitaux sont en grande partie placés à Paris³. La dépendance du commerce et de l'industrie de la ville à des acteurs financiers d'autres nations semble être limitée : Londres est secouée par une crise économique de 1771 à 1773, Amsterdam est touchée de 1772 à 1773, mais Rouen ne souffre pas de répercussion visible⁴.

Je reviendrai brièvement sur l'affaire du début du XVIII^e que nous avons vue dans le chapitre précédent, au cours de laquelle les marchands se plaignent du fait que la concurrence des mariniers de Rouen à Paris retarde le remplissage des navires et par répercussion la livraison des marchandises⁵. Un des différents courriers qui constituent le dossier est écrit par plusieurs marchands parisiens impliqués dans le commerce de la Seine. Ils insistent sur la nécessité selon eux du chargement d'un navire à la fois, sans possibilité pour les transporteurs de sélectionner les marchandises les plus rentables. La signature collective nous donne les noms de chacun d'entre eux :

Boisseau, Nicéron, Le Sueur, la Roze, Boudet, Creton, Salerne, Calongne, Mansel, Godefroy, De la Marche, Sahier, Coquelin, Prevost, Caronneau, Boisseau, Braille, De Saint Vaast, Aborlard, Hanocque, Bazille, Le Quay, Pillon, Roussel, Denis, Dufлот, Nicéron, Audry, Flotte, Dadolle, Deschamps, Hébert, Fremin, Hersan, Bertin, Souchot, Benoist, Chretien, Fourqueroy, Bacquet, Guilbon, Coquelin, Lambert, Andry, Cochin, Marin, Demontqueron, Ravenel, Sollier, Chevillard, Gentil, Fetrand, Chabouillé, Tissard, Neron, Le Leu, Dodrel, Guyon, De Fourcroy, Moluest, Guilbon, Villain, Favée, Maris, Fagnon, Bernard, Pereau, Doublet, Gazon.

1 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVI^e et XVII^e siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, p.56.

2 Ibid., p.178.

3 Jean-Pierre CHALINE, « Des maisons de banque familiales au C.I.N. : le crédit en Normandie de la fin du XVIII^e siècle à 1935 », in *Regards croisés sur l'argent*, Rouen, Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen, 2011, p. 69.

4 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.56.

5 G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

Soit 69 personnes. La taille de cette liste illustre l'importance des échanges commerciaux sur la Seine en amont de Rouen. Il me semble cependant possible que ces individus, qui doivent certainement être de grands et moyens marchands, ne soient pas les seuls acteurs à commander des livraisons de marchandises depuis la première ville du royaume. Des commerçants de moindre importance ont pu ne pas être impliqués dans ces délibérations, et c'est sans compter sur leurs homologues des autres ports situés entre Rouen et Paris.

L'expansion du commerce de Rouen et son adaptation aux nouveautés de l'époque moderne ne se sont pas non plus faites sans difficultés ou ralentissements. Les départs de protestants causés par l'édit de Fontainebleau (1685) coupent plusieurs des réseaux économiques de la ville¹. Nous avons vu au long des chapitres précédents que le transport fluvial et maritime était la clé de voûte d'une part importante de ses activités. Entre 1688 et 1783, les cinq guerres opposant la France et l'Angleterre ont pour effet de drastiquement limiter l'accès des Normands à la Manche et à l'Atlantique, réduisant les échanges de marchandises. Elles ont aussi pour conséquence de diminuer le nombre de places avec lesquelles il est possible de commercer, quand celles-ci font partie d'une nation adverse (leur chronologie est donnée dans le deuxième chapitre de la première partie). En raison d'oppositions avec d'autres acteurs, les marchands ne peuvent pas toujours faire circuler autant de marchandises sur la Seine qu'ils le souhaiteraient. Par exemple, au début du XVIII^e siècle, des plaintes sont adressées au sujet de l'organisation concurrentielle des marinières de Rouen à Paris : ils sont généralement plusieurs à vouloir remplir leurs navires au même moment, ce qui retarde le départ des marchandises vers leurs destinations et engendre des manques à gagner pour les marchands. Les responsables juridiques tentent de rationaliser le transport en instituant des offices pour ces marinières et un règlement stipulant qu'ils doivent charger les cargaisons à tour de rôle². Le territoire de l'Étendue possède aussi certaines contraintes, notamment une forte imposition sur le sel, un des biens les plus couramment utilisés³.

En conclusion, nous pouvons dire que Rouen est insérée dans plusieurs circuits commerciaux à l'origine ancienne. Sa localisation sur un fleuve qui la met en lien avec d'autres grandes villes et

1 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.219.

2 G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

3 Stéphanie LACHAUD-MARTIN, *Économie et société en France de 1600 à 1715*, Atlande, 2018, p.64.

régions est un facteur que nous pourrions qualifier de naturel ; le contrôle d'une grande partie des axes de la province, et l'usage des marchands de leurs capitaux pour importer de nombreuses marchandises et orienter le commerce jusqu'à un certain point accroissent les bénéfices de cet avantage. Sa puissance financière a permis à ce port de fond d'estuaire de devenir une plaque tournante pour la vente de biens qui pour beaucoup d'entre eux nécessitent leur importation préalable, comme les différents produits textiles. Les spécificités locales de Rouen n'ont pas empêché son intégration dans le grand commerce. La ville souffre cependant des phases d'accès difficiles à la Manche et à l'Atlantique, régulières pendant la période moderne. Les échanges peuvent aussi être déséquilibrés par des oppositions entre acteurs ou la perte de certains d'entre eux.

Cette partie nous a permis de voir l'ampleur du déploiement des circuits commerciaux dans lesquels Rouen est insérée et leur matérialité au travers des acteurs qui les font vivre, des voies fluviales et terrestres dédiées à la circulation des marchandises et des outils permettant leur transport. Ces réseaux sont des cadres complexes, réglementés, qui nécessitent des réseaux de communication efficaces pour la planification du commerce et de nombreuses petites mains expertes pour que les circulations puissent avoir lieu. Ils ne sont pas non plus totalement rationnels et logiques, la concurrence et les volontés individuelles peuvent engendrer des écarts ou des changements dans leur fonctionnement.

Le dernier tiers de ce mémoire sera l'occasion de nous intéresser aux pratiques économiques et aux rapports des acteurs et des groupes sociaux du commerce dans le cadre de la ville elle-même.

Troisième partie : Marchandises, société et pouvoir à Rouen

Après avoir vu dans les deux premières parties quelles marchandises sont échangées par l'intermédiaire du port de Rouen, et par quels moyens elles étaient acheminées, nous nous demanderons comment le commerce influe sur les vies des Rouennais. Les possibilités du commerce n'ont pas seulement un impact sur les décisions des marchands de l'import et de l'export. À moyen et long terme, la situation du marché joue sur l'offre de travail dans de nombreux secteurs, sur les rapports entre différents acteurs et groupes sociaux et ce à différents niveaux d'échelle.

Ces trois derniers chapitres porteront donc sur le rapport des marchandises aux différents groupes de métiers rouennais et à l'organisation de la ville ; les oppositions et les conflits soulevés par le commerce portuaire, notamment autour des questions de la fraude et de la contrebande ; enfin le rapport qu'entretiennent les différents échelons du pouvoir aux échanges de la Seine et de Rouen.

Chapitre 7 : La part des marchandises dans l'organisation du travail et de la société

Au cours des précédents chapitres, nous avons examiné en détail la place que les mariniers et les matelots occupent dans le transport fluvial, nous avons mentionné le rôle des marchands et des négociants comme commanditaires des échanges et comme tisseurs de liens économiques, nous avons vu quels liens Rouen entretenait avec d'autres villes et villages pour sa production de biens ou pour ses échanges de marchandises. Nous allons maintenant nous intéresser à l'intérieur même de la capitale normande, à la façon dont les échanges de produits contribuent à orienter l'activité économique de différents groupes sociaux et à modeler l'espace urbain. Nous reviendrons aussi brièvement sur des tensions entre différents groupes et acteurs soulevées par des activités commerciales et manufacturières.

Les sources que j'ai collectées nous renseigneront principalement sur l'activité des marchands et des armateurs. Étant donné que ces deux groupes sont ceux sur lesquels j'ai trouvé le plus

d'informations, ils occuperont une place importante dans ce chapitre. Les autres corps sociaux ne seront pas non plus en reste. Dans le cas de Rouen, les archives capables de nous éclairer sur l'importance de parties de la population comme les ouvriers et les artisans sont en partie incomplètes¹. Pour ce point, je m'appuierai principalement sur l'historiographie.

Les marchands et les négociants rouennais

Je commencerai d'abord par donner une définition précise des négociants et de leurs activités, avant de parler de la place qu'ils occupent dans l'espace rouennais.

Les négociants sont spécialisés dans l'import et l'export de marchandises. Leurs actions relèvent généralement du domaine de l'opération financière dans le trafic de différentes sortes de biens. Ils se différencient ainsi des grands marchands spécialisés dans un seul type de produit, comme les denrées ou les objets de luxe². La variété des investissements a derrière elle deux raisons principales : d'abord, il est fréquent qu'aucun secteur de l'économie auquel un négociant a accès ne lui permette d'y investir tout son capital. Ensuite, la possibilité d'un changement de conjoncture fait qu'il est plus prudent pour eux de ne pas tout miser sur une même branche³. Ils supervisent habituellement les ramifications de leur activité depuis leur cabinet, loin de la matérialité du trafic⁴. Ils prennent en compte de nombreux paramètres dans leurs opérations : le coût du transport, les taxes sur la circulation, les taux de changes des différentes monnaies, la rémunération des intermédiaires... Ils doivent trouver les parcours qui génèrent les meilleurs profits parmi toutes les possibilités qui s'ouvrent à eux⁵. La hiérarchie au sein de ce groupe hétéroclite se base sur les niveaux de fortune et de profits de chacun⁶. Le milieu est ouvert, et il se renouvelle régulièrement⁷. Le fait que le grand commerce soit l'un des meilleurs moyens de réussite économique et d'ascension sociale du XVIII^e siècle⁸ le rend attrayant.

1 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.183-184.

2 Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris, Belin, 2002, p.89.

3 Fernand BRAUDEL, *La dynamique du capitalisme*, Nouv. éd., Paris, Flammarion, 2014, p.58.

4 Jochen HOOCK, « Du marchand-bourgeois à l'élite commerçante: Statut social et fonction économique dans le milieu marchand rouennais au début du XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, 40-2, 2014, p. 75.

5 Marie-Laure LEGAY, *Histoire de l'argent à l'époque moderne: de la Renaissance à la Révolution*, Paris, Armand Colin, 2014, p.70.

6 Pascal BRIOIST, *Espaces maritimes au XVIII^e siècle*, France, Atlande, 1997, p.118.

7 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.140.

8 Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris, Belin, 2002, p.140.

Ceux qui cherchent à l'intégrer ont besoin de disposer d'un capital financier suffisamment important, d'avoir accès à de bons réseaux, et d'apprendre l'organisation et les méthodes adéquates¹. Les héritiers sont formés au métier en démarrant en tant que commissionnaires, dans un comptoir de leurs proches ou dans une place étrangère².

Il est courant que les négociants se regroupent dans des sociétés privées qui s'appuient sur un capital à base familiale ou sur un cercle de personnes de confiance³. Elles sont un des éléments-clé du commerce maritime. Elles ne sont pas nécessairement fondées sur des contrats rédigés. Un même individu peut se trouver dans plusieurs de ces groupements, avec des degrés de responsabilité variables de l'une à l'autre⁴. Nous pourrions observer plusieurs cas dans l'un des prochains paragraphes, dans le cadre de la question de la propriété des navires. En effet, il est courant que les négociants se fassent aussi armateurs pour s'assurer du bon acheminement de leurs produits⁵. Il est aussi fréquent qu'ils aient recours à l'assurance maritime, depuis la chambre de Rouen ou par l'intermédiaire d'une autre ville française, voire de Londres ou d'Amsterdam⁶. Sept chambre d'assurances différentes sont recensées dans la capitale normande entre 1754 et 1789⁷.

Le milieu des négociants rouennais se développe au début du XVI^e siècle à partir des branches les mieux portantes de l'artisanat. Les acteurs qui émergent de ce milieu parviennent à prendre le contrôle des secteurs les mieux portants et les plus intéressants. Leur emprise n'est pas non plus totale, le cadre juridique des corporations continue de jouer un rôle important⁸. Pendant la période du règne de Louis XIV (1643-1715), le nombre de marchands établis dans la ville diminue à cause de la mauvaise conjoncture économique et de la répression religieuse qui touche l'importante population protestante. Les commerçants (tous niveaux confondus) ne sont plus que 520 en 1687. Les négociants du XVIII^e arrivent à redonner de l'ampleur aux affaires et à augmenter leurs liens avec d'autres places grâce à l'emploi des commissionnaires⁹. Au début du siècle, la communauté des marchands réunis de Rouen

1 Pascal BRIOIST, *Espaces maritimes au XVIIIe siècle*, France, Atlande, 1997, p.120.

2 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.135.

3 Jean-Yves GRENIER, *L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, p.95.

4 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.137.

5 Pascal BRIOIST, *Espaces maritimes au XVIIIe siècle*, France, Atlande, 1997, p.117.

6 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.146.

7 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.17.

8 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVIe et XVIIe siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, p.40.

9 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.189.

joue un rôle important dans l'augmentation des échanges de la province et dans le développements des industries semi-rurales en lien avec la ville. Ils réussissent à s'imposer dans des activités commerciales qui relevaient traditionnellement des marchés publics et des halles. La nouvelle élite qui se forme impose ses méthodes aux anciens groupes¹. Il y a au final plus d'un millier de marchands à la fin du siècle, la plupart dans le domaine du textile². Vers 1770, l'Almanach des marchands de la ville répertorie 155 négociants et armateurs. Les principales familles qui exercent ces activités sont les Asselin, les Dambourney, les Darcel, les Guenet, les Elie-Lefebvre, les Legendre, les Marlot et les Morin³.

Le groupe des négociants se démarque officiellement en 1772, quand 224 des marchands adoptent cette distinction (une partie d'entre eux n'a cependant pas les qualités qui y sont habituellement associées)⁴. Ils constituent le groupe financier le plus aisé et le plus actif de Rouen dont dépendent en grande partie des corps de métiers comme les fileurs, les tisserands et les calandriers⁵. Tout comme leurs homologues du reste de la France, ils s'associent entre eux pour diminuer les risques du trafic. Pour beaucoup d'entre eux, il est nécessaire de posséder eux-mêmes les navires qui pourront assurer le transport de leurs marchandises⁶. Vers la fin du XVIII^e siècle, leur niveau de fortune est élevé⁷. Leurs activités continuent alors d'évoluer, ils s'orientent davantage vers l'activité de manufacturier⁸. Nous avons vu dans la première partie de ce mémoire la part importante qu'occupait le commerce colonial dans leurs activités. Après la fin de la guerre d'Indépendance américaine (1775-1783), ils ont en partie réduit l'importance de leurs investissements dans ce commerce dans un souci

1 Jochen HOOCK, « Du marchand-bourgeois à l'élite commerçante: Statut social et fonction économique dans le milieu marchand rouennais au début du XVIII^e siècle », *Histoire urbaine*, 40-2, 2014, p. 75.

2 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.188.

3 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIII^e siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.16.

4 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.189.

5 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.141.

6 Ibid., p.13.

7 Guy LEMARCHAND, « Problématique pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p.18.

8 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.191.

de ne pas se restreindre à un seul secteur¹. Certains se sont aussi tournés vers le domaine de la banque, comme les Le Gendre ou les Le Couteulx².

Les négociants rouennais vivent surtout dans les alentours du port. Cela leur permet de se trouver à proximité des principales activités commerciales³. Plusieurs d'entre eux font l'acquisition de propriétés en campagne dans une volonté d'imiter le modèle aristocratique des officiers des cours souveraines. La stabilité de l'investissement foncier a également pour utilité de rassurer leurs créanciers⁴. Ils cherchent à être informés avec régularité de l'actualité économique et politique qui pourrait impacter leurs affaires. Dans le contexte de l'intérêt croissant du public pour les questions de la finance et du commerce dans les années 1770 et 1780, de nouvelles gazettes constituent pour eux un moyen supplémentaire⁵. Il arrive aussi qu'ils soient les alliés de familles de robe⁶.

Quelques éléments sur les marchands et les négociants rouennais ressortent des écrits d'Arthur Young (1741-1820). Ce célèbre agronome et auteur britannique a publié les récits de plusieurs de ses voyages, riches des nombreuses notes qu'il prenait. Il a fait le tour de nombreuses régions de France entre 1787 et 1789, et en ne fréquentant pas juste les populations les plus aisées. Il passe par Rouen pendant l'automne 1788. Il fait la rencontre des membres de la société MM Midy, Rossec et Cie, qui sont présentés comme les plus importants marchands de laine de France. Ils lui montrent des pièces de leurs stocks, des lots de cette matière première venues de la plupart des nations d'Europe. Plus tard, il visite une manufacture de Darnétal. Au cours d'un dîner avec Portier, le directeur général des fermes de la ville, ils parlent d'écart de situations économiques entre Rouen et d'autres villes comme le Havre, Nantes et Bordeaux. Il serait plus aisé d'y faire fortune : un grand marchand pourraient y amasser des capitaux pendant dix ou quinze ans tout en pérennisant ses activités afin de pouvoir se retirer, tandis que dans la première ville, l'accumulation de richesse serait bien plus longue et difficile⁷. Cette observation est peut-être due au contexte économique défavorable de la fin du siècle, induit par une

1 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.69.

2 Jean-Pierre CHALINE, « Des maisons de banque familiales au C.I.N. : le crédit en Normandie de la fin du XVIIIe siècle à 1935 », in *Regards croisés sur l'argent*, Rouen, Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen, 2011, p. 69.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.239.

4 Ibid., p.199.

5 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, pp.57-58.

6 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.239.

7 Arthur (1741-1820), *Voyages en France en 1787, 1788 et 1789 / Arthur Young ; première traduction complète et critique par Henri Sée,...* ; [préface par Albert Mathiez], Armand Colin., Paris, 1931, p.258.

crise économique qui touche de nombreux secteurs de Rouen et de la Normandie, et aussi par l'impact négatif du traité de Vergennes (1786).

Des traces d'importations et d'exportations de biens par des marchands rouennais apparaissent dans le fond 201 BP 687 des archives départementales de Seine-Maritime¹. Pour ceux qui concernent les échanges effectués grâce au port, j'ai relevé le nombre d'occurrences de chacun des noms. Cette source regroupe des fragments épars, nous devons la considérer pour son caractère qualitatif.

Pour l'année 1714 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Leudement	1

L'unique papier indique un marchand qui a reçu deux marchandises différentes amenées par un marinier.

Pour l'année 1724 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Dumont	2
Dumont frères	1
Dumont G.	2

Dumont et G. Dumont sont vraisemblablement de la même lignée, et le « Dumont frères » correspond peut-être à ces deux personnes. Ils ont fait appel à cinq mariniers différents, dont deux néerlandais, pour cinq marchandises différentes.

Pour l'année 1725 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Dumont	1

¹ 201 BP 687 : Droits d'octroi, aides, déclarations de marchandises à la romaine, droits sur les cidres et les poires 1697-1775. Conservé au pôle Grammont des archives départementales de Seine-Maritime.

Ce Dumont a fait cheminer un type de marchandise par un marinier.

Pour l'année 1726 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Dumont	5
Dumont L.	1

Ils ont importé neuf marchandises différentes par cinq mariniers, dont trois néerlandais.

Pour l'année 1727 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Dumont	3
Dumont Louis	1

Quatre mariniers leur ont amené quatre marchandises différents.

La famille Dumont, au vu de ces documents, ne semble pas être spécialisée dans un domaine de marchandises. Elle a fait le commerce de matières premières pour la fabrication de textile (coton et toile), de substances pouvant être utilisées pour leur traitement (savon), de produits chimiques (vitriol blanc), de denrées coloniales (sucre), de produits d'usage divers (cire, papier)... Parmi tous ces imports, une partie non négligeable a été effectuée depuis la Hollande. Elle dispose des réseaux et des moyens nécessaires pour étendre leurs activités en dehors de leur région. Elle doit faire partie du groupe des grands marchands ou des négociants.

Pour l'année 1763 :

Marchand/négociant	Nombre d'occurrences
Demiané et Compagnie	1

Le premier cas qui se présente à nous pour la deuxième moitié du siècle est celui de commerçants associés. Ils ont fait venir une marchandise par un marinier.

Pour l'année 1764 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Demiané et Douillard	1
Tetard	1

Douillard est vraisemblablement l'un des associés de Demiané mentionnés pour l'année précédente. Ces deux individus ainsi que Tetard ont fait venir six marchandises différents par six marinières, dont deux néerlandais.

Pour l'année 1765 :

Marchand	Nombre d'occurrences
Boudin Jean	1
Demianay	1
Demiané et compagnie	1
Demianay Ledouillard	2
Demiané Douillard et compagnie	2
Dionet L.	1
Douillard	1
Tetard	7
Tetard Jean	9

Cette année est la plus fournie de ce fond d'archive dans le domaine du trafic portuaire. On remarque que Demiané apparaît seul, avec ses associés anonymes, juste avec Douillard ou dans le dernier cas avec lui et leurs associés. Cela peut, je pense, tout aussi bien relever d'une séparation des affaires d'un marchand entre son commerce personnel et celui qu'il entreprend en s'alliant à d'autres, permettant à la fois de multiplier les possibles par une superposition des capitaux et de limiter les risques de la faillite d'un de ces investissements multiples, que d'une envie des agents chargés du remplissage de ces feuillets d'économiser du temps, de l'encre et de la place. Jean Tetard semble quant à lui être le commanditaire d'un nombre non négligeable d'échanges, étant donné que son nom apparaît dans de nombreux documents en proportion des autres. Ces différents acteurs ont fait acheminer 35 marchandises différentes par au moins 37 marinières différents.

Bien que Rouen n'ait pas été un port négrier, plusieurs de ses marchands investis dans le commerce colonial ont consacré une partie de leurs activités à la traite. Des négociants souhaitant suivre la mode culturelle en possédant des domestiques de couleur et des capitaines de navires utilisés dans le transport d'esclaves sont responsables de l'arrivée sur les quais de Noirs venus des Antilles¹. Ces individus amenés en Normandie ont travaillé dans des secteurs variés et certains ont pu atteindre un stade social plus élevé que celui de serviteur². Beaucoup ont été renvoyés dans les Îles d'Amérique à partir de 1779³. Étant donné qu'ils n'étaient pas destinés à la revente en tant que marchandise humaine comme dans d'autres places et qu'ils ne semblent pas avoir occupé un rôle important dans les métiers liés au commerce portuaire, je ne m'attarderai pas sur leur cas.

Les armateurs et les propriétaires de navires

À Rouen, il n'y avait pas de séparation étanche entre le groupe des négociants et celui des armateurs⁴. L'importance du fleuve comme axe de circulation dans le commerce de la ville fait qu'il n'y a rien de vraiment surprenant à cela. Les acteurs de l'armement pouvaient avoir recours au crédit d'autres places pour se financer, notamment Paris⁵. Il est très rare qu'une seule personne ait à sa charge l'entière propriété d'un navire, celle-ci est plutôt divisée en parts. Seul un des différents propriétaires s'occupe réellement de la direction du navire et est considéré comme son armateur⁶.

Penchons-nous maintenant sur les armateurs et propriétaires de navires qui apparaissent dans les sources du port de Rouen.

Le registre des matricules des bâtiments de commerce de 1764 à 1775 indique, pour chacun des navires du quartier de Rouen qui y sont recensés, les différents propriétaires et l'importance de la part

1 Éric SAUNIER, *La traite des Noirs et l'esclavage: du siècle des Lumières au temps des abolitions*, Rouen, La CREA, 2010, p.8.

2 Ibid., p.10.

3 Ibid., p.9.

4 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.154.

5 Ibid., p.236.

6 Ibid., pp.169-170.

qu'ils possèdent. Les autres informations indiquées sont les divers voyages effectués pendant cette décennie, et les noms des capitaines successifs⁷. Je vais retranscrire quelques unes de ces listes.

Prenons d'abord le navire l'Éole de Rouen, construit en cette ville en 1754 et faisant 115 tonneaux. Les possesseurs de parts de sa propriété sont les suivants : Barjolt de Rouen pour $\frac{3}{16}$, Ferment Jacques pour $\frac{3}{16}$, Masson pour $\frac{1}{8}$, Vautier pour $\frac{1}{8}$, Colin pour $\frac{1}{16}$, Evrard pour $\frac{1}{16}$, Viellot d'Yvetot pour $\frac{1}{8}$, Doison pour $\frac{1}{8}$. Il semble qu'aucun de ces personnages n'ait été le maître de ce navire, et que cette charge ait toujours été confiée à des tiers. Nous pouvons aussi constater avec la présence de Viellot d'Yvetot que le coût de la propriété et de l'armement rouennais n'est pas nécessairement soutenu par des Rouennais ou des investisseurs parisiens, des individus d'autres villes y participent. Cela est permis par le jeu des intermédiaires et des correspondances. Barjolt et Jacques Ferment sont ceux qui possèdent la plus grande part. Le premier est peut-être l'armateur de fait, étant donné qu'il est en tête.

Le navire Le Saint Charles, construit au Havre en 1764, du port de 110 tonneaux et employé pour la navigation entre Cadix et différents ports normands dont Rouen, est la propriété de Bournisien père et fils. Aucun des deux n'en a été le capitaine, d'autres personnes ont été engagées pour cette tâche. Nous pouvons supposer que la propriété par une personne ou quelques proches n'est pas l'exclusivité de groupes comme les mariniers, des marchands et des armateurs peuvent s'y adonner.

Le navire L'Aimable Madeleine, comptant pour 150 tonneaux et construit à Rouen en 1774, a pour propriétaires Louis Durand, Campion, l'avocat Dornay, Nicolas Delamare, Naudé, Fortier, Nicolas Langlois, Louis Delony, Noël Brettaut, Pierre Verrier, Jean Salomon Ferey et Jean Bavette pour chacun $\frac{1}{16}$; ainsi que Jacques Condot, et Brittau pour $\frac{1}{32}$; et enfin Louis Marais pour $\frac{3}{32}$. Ce dernier ayant la plus grande part, il est peut-être le décisionnaire de l'usage de cette embarcation. Ce cas est celui d'une possession très largement fragmentée : entre 15 personnes, pour des fractions inférieures au

⁷ 7P5 1 : Les matricules des bâtiments de commerce. Conservé aux Archives départementales de Seine-Maritime.

trentième pour certaines. Si ce bateau venait à s'échouer, les pertes individuelles seraient largement minimisées. Nous avons ici l'exemple d'un participant qui n'est ni un marchand, ni un acteur de la navigation avec l'avocat Dornay. Il apparaît que des individus d'autres milieux peuvent s'intéresser à cette activité spéculative, et compter sur le savoir-faire de l'armateur pour faire fructifier ce placement.

Le registre du péage de la Seine entre Rouen et Paris de l'année 1788 nous donne les noms des propriétaires des embarcations qui montent et descendent le fleuve¹. Une partie d'entre eux sont des marinières qui conduisent eux-mêmes leurs embarcations, les autres engagent des capitaines. Étant donné que les navires ayant vocation à faire l'aller retour entre les deux villes se retrouvent dans les deux parties de cet imposant cahier, et que certaines embarcations modestes sont construites en amont pour ne faire qu'une descente du cours d'eau avant d'être détruites², je m'appuierai sur les données des navires allant vers l'aval.

Armateurs et marinières dont les navires descendent la Seine entre Rouen et Paris en 1788 : ce tableau est à retrouver dans la partie 7 de l'annexe 3 (p.60).

Si l'on regroupe les patronymes isolés aux noms de familles semblables suivis d'un prénom ou d'un qualificatif social (le jeune, la veuve...), nous arrivons à un minimum d'une quarantaine de personnes différentes. Ils sont les propriétaires de 57 navires, si tant est qu'il n'y ait pas deux embarcations au même nom venues de deux quartiers différents. Je comparerai ce recensement à un des documents d'une affaire concernant le refus des marinières de payer un des impôts qui frappe la navigation entre Rouen et Paris³, qui a été présentée dans le deuxième chapitre de la deuxième partie de ce mémoire. Les marinières, au moins les plus importants de ce groupe, ont dans un courrier indiqué leurs noms respectifs dans la signature. Nous pouvons ainsi affirmer sans trop de risque que les Freret, Lemire, Binet et Baron, les Guerard, Gérard Gonnard, Baudin et les Morel mentionnés comme propriétaires d'embarcations sont avant tout des marinières. Les autres ne doivent pas faire partie de ce milieu mais plutôt relever de celui des armateurs.

1 G5 144 : Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Paris des archives nationales.

2 Léon CAHEN, « Ce qu'enseigne un péage du XVIIIe siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne », *Annales*, 3-12, 1931, p. 498.

3 G2 202 10 : Sols pour livre dont le paiement est refusé par les marinières de Rouen, 1775-1777. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

La mise en commun de ces sources hétéroclites révèle une réelle variété du monde de la possession de navires de commerce et de leur armement. Certains des participants sont au cœur de la matérialité du transport, et peuvent eux-mêmes commander une de leurs embarcations. Les autres sont plutôt des marchands ou des investisseurs, dont le placement de leurs capitaux dans cette activité peut être importante ou secondaire. Il peut même arriver que des personnages extérieurs à ces professions s’y intéressent. Les systèmes de communications permettent à des individus de différentes places de s’inscrire dans la même société.

Les marchands et les négociants sont aussi aidés par les courtiers. Ils sont chargés de faire imprimer et distribuer chaque semaine les prix ordinaires des marchandises, d’attester de la véracité des signatures des lettres de change, et de négocier des produits et des effets de commerce. Ils n’ont pas le droit de faire des opérations pour leur compte personnel. Leur nombre est fixé à trente depuis 1732¹.

Le commerce de différents types de marchandises a aussi un fort impact sur l’organisation du travail des autres couches de la population, tel que nous allons le voir.

Les corps de métier et les industries dépendants du commerce de marchandises

Je commencerai d’abord par rappeler quels étaient les chiffres de la population rouennaise au long du siècle. Vers 1700, les habitants étaient 50 000 ; 66 000 vers 1750 ; 75 000 vers 1780 ; et 84 323 en 1793². À peu près un résident sur deux est né en dehors de la ville et s’y est installé après sa naissance (en tenant compte du fait qu’un tiers des natifs part vivre ailleurs). Au moins la moitié des Rouennais sont des ouvriers des différents secteurs de l’artisanat et de l’industrie³. De nombreux métiers concernent la transformation ou la production de produits, ainsi que leur écoulement. De prime abord, beaucoup d’entre eux peuvent paraître voués au fonctionnement de la ville, mais trouvent la plupart de leurs débouchés dans un horizon géographique plus large. C’est par exemple le cas des

1 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d’émulation de la Seine-Maritime, 1966, pp.160-161.

2 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.234.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d’un espace social*, Paris, Société d’édition d’enseignement supérieur, 1983, p.185.

centaines de tailleurs, savetiers et cordonniers dont une importante partie de la production est exportée, ou les tonneliers et les menuisiers qui pour certains sont employés dans le conditionnement des marchandises¹.

Le textile est par excellence la plus grande des branches d'activités rouennaise qui dépend du commerce extérieur. Il n'y a que très peu de production de laine en Normandie et pas de coton. Ce secteur fait partie de ceux de la ville qui ont pu naître grâce à l'import de matières premières². La fabrication des pièces de tissu embauche à elle seule un quart des Rouennais et elle alimente d'autres branches tournées vers l'export comme la broderie, la dentellerie, la tapisserie ou les vêtements³. Le secteur de la toile a connu un essor important au début du XVIII^e siècle. À ce moment, les acteurs de Rouen et sa banlieue assurent le tiers de la production de la généralité. Les frais des différentes étapes de la transformation de la laine et du coton y sont plus élevés à ce moment, l'activité est en partie assurée par les habitants des campagnes alentour. Davantage de fabrication de mouchoirs et de mousselines, de réalisation de passementerie et de blanchiment sont effectuées dans la ville⁴. Ces activités connaissent une réurbanisation progressive dans la seconde moitié du siècle. Après 1760, le secteur connaît une nouvelle augmentation avec l'autorisation de produire des indiennes. Les innovations techniques de la suite du siècle vont également y contribuer⁵. Les habitants de la ville qui en dépendent sont pour une partie des travailleurs hautement qualifiés. D'autres n'ont que peu de formation et peuvent travailler dans les ateliers du coton et dans le port pour de la manutention⁶.

L'industrie chimique s'est développée rapidement à Rouen grâce aux besoins induits par la diversification des activités du textile qui a nécessité les produits indispensables à la teinture, au blanchiment des tissus et à l'impression sur étoffe⁷. Elle ne se limite pas non plus à ces seuls secteurs, comme le montre l'installation d'une fabrique d'acide sulfurique par John Holker en 1766⁸. Comme autres secteurs d'importance liés aux commerce, nous pouvons citer la métallurgie qui a été alimentée par l'étain d'Espagne et d'Angleterre au cours des deux siècles précédents, l'imprimerie et la

1 Ibid., p.187.

2 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.107.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.188.

4 Ibid., pp.201-203.

5 Ibid., pp.205-206.

6 Ibid., p.188.

7 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.132.

8 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.95.

dominoterie qui ont connu une importante montée durant la même période¹, ou encore les secteur de la verrerie, des cristaux et des tanneries². Pour les produits de l'importation et de l'artisanat destinés à être écoulés dans la ville, de nombreux petits marchands assurent l'étape essentielle de la distribution. Ils sont souvent assistés par leurs épouses qui se chargent de faire les comptes³.

Dans le premier tiers du XVIII^e siècle, c'est d'abord dans de petites entreprises que la majorité de la production s'effectue⁴. Beaucoup d'entre elles sont cependant dépendantes de l'activité des négociants pour s'approvisionner en matières premières et pouvoir écouler leur production en dehors de Rouen⁵.

L'économie rouennaise connaît une importante crise dans les années qui précèdent la Révolution française. Le traité de Vergennes de 1786 a pour effet de causer une arrivée en grande quantité des produits anglais, plus compétitifs, sur le marché français. De nombreuses faïenceries du faubourg Saint Sever font faillite, et beaucoup de travailleurs du textile perdent leur emploi⁶. Le nombre d'ouvriers du textile sans emploi augmente dans le nord de la France et en région parisienne⁷.

Les différents acteurs et corps de métiers qui ont été cités témoignent de rapports multiples aux marchés, et de différents niveaux d'inclusion dans les dynamiques d'échanges⁸. Un propriétaire de boutique, un tanneur et un négociant ne penseront pas l'économie de la même manière.

Il nous faut également préciser que les échanges de marchandises peuvent toucher l'activité économique des Rouennais dans d'autres domaines que le travail. Ceux qui vivent à proximité des quais peuvent louer une partie de leur habitat au stockage, notamment les caves. Il peut tout aussi bien s'agir de particuliers, et de communautés religieuses comme les jacobins et les cordeliers⁹.

1 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVI^e et XVII^e siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, p.42.

2 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18^e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.127.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, pp.191-192.

4 Ibid., p.186.

5 Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVI^e et XVII^e siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002, p.40.

6 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.222.

7 Pierre BEZBAKH, « Calonne et le traité de libre-échange de 1786 CHRONIQUE », *Le Monde.fr*, 12/12/2005

8 Jean-Yves GRENIER, *L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, p.23.

9 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.57.

Même si ce n'est que de manière indirecte, il me semble nécessaire de mentionner les agents responsables de la surveillance des circulations de biens et de la collecte des taxes parmi les groupes dont la présence est liée au trafic des marchandises. Ils apparaissent dans certaines sources, comme les comptes-rendus des visites de la brigade des fermes de 1767 à 1779¹ (elles feront l'objet d'une étude plus poussée dans le prochain chapitre). Les fonctions qui y sont évoquées sont celles de garde, de lieutenant de la brigade, de receveur de la romaine représentant l'adjudicataire général des fermes unies de France...

L'influence du commerce dans le modelage de l'espace urbain

L'urbanisme de Rouen et la répartition des activités au sein de son espace sont en partie conditionnés par l'évolution de la demande de biens fabriqués et la fluctuation des échanges de marchandises. Nous avons vu dans le premier chapitre de la partie précédente que des aménagements successifs ont été faits pour faciliter le déchargement des navires dans le port, et la circulation des marchandises sur les quais et au sein de la ville. Au cours de la période, les manufactures du faubourg Saint Sever sont construites au hasard des terrains disponibles, sans soucis de la part des responsables de rationaliser leur disposition². C'est à partir des années 1770 que cette partie de la ville adopte une vocation véritablement usinière³.

Les oppositions et tensions entre groupes sociaux causées par l'industrie et le commerce

Penchons-nous maintenant sur quelques cas de tensions soulevées par l'organisation des échanges, du travail de la valorisation des marchandises et de la gestion des espaces qui y sont dédiés.

Différents aménagements du port de Rouen et de ses alentours ont été abordés dans le premier chapitre de la deuxième partie de ce mémoire. Nous pouvons rajouter la difficile construction de loges symétriques sur les emplacements initialement occupés par les dépôts de boissons et des chantiers à

1 225 BP 10-11 : Procès-verbaux de visites de la brigade des fermes. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

2 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.146.

3 Ibid., p.206.

bois. Les marchands de cidre ont résisté pour conserver leur place près de la Seine¹. Être éloignés d'un des cœurs de la circulation de marchandises présente en effet un risque pour leurs activités. La nécessité de leur écartement a été formulée en 1729, et ce n'est qu'en 1783 que celle-ci a pu véritablement s'accomplir².

Dans le deuxième chapitre de la deuxième partie, nous avons pu nous pencher sur une affaire du début du siècle qui a opposé les voituriers par eau de Rouen à Paris aux marchands rouennais et parisiens sur le processus de chargement des marchandises dans les embarcations³. Les marins étaient concurrents, et il était courant que plusieurs d'entre eux cherchent à constituer leurs cargaisons au même moment. Les départs étaient retardés, et les produits périssables pouvaient être gâtés avant d'être arrivés à destination. Pour pallier cette perte d'argent, il est proposé d'instituer un office pour ces voituriers et une obligation de charger à tour de rôle. Ils montrent de fortes réticences à cause du coût élevé de la charge qu'ils devraient verser.

La situation à l'origine de ces délibérations me paraît relever d'une volonté des capitaines marchands de réaliser de meilleurs profits. Il leur est en effet reproché d'essayer de prendre les marchandises avec le plus de valeur. Les marchands des deux villes sont eux aussi dans une posture similaire en cherchant un moyen de réduire l'incertitude du trafic de marchandises en rationalisant celui-ci.

La mécanisation des industries a généré des tensions à Rouen. Elle n'a été que tardivement amorcée car les propriétaires de manufacture redoutaient les conflits avec les ouvriers qu'elle pouvait engendrer et aussi parce qu'ils la trouvaient trop coûteuse. Ils comptaient compenser ce manque en continuant de compléter la production de la ville avec celle des campagnes⁴.

À la fin du siècle, l'industrialisation engendre une hausse de la pollution urbaine et des nuisances. Des protestations sont émises contre les premières grandes manufactures⁵.

1 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.54.

2 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, 159.

3 G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

4 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.53.

5 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.111.

En conclusion de ce chapitre, je dirais que le commerce fluvial et maritime de Rouen a une présence directe ou indirecte dans les vies d'une partie importante des Rouennais. De nombreux membres de l'oligarchie marchande et financière placent une partie de leurs capitaux dans la production et la valorisation des marchandises, dans l'armement des navires ou dans les deux à la fois. Une très large partie de la population est composée d'artisans et d'ouvriers. Beaucoup d'entre eux sont présents dans une ou plusieurs étapes de la valorisation de produits destinés à l'export, comme les tissus. Les intérêts commerciaux relient des groupes souvent hétéroclites. Le commerce des marchandises a grandement marqué l'organisation urbaine et sociale de Rouen. Ces échanges entre différentes parties de la population ne sont pas toujours apaisés. Il arrive que des tensions et des oppositions émergent du processus de valorisation des marchandises, qu'elles soient dues à la législation ou aux bénéfices. La question du refus des règlements et des taxes sera approfondie dans le chapitre suivant.

Chapitre 8 : Le refus des règles du trafic : les cas de la fraude et de la contrebande

Les pages qui suivent porteront sur la question du contournement des règles de l'échange, qu'il s'agisse de limitations des biens qui peuvent faire l'objet de commerce, de leurs provenances, ou des taxes qui les frappent. Elle sera abordée au travers d'une étude de la fraude et de la contrebande portuaires. Elles existent à Rouen, comme dans de très nombreux lieux d'échanges. Elles sont connues des marchands, des mariniers et des corps chargés des surveillances de la ville et des douanes. Nous reviendrons également sur la question de la surveillance du trafic de marchandises dans la fin du chapitre.

Les sources d'origine fiscale ne sont généralement pas en mesure de nous renseigner sur ces pratiques¹. Pour en parler, je me tournerai donc vers des archives judiciaires. Je m'appuierai sur les procès-verbaux de visites de la brigade des fermes². Ce fond regroupe de nombreuses déclarations d'agents de la Ferme générale qui rapportent avoir attrapé des fraudeurs. Les récits sont précis, ils indiquent toujours les fonctions et les demeures des gardes présents et de leurs supérieurs, avant de donner le détail des événements qui mènent à la découverte du délit et l'accusation du suspect. Ils peuvent aussi mentionner la procédure judiciaire qui s'ensuit et la peine encourue. Ils portent tous la mention « copie » ou « copie pour le greffe », les originaux ont pu rester dans les bureaux des douanes locales ou être transférés à un échelon supérieur des fermes ou de l'administration judiciaire. Les rédacteurs sont toujours les membres des brigades. Les années pour lesquelles il reste des documents sont comprises entre 1767 et 1779.

1 Jean-Yves GRENIER, *L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, p.307.

2 225 BP 10-11 : Procès-verbaux de visites de la brigade des fermes. Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

Description de la Ferme générale et des principales taxes sur les circulations de biens

Avant de rentrer dans le détail, je vais rappeler brièvement ce qu'est la Ferme générale et à quelles taxes sont soumises les marchandises qui rentrent dans la ville.

Les fermes étaient des organismes de l'Ancien Régime chargés de lever certains impôts indirects. Elles trouvent leur origine dans la réinvention par les autorités de formes de fiscalités indirectes du Moyen-Âge et du début de la période moderne. Elles sont instituées entre la fin du XVI^e siècle et le début du XVII^e siècle¹. Elles ont été réformées à de multiples reprises, et elles ont connu différents modes de fonctionnement. Rouen était incluse au XVII^e siècle dans le territoire des Cinq grosses fermes, aussi appelée l'Étendue. Celui-ci comprend l'Île-de-France, la Normandie, la Picardie, la Champagne, la Bourgogne, le Bourbonnais, le Nivernais, le Berry, l'Orléanais, la Touraine, le Poitou, l'Anjou, le Maine et l'Aunis. Il était nécessaire de payer des droits pour faire rentrer ou sortir des marchandises de ce territoire. Une fois à l'intérieur, elles pouvaient circuler librement². L'unité de cette organisation s'est érodée entre la fin du XVII^e siècle et le début du XVIII^e siècle. Le ministre des finances John Law la remet en place à la fin des années 1710 au bénéfice de la Compagnie des Indes, mais elle se disloque en 1720 avec la faillite de son système financier. La plupart des différents baux que ces fermes englobaient sont de nouveau réunis sous le nom de Ferme générale à partir de 1721. Le bail de 1726 inclut la gabelle, les traites, les aides et le domaine. Il comprend aussi les droits sur le tabac entre 1730 et 1747. Il est à renouveler tous les six ans. Les employés de la ferme sont pour la majorité des commis qui sont habilités à faire des perquisitions au domicile ou dans les possessions de personnes suspectes de fraudes, navires de guerre inclus. Sur la période, elle regroupe en général de 20 000 à 25 000 agents réguliers. Elle trouve ses limites sur le terrain judiciaire, quand il s'agit de juger les contrebandiers. Il a été estimé qu'elle aurait fourni le tiers des revenus de l'État. Sa nature profonde est ambiguë : son fonctionnement se rapproche de celui d'une entreprise privée, mais en son sommet elle est dirigée par le contrôleur général et le Conseil du roi comme le serait une institution^{3 4}.

1 Jean MEYER, « FERMIERS GÉNÉRAUX », in , Encyclopædia Universalis.

2 Stéphanie LACHAUD-MARTIN, *Économie et société en France de 1600 à 1715*, Atlande, 2018, p.63.

3 Christophe BLANQUIE et Joël CORNETTE, *Les institutions de la France des Bourbons: 1589 - 1789*, Paris, Belin, 2003, pp.198-200.

4 Jean MEYER, « FERMIERS GÉNÉRAUX », in , Encyclopædia Universalis.

La gabelle est un impôt sur le sel. Il s'agit de l'une des principales ressources financières du royaume¹. Sa valeur est différente selon les régions, et elle est considérée comme le plus important des impôts indirects². Je la mentionne en raison de la contrebande dont le sel a fait l'objet, bien que ce trafic-ci n'apparaisse pas dans la suite du chapitre.

Les aides sont des taxations sur la circulation et la consommation de certains produits, principalement les denrées et les boissons. Ces dernières sont les plus touchées. Des produits de consommation courante s'en voient renchérir³. D'autres marchandises sont concernées, par exemple des biens largement échangés comme les cuirs, les huiles et les savons⁴.

Les traites sont un impôt dont doivent s'acquitter des personnes souhaitant faire rentrer certaines marchandises dans l'enceinte du royaume ou à l'entrée d'une partie des provinces⁵.

Il faut aussi différencier ce que sont la fraude et la contrebande à l'époque moderne. La première désigne une simple dissimulation de biens pour ne pas avoir à payer les taxes qui y sont associées aux douanes ou contourner des interdits. La deuxième est un trafic organisé, et elle peut parfois impliquer la violence. Le phénomène de la contrebande prend de l'ampleur pendant le XVIII^e siècle. D'abord occasionnelle, elle devient permanente et organisée et se dote parfois de moyens propres comme des navires équipés en conséquence ou des bandes armées. Il arrive que des négociants ou des notables y jouent un rôle⁶.

Étude des procès-verbaux de la brigade des fermes (1767-1779)

Revenons-en maintenant à ces procès-verbaux. J'en ai fait le compte :

-
- 1 Christophe BLANQUIE et Joël CORNETTE, *Les institutions de la France des Bourbons: 1589 - 1789*, Paris, Belin, 2003, p.196.
 - 2 Laurent AVEZOU, *Les institutions de la France moderne : XVe-XVIIIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2014, p.85.
 - 3 Stéphanie LACHAUD-MARTIN, *Économie et société en France de 1600 à 1715*, Atlande, 2018, p.60.
 - 4 Laurent AVEZOU, *Les institutions de la France moderne : XVe-XVIIIe siècle*, Paris, Armand Colin, 2014, p.82.
 - 5 Stéphanie LACHAUD-MARTIN, *Économie et société en France de 1600 à 1715*, Atlande, 2018, p.60.
 - 6 Albane COGNÉ, Stéphane BLOND et Gilles MONTÈGRE, *Les circulations internationales en Europe : 1680 - 1780*, Neuilly, Atlande, 2011, p.201.

Procès-verbaux de visite de la brigade des fermes par année :

Année	Nombre de procès-verbaux
1767	2
1771	1
1772	1
1774	68
1775	84
1776	92
1777	119
1778	55
1779	53
Total	475

Si on exclut les quatre documents restants pour 1767, 1771 et 1772, il y a un nombre conséquent de déclarations par années, pas moins d'une cinquantaine. J'ignore si la série est complète pour la période 1774-1779. Des chiffres annuels de plusieurs dizaines de cas de fraudeurs ou de contrebandiers qui se font attraper me paraissent pouvoir être vraisemblables. Il est également cohérent qu'il y ait moins de rapports à partir de 1778, en raison de la reprise des hostilités entre la France et l'Angleterre, qui rend difficile la contrebande entre les deux nations. Il est tout à fait possible qu'il y ait eu plus d'arrestations, mais une moyenne d'une ou deux prises par semaine aurait pu être la réalité. Dans tous les cas, j'aurai avec cette source une approche qualitative, je l'utiliserai comme vitrine du monde des circulations illégales de marchandises.

Ces déclarations ne concernent pas toutes des infractions commises par des capitaines ou des marins dont les navires mouillaient dans le port. Une bonne partie des récits mentionne des entrées de marchandises par les routes, ou des droits que des marchands ou des acheteurs ne sont pas allés acquitter. Les marchandises au cœur des fraudes sont parfois des choses simples, comme des pièces de bois ou des morceaux de viande. Au final, les affaires impliquant le port ne semblent pas représenter la majorité. Il est tout de même possible d'en tirer des observations et des conclusions pour cette étude.

Je vais résumer quelques uns de ces récits afin de les commenter.

Le 10 avril 1767, le premier lieutenant de la brigade des fermes Jacques Mauduit et les deux gardes Loches (?) Delamotte et Pierre Delahaye, habilités par Jean Jacques Prevots, adjudicataire général des fermes unies de France représenté par Denis Foacier, receveur de la Romaine à Rouen, sont allés s'entretenir avec Simon Lemprière, capitaine du navire l'Honnête ressource venu de Saint-Malo. Il déclare n'avoir aucune marchandise prohibée. Les brigadiers rentrent dans son bateau. Ils y trouvent deux caches fermées de planches clouées, une à bâbord et l'autre à tribord. Elles contiennent en tout 282 paires de bas de laine blancs, et cinq autres gris. Ces vêtements ne portent pas de marque de plomb certifiant la fabrication française. Ils en déduisent que ces biens sont de provenance étrangère. Le fautif avoue les avoir reçus en paiement d'un marchand de Saint-Malo dont il ignore le nom et qui lui devait 500 livres depuis quelques années. Il les avait cachés pour les vendre à son profit. Ces bas sont saisis et mis dans des sacs fermés d'une ficelle scellée par le sceau des fermes. Simon Lemprière écope également d'une amende. L'affaire est confiée au procureur de l'élection de Rouen Le Villani de la Lutumière.

Ici, la visite de la brigade semble être justifiée par la précaution ou par une suspicion récente. Il n'y avait pas eu de signalement auparavant. La découverte du délit apparaît donc comme fortuite. L'existence des deux espaces de stockage dissimulés par des planches montre que l'Honnête ressource est un exemple de navire spécialement conçu ou modifié pour servir d'instrument de la contrebande. Une cargaison de marchandises légales peut servir d'écran à une petite quantité de biens illégaux enfermés contre la coque. Cela est plus sûr que de tenter d'en faire passer un lot conséquent. Les brigadiers ont dû acquérir une certaine connaissance de ces pratiques pour inspecter les parois et ne pas se cantonner au reste. Dans un contexte où l'importation de produits de certaines nations est restreinte ou prohibée, la preuve d'une origine autorisée prend toute son importance. Son absence fait donc déduire aux agents que la provenance de ces paires de bas de laine est frauduleuse. Cet échange dissimulé de vêtements peut paraître encore plus grave à Rouen où l'industrie textile joue un rôle clé dans l'économie. Les pièces portant le sceau de la ville s'exportent bien et ont une grande renommée¹. Ces petites marques métalliques font partie intégrante de la valeur sociale de ce type de produits. Simon Lemprière avoue que celui qui lui a fourni les bas réside à Saint-Malo et qu'il l'a fait pour rembourser une vieille dette. La position de ce port laisse d'ailleurs à penser qu'ils pouvaient potentiellement venir d'Angleterre. Ce capitaine devait avoir une situation économique stable et

¹ Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.13.

générer des profits qui lui permettaient de vivre correctement s'il pouvait se permettre d'attendre aussi longtemps. Il semble aussi connaître les milieux locaux dans lesquels il aurait pu revendre son dut. Il serait étonnant qu'il ne connaisse pas le nom de celui qui est son emprunteur depuis des années. Il doit avoir conscience des risques que celui-ci encourt et il préfère sûrement feindre la candeur pour le couvrir.

Le 10 février 1774, les agents des brigades inspectent le navire l'Aimable Jeanne commandé par Ives Languy de Morlaix, alors de retour d'Alicante. Ils découvrent dissimulés dans une armoire de sa chambre 89 mouchoirs de différentes couleurs qui ne portent pas de marque indiquant qu'ils sont fabriqués en France. Languy déclare les avoir achetés à Alicante pour en revendre une partie et qu'il avait l'intention de les déclarer. Il écope d'une amende de 3000 livres et les mouchoirs sont confisqués.

Contrairement au cas précédent, le navire ici mentionné n'a pas l'air d'avoir reçu d'aménagements facilitant le passage illégal de marchandises. La fraude semble ici être plus spontanée et improvisée : Ives Languy n'a pas pensé à une meilleure cachette que son armoire. Cela dit, son emplacement fait que les autres marins n'étaient pas nécessairement au courant de ce qu'il se passait. Il avoue qu'il a acquis ces mouchoirs à Alicante en Espagne. Bien qu'il n'y ait pas d'interdiction sur les produits de cette nation à ce moment, certains acteurs décident de faire passer des biens frauduleusement. La France fait partie des pays avec lesquels les Espagnols se livrent à une importante contrebande, quand les contextes militaire et politique n'entravent pas les échanges¹. Les droits sur l'import font monter le coût des marchandises et réduisent les profits qu'il est possible d'en dégager. Dissimuler une partie de la cargaison est un moyen d'assurer une meilleure rentabilité à un voyage. L'amende de 3000 livres réservée à la fraude est élevée. Une telle somme a pour effet de dissuader. Elle est un signe de la volonté du pouvoir de lutter contre la fraude et la contrebande. Ces deux pratiques peuvent représenter un risque pour les stratégies économiques de l'État, ou des marchands qui ne la pratiquent pas.

Le 3 janvier 1775, les brigadiers aperçoivent un homme sortir du bord du capitaine Nicolas Mignare. Il semble porter quelque chose de gros sous son paletot. Ils l'interpellent et découvrent qu'il s'agit d'un paquet d'étoffes. Ils vont trouver Mignare et visiter son navire. Ils y trouvent sept pièces de

1 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.98.

flanelle blanche dans la cale et plusieurs autres cachées. L'ensemble représente un total de 176 aulnes de trois quarts de large. Ils apprennent que le capitaine les a obtenues en Angleterre, que l'homme qui en portait une partie était membre de son équipage et qu'il lui en avait acheté. Tout ce tissu est ensuite confisqué.

Ici, il n'y a pas d'ambiguïté sur la provenance anglaise des pièces de textile. La contrebande entre la France et l'Angleterre est très active au XVIII^e siècle. Quand le commerce entre les deux nations est possible, il est soumis à des règles strictes qui interdisent certains produits et en renchérissent d'autres avec des droits de douane très élevés. Ce cas nous montre aussi une complicité entre un maître d'équipage et au moins un marin. Ce dernier espérait tirer un bénéfice en acquérant une petite partie des marchandises prohibées, sûrement en les revendant lui-même. De plus, même s'il s'agit ici d'un échange illicite, nous sommes face à un exemple de vente conclue entre un capitaine marchand et un de ses hommes en parallèle du travail effectué pendant l'expédition.

Le 25 février 1777, des membres des brigades remarquent deux hommes avec quelque chose de gros dissimulé sous leurs redingotes sortir du navire hollandais la Marie, venu d'Ostende. Il s'agit de Cuberdune, le capitaine et d'un de ses marins qui transportaient cinq paquets à eux deux. Après ouverture, ils semblent contenir des boutons en terre. Une fois qu'un interprète est arrivé, ils déclarent ne pas détenir d'autres biens illégaux. Leur bord est inspecté, il n'y a effectivement pas d'autres marchandises dissimulées. Les paquets sont tous déballés, ils contenaient aussi des boutons en ivoire, en acier et en cuivre. Ils sont identifiés comme étant d'origine anglaise. Cuberdune avoue les avoir reçus de Joseph Turner, le capitaine Anglais du Quinston venu de Heullen (?). Il est condamné à verser 3000 livres et les paquets sont saisis.

Ici, nous constatons l'implication de marinières étrangers dans un acte de fraude. Ils sont respectivement venus des Provinces-Unies et d'Angleterre. La circulation entre la France et les îles britanniques est encore possible cette année-là, il est probable qu'ils se soient rencontrés dans le port de Rouen. Les échanges illicites entre deux pays n'impliquent pas toujours leurs seuls habitants si le commerce est ouvert à d'autres nations. Des accords peuvent être passés entre des acteurs de différentes origines pour que la fraude et la contrebande soient possibles. Le cas présent a l'air d'être spontané, mais des organisations à grande échelle existent. Bien qu'il ne s'agisse pas d'objets en

textile, les boutons font partie des composantes de nombreux vêtements. Une large partie est élaborée à partir de terre cuite, ils doivent avoir un faible coût de revenu. Les autres sont faits de métaux, ou d'une matière précieuse avec l'ivoire. Le fait que Cuberdune et son complice soient descendus avec tout le stock montre qu'ils devaient connaître en ville une ou plusieurs personnes qui pouvaient leur acheter ces différentes pièces, même les plus onéreuses. L'un des deux doit savoir où trouver un marchand ou un fabricant de vêtements peu regardant sur l'origine de ses produits. Malgré le manque de subtilité de leur méthode, ils semblent avoir une certaine connaissance des débouchés locaux de ce genre de fraude, quand bien même ils viennent d'une autre contrée. Il apparaît aussi que la peine financière est la même pour les Français et les étrangers ; les seconds ne semblent pas être condamnés encore plus lourdement.

Comme je l'ai dit plus haut, les affaires qui sont rapportées dans ces procès-verbaux ne sont pas toutes des cas de fraude ou de contrebande qui impliquent les navires qui s'arrêtent dans le port. Une bonne partie d'entre elles concernent les voies de terre et l'intérieur de la ville, par exemple quand le 24 mars 1777 Joseph Martin décharge deux lots de bois de hêtre devant la maison de Jean Lefebvre sans avoir acquitté les droits au préalable ; ou le 3 décembre 1778 quand Catherine Garet venue de Picardie tente de passer une des portes de la ville avec 12 livres de bœuf cachées dans un panier de linge. Ces cas sont ceux de particuliers, de marchands ou d'intermédiaires qui veulent juste contourner des droits dont sont frappés des marchandises et des denrées à l'entrée de la ville, et ainsi éviter des frais supplémentaires. Les produits qu'ils transportent avec eux ne sont pas illégaux, ils veulent simplement optimiser le rendement qu'ils peuvent en tirer. Je pense que beaucoup de ces petits trafics sont du même acabit que les transactions du quotidien de producteurs, de particuliers et de revendeurs à l'échelon local, qui ont des liens réduits avec le monde des moyens et grands marchands. Pour beaucoup, ils doivent être spontanés et ils ne doivent pas s'intégrer dans un réseau organisé.

Plusieurs facteurs font que les phénomènes de la fraude et de la contrebande devaient avoir plus d'ampleur que ce que cette source nous permet d'entrevoir (au delà de la possible disparition d'une partie des documents). La première chose qui me paraît évidente est que les brigadiers n'ont pas pu attraper tout le monde. Malgré leur connaissance de ce contre quoi ils devaient lutter, ils n'étaient pas infallibles. S'il n'était pas possible de passer entre les mailles du filet, personne n'aurait pris le risque de se livrer à ce genre d'actes. J'insiste sur la notion de risque, car dans un cas comme celui des quais

et des portes de Rouen, je vois le passage dissimulé de marchandises comme un investissement à l'issue incertaine, que beaucoup ne pratiqueraient que si les chances de réussites sont suffisamment élevées pour le tenter. Un gain financier, même minime, ne justifiera que rarement de tenter l'impossible.

Les cas ici décrits ne sont survenus que dans les rues de Rouen, sur les quais ou au niveau des différentes entrées. Il s'agit surtout de tentatives de faire rentrer des marchandises dans la ville, pour les amener à un acheteur avant ou après qu'une transaction ait été conclue. Des biens qui sortent de son enceinte illégalement ont moins de chances d'y figurer. Il est également possible que des fraudeurs passés par Rouen se soient faits attraper par un autre corps que la brigade des fermes locale et qu'ils ne figurent donc pas sur ses rapports.

Il est, je pense, nécessaire d'expliquer plus en détail les causes et le fonctionnement de la contrebande entre la France et l'Angleterre qui, pour une bonne partie, passe par les côtes normandes. À partir de 1678, le parlement britannique décide d'interdire l'importation d'une large part des marchandises venues de France. Après des épisodes de suspensions et de renouvellements de ce règlement, celui-ci est remplacé au début du XVIII^e siècle par une imposition lourde sur de nombreux produits et une prohibition pour d'autres¹. Du côté de la France, l'arrêt du 6 septembre 1701 empêche l'entrée dans le royaume d'une quinzaine de marchandises anglaises, notamment dans les domaines des vêtements et de la métallurgie. Il relève également les droits sur d'autres biens. A la fin de la guerre de Succession d'Espagne (1701-1713), des négociations commerciales entre la France et l'Angleterre ont lieu mais elles n'aboutissent pas et de nombreux articles, dont le textile, restent illégaux à l'export². Il est décidé en 1743 que les marchandises non recensées par les textes de 1701 sont pour la plupart interdites. Un arrêt du 17 juillet 1785 réduit de nouveau la quantité de produits pouvant être importés d'Angleterre. Tout cela a permis l'installation d'une contrebande importante au long du siècle³. Ce sont d'abord les produits manufacturés qui traversent la Manche pour tenter de rentrer dans les ports français.

1 François CROUZET, « La contrebande entre la France et les Îles britanniques au XVIII^e siècle », in *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Librairie Droz, 2007, pp. 35-59.

2 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18^e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, pp. 66-67.

3 Ibid., p.70.

Les tentatives d'entrées de pièces de textile et de vêtements qui ne portent aucune marque garantissant leur origine me laissent à penser que ceux-ci pouvaient être revendus à des marchands, qui y apposaient ensuite le sceau de la ville pour faire croire à leurs clients qu'ils achètent des pièces locales, qui jouissent d'une solide renommée. Ils pourraient ainsi être vendus au même prix, en ayant été moins chers à produire au départ.

Les portes et les bureaux des fermes à côté d'elles sont mentionnées à de multiples reprises dans ce fond d'archives. Ils faisaient partie intégrante du contrôle des circulations de marchandises. Pour de nombreuses places dont Rouen fait partie, les points d'entrée sont le lieu où de nombreux produits sont soumis à des taxes parfois élevées¹. Les remparts de la ville jouent ainsi un rôle de barrières fiscales. Les portes sont toujours fermées pendant la nuit. Dans l'application, les murs de la capitale normande ont connu de nombreuses limites. Ils ont longtemps souffert d'un mauvais entretien et des plaintes relatives au risque de fraude apparaissent au XVII^e siècle, comme en 1656 quand les échevins relèvent que la construction de bâtiments commandés par des marchands près des remparts a contribué à leur dégradation². Ce processus d'amenuisement continue au cours du XVIII^e siècle, en raison de l'affaiblissement du rôle de place forte de Rouen et de l'investissement de cet espace par de nouvelles structures³. Je n'irai pas jusqu'à dire que les anciennes protections se sont transformées en une véritable passoire, mais il est possible que des personnes bien renseignées soient au fait de l'existence de quelques passages dont les gardes ignorent la présence.

Le pouvoir local et la direction des douanes ne comptent pas que sur le vieux mur et ses portes pour lutter contre la fraude. Les récits de l'action des brigades témoignent du soin accordé à l'organisation de la surveillance du commerce. Les navires peuvent être visités par simple précaution, sans que ses occupants n'aient spécialement attiré l'attention sur eux. Les personnes qui circulent sur l'espace des quais sont observées. Des patrouilles à l'intérieur de la ville permettent de repérer des manquements aux règles. Des perquisitions peuvent être décidées rapidement si un domicile éveille la suspicion. En plus de ce corps, il faut compter sur le fait que les soldats sont installés sur la rive droite, l'une des raisons à cela étant d'augmenter la sûreté des entrepôts de l'ouest de la ville⁴. Tous ces signes montrent bien la préoccupation que représentent la fraude et la contrebande pour certains acteurs.

1 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.196.

2 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, pp.77-78.

3 Ibid., p.163

4 Ibid., p.145

Enfin, je terminerai de faire part des réflexions que m'inspire ce fond d'archives en parlant de l'écart entre les différents rapports et enjeux derrière la fraude et la contrebande.

D'abord, il existe différents niveaux de fraude. Tous ceux qui la pratiquent ne jouent pas dans la même catégorie. Les procès-verbaux que nous avons parcourus montraient à la fois des personnes qui voulaient payer quelques sous de moins pour leur livraison ou profiter d'une occasion intéressante qui s'est présentée à eux et des mariniers qui connaissent les débouchés de la contrebande dans les ports qu'ils fréquentent et comptent bien en profiter. Ces derniers ne sont cependant qu'à un échelon intermédiaire, des grands marchands et des notables peuvent être impliqués dans ces dynamiques d'échanges. De nombreuses personnes participent à ce genre d'infractions, mais elles n'appartiennent pas aux mêmes circuits économiques. Je pense aussi que la prohibition qui touche certaines marchandises rentre en conflit avec la position de carrefour commercial et d'étape de voyage que Rouen occupe. Une fonction de plaque tournante des échanges s'accommode mal d'une limitation de ces échanges. Tant qu'une marchandise peut générer des profits intéressants, il est difficile d'entraver la pratique de son commerce. Les produits anglais de la fin du siècle bénéficient d'une qualité et d'un prix avantageux¹, ils sont de parfaits candidats.

La limitation de certaines importations par la hausse des taxations voire l'interdiction de celles-ci a derrière elle deux raisons principales : renflouer les caisses de l'État en rendant les douanes plus rentables et protéger les différents échelons de la production nationale. Ces politiques n'avantagent pas tout le monde. Ceux qui travaillent d'abord dans le transport et les échanges de biens sont généralement intéressés par les produits les plus rentables pour leurs affaires, peu importe leur origine. Le traité de Vergennes est à mon avis un bon exemple de cela. Après 1786, les imports de produits anglais connaissent une hausse importante dans les arrivées de marchandises des ports du Havre et de Rouen. Cette hausse est bien plus significative que les exports dans l'autre sens. Ces notions ne sont pas non plus absolues, les acteurs des échanges ne doivent pas tous avoir conscience de la pratique de la contrebande et certains producteurs et marchands sont réellement attachés à un caractère patriotique de l'économie. Il faut aussi savoir que le pouvoir avait parfois une attitude ambiguë vis à vis de la contrebande. Le gouvernement avait par exemple tendance à favoriser l'activité des « smoggleurs » qui naviguaient entre les côtes et les Îles britanniques quand ceux-ci acheminaient des marchandises

1 Ibid., p.222

françaises vers la Grande-Bretagne², en comptant sur le fait que la réussite de leurs opérations constituait un manque à gagner pour les douanes anglaises.

Je me demande si l'envie d'une partie des marchands et des mariniers d'augmenter un peu leurs gains est la seule pulsion derrière la fraude et la contrebande, ou si elles étaient nécessaires au bon fonctionnement de l'économie. On a bien estimé le rôle qu'elles ont joué dans les colonies mais il me semble qu'elle n'a pas pu être autant évaluée pour les rivages de la métropole. Je pense qu'à Rouen la part des échanges illégaux est faible face au commerce légal mais qu'elle doit jouer un rôle de suppléante dans certains secteurs comme le textile et le vêtement. La guerre et la paix ont certainement un impact sur celle-ci, qui doit fluctuer au même rythme que le commerce autorisé quand celui-ci est amoindri par le blocage des mers.

Au final, à Rouen comme ailleurs, la contrebande peut présenter un risque pour les stratégies économiques des marchands qui ne la pratiquent pas et des États.

La volonté d'acteurs de l'échange de marchandises installés à Rouen ou en lien avec la ville d'augmenter leurs profits amène parfois à des pratiques de contournement des règles. Les différentes étapes de la valorisation des produits les font passer entre les mains d'individus et de groupes variés qui peuvent chercher à tirer un meilleur bénéfice de la partie du processus qui dépend d'eux, même si elle est faible. La fraude et la contrebande en sont une des formes car les personnes qui les pratiquent ou qui sont en lien avec elles cherchent à s'affranchir du coût des taxes et des lois qui limitent les provenances autorisées des marchandises.

Le dernier chapitre sera l'occasion de revenir sur l'implication des pouvoirs locaux et centraux dans les échanges de marchandises du port de Rouen qui peuvent parfois largement impacter l'état du commerce. Les acteurs et groupes sociaux de la ville peuvent avoir des postures qui là encore vont entraîner de nouvelles oppositions et tensions.

2 François CROUZET, « La contrebande entre la France et les Îles britanniques au XVIIIe siècle », in *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Librairie Droz, 2007, p. 35-59.

Chapitre 9 : Le commerce de marchandises comme enjeu de pouvoir

Le dernier chapitre de ce mémoire sera consacré à la question du rapport entre les échanges de marchandises par le port de Rouen et les différents étages du pouvoir, qu'il soit local ou central. Nous avons déjà eu un aperçu de l'impact de certaines décisions du roi et du gouvernement sur le commerce avec un cas comme celui des guerres qui peuvent grandement l'entraver. Nous avons également pu avoir un exemple de surveillance de la circulation de biens par un organisme avec le cas des brigades des fermes. Les pages qui suivent nous permettront d'inclure davantage d'informations sur la régulation et l'examen de cette économie, sur les institutions en lien avec le commerce de Rouen et seront l'occasion de discuter du rapport des acteurs de l'échange à ces enjeux de pouvoir.

Ce chapitre sera articulé autour de trois axes principaux : l'intérêt que portent le pouvoir central et les institutions au commerce de Rouen ainsi que les organismes qui le régulent ; l'usage public de la taxation des marchandises ; et enfin l'opposition suscitée par le traité de Vergennes, la réforme du commerce colonial et la remise en cause de l'esclavage à la fin de la période. Je m'appuierai largement sur mes sources pour le deuxième point, le reste sera issu de l'historiographie.

Le commerce, une des préoccupations du pouvoir central

Le rapport entre l'État et le commerce évolue au long de la période moderne. Des changements comme l'inflation monétaire de la deuxième moitié du XVI^e siècle ou les besoins élevés des pouvoirs centraux pour le prestige et la guerre favorisent les réflexions sur l'économie¹. C'est dans la seconde moitié du XVII^e siècle que les échanges sont véritablement envisagés comme un moyen pour accroître la puissance et le rayonnement politique des nations². Les marchands soutiennent la centralisation du pouvoir³. L'État intervient de différentes manières dans le jeu des pratiques marchandes, par exemple en accordant des privilèges de production⁴ ou des tarifs avantageux dans certaines aires géographiques. Pour ce dernier cas, nous pouvons citer l'exemple de l'Étendue qui a été vu dans le chapitre précédent.

1 Stéphanie LACHAUD-MARTIN, *Économie et société en France de 1600 à 1715*, Atlande, 2018, p.169.

2 Ibid., p.149.

3 Ibid., p.170.

4 Marie-Laure LEGAY, *Histoire de l'argent à l'époque moderne: de la Renaissance à la Révolution*, Paris, Armand Colin, 2014, p.96.

Le soutien de l'État aux entrepreneurs fait l'objet d'une longue tradition, dans le cadre de laquelle Louis XV décide en 1767 d'anoblir deux négociants chaque année¹.

Les connexions du commerce de Rouen aux décisions du pouvoir central et des institutions locales et nationales

L'intérêt porté par les rois et le gouvernement pour le commerce de Rouen est ancien. En 1596, Henri IV souhaitait créer une ville nouvelle sur la rive sud. Ce projet aurait impliqué la réalisation de plusieurs canaux afin de faciliter la circulation des navires et une installation cohérente des nouvelles industries. La volonté de creuser un canal est reprise par différents acteurs jusqu'au XIX^e siècle². À de nombreuses reprises, les négociants rouennais sollicitent et obtiennent des privilèges du pouvoir central. Celui-ci reconnaît l'importance qu'a la ville dans l'économie nationale et peut légiférer en sa faveur³.

Le pouvoir central peut être amené à avoir recours à des marchands et des transporteurs indépendants pour l'approvisionnement ou le transport de biens nécessaires à son fonctionnement, sa politique ou ses engagements. Nous pouvons par exemple observer, dans le registre du péage de la Seine entre Rouen et Paris de 1788⁴, des armes, des pièces d'artillerie et du salpêtre à destination de Rouen qui ont le statut spécial de marchandises pour le service du roi certifié par des passeports (voir le tableau 2 : marchandises pour Rouen dans l'ensemble total dans la partie 5 de l'annexe 3, p.41). Elles sont probablement destinées aux troupes établies dans la capitale normande ou d'une des villes situées en aval sur le fleuve ou le littoral. La question de la logistique fait que la sécurité et la guerre se retrouvent liées au bon fonctionnement des réseaux de transport du royaume et Rouen en est l'une des plaques tournantes.

Parmi les institutions et autorités locales qui participent à des régulations et des surveillances du commerce portuaire rouennais, nous pouvons d'abord citer l'amirauté. Les compétences de ce tribunal

1 Ibid., p.71.

2 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, pp.145-146.

3 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.253.

4 G5 144*. Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788. Conservé au site de Paris des archives nationales.

et de ses subdivisions régionales s'exercent sur les différents cours d'eau et rivages. Ses juges s'occupent de causes relevant des activités économiques maritimes, l'entretien des ports, les infractions commises en leur sein, les dommages reçus par les navires et les marchandises, les naufrages ou les droits propres à l'amiral ou aux seigneurs¹. Parmi les différentes tâches du corps de ville, l'assurance de l'approvisionnement en nourriture suppose un contrôle des conditions de vente et des prix. Des magistrats sont envoyés sur les marchés pour connaître les tarifs et s'assurer du respect des règles et de la taxation². La mairie a également la charge de la juridiction des manufactures. Entre 1699 et 1710, elle passe à la charge du bailliage³. En 1747, elle est définitivement attribuée au maire et aux échevins, le lieutenant de police conserve le contrôle des réceptions aux maîtrises⁴.

La bourse de Rouen joue un rôle particulier dans les modalités du commerce. Elle s'organise au XVI^e siècle. Des marchands élus sont chargés de juger des différends d'affaire entre des négociants et des banquiers. C'est aussi un lieu où se croisent les marchands, les négociants, les agents de change, les commissionnaires, les banquiers et aussi les financiers. Il s'agit d'un des lieux de pouvoir de la ville dans lequel sont échangés des biens aussi variées que des marchandises, des métaux précieux, des lettres de change, des billets, des emprunts d'État, des actions de compagnie, et des titres de banque, d'industrie ou de compagnie d'assurances⁵.

La chambre du commerce de Rouen est fondée en 1701. Les négociants peuvent y soumettre des mémoires au sujet de ce qui leur semble nécessaire pour renforcer le commerce ou des plaintes contre ce qui pourrait l'entraver⁶. Elle se fait ainsi le relais de différentes protestations et inquiétudes. Par exemple, ses membres dénoncent les avantages des compagnies privilégiées (les marchands rouennais les accusent fréquemment mais il arrive qu'ils les intègrent individuellement)⁷. Elle proteste quand, en mars 1756, le gouvernement et les députés du Conseil du commerce veulent ouvrir le commerce colonial à d'autres nations⁸. Elle est à l'origine d'une demande adressée au roi, lors de la visite du 28 juin 1786, de supprimer un droit de 50 sols sur la cire et le sucre brut blanc des Îles à leur

1 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.198

2 Ibid., p.192.

3 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.101.

4 Ibid., p.103.

5 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.197.

6 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.9.

7 Ibid., p.289.

8 Ibid., p.293.

entrée dans la ville¹. Établi en 1638, il était l'une des causes de la disparition de l'industrie du sucre locale².

Les acteurs rouennais s'intéressent pour certains à des institutions relevant du pouvoir central, et peuvent les intégrer dans le cas du Conseil du commerce. Apparu dans la deuxième moitié du XVII^e siècle, il est réuni régulièrement à partir de 1703. Il est composé de deux conseillers d'État, du contrôleur général des finances, du secrétaire d'État à la marine, de deux maîtres des requêtes et de douze députés des principales villes commerciales, parmi lesquelles figure Rouen. Il reçoit des lettres, des placets et des mémoires de marchands du royaume³. Les grandes compagnies à privilège peuvent faire l'objet d'une attention similaire : à partir de 1768, la ville envoie un correspondant au siège de la Compagnie des Indes. Avant le début de la période révolutionnaire, le négociant Pouchet occupe cette fonction⁴.

Les oppositions autour de l'usage public des revenus de la taxation du commerce

Une partie des différentes taxes qui grèvent la circulation de marchandises sert à financer les activités publiques de Rouen. La plupart des fonds de l'entretien de la ville proviennent des attributions d'octroi⁵. Je prendrai quelques exemples issus d'un document de 1771 qui recense les droits qui s'exercent sur les marchandises dans différentes villes des généralités de Caen et de Rouen, en plus des prélèvements faits par la Ferme générale⁶. Pour chacune des taxes, l'auteur indique dans quels cas elle s'applique, quelle est son origine, et à quels corps ou individus vont les bénéficiaires. L'origine de certaines d'entre elles est incertaine pour les contemporains.

Le premier cas que je citerai est celui de l'octroi pour la bâtisse de la chambre de la Tournelle. Il frappe l'eau de vie, le vin et le cidre destinés à la consommation de la ville, respectivement à hauteur

1 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIII^e siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.83.

2 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.126.

3 Joël CORNETTE, *Histoire de la France : absolutisme et Lumières : 1652-1783*, Vanves, Hachette, 2016, p.22.

4 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIII^e siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.16.

5 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.105.

6 G2 202 9 : Généralités de Rouen et de Caen, état contenant la nature et les motifs d'établissement des droits principaux autres que ceux des fermes sur lesquels se perçoivent les deux sols pour livre. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

de 8 livres, 2 livres et 10 sols. L'arrivée par la Seine est comprise. Il est mis en place en 1765 et est perçu au profit de l'hôtel de ville de Rouen, initialement pour la construction de la chambre de Tournelle et ensuite pour contribuer aux frais de l'installation de troupes militaires. Nous avons donc ici affaire à une taxation servant à financer un chantier public et à subvenir aux frais de soldats, qui sont probablement ceux installés dans des casernes de la rive nord, dans la ville même¹.

Le second cas est celui du pontage. Il est nécessaire de s'en acquitter pour toutes les marchandises qui passent debout sur la Seine, sans être chargées ou déchargées dans le port. Le tarif dépend de la valeur du bien. Il est récolté au bénéfice de la ville, d'abord pour subvenir au coût de l'entretien du pont. Nous l'avons vu précédemment, les frais d'entretien du pont de bateau de Rouen sont considérables², un impôt indirect permet d'alléger la charge que doit avancer le corps de ville.

Cette liste de droits mentionne également le fait que dans plusieurs ports dont Rouen, un droit de 35 sols par quintal sur les huiles d'Italie est prélevé au profit de la chambre du commerce de Marseille. Il apparaît que les bénéfices de la taxation peuvent également revenir à d'autres places en fonction des règlements.

Il arrive cependant que les modalités de ces impôts indirects ou leur emploi suscitent des oppositions. Le fait de taxer une marchandise plutôt qu'une autre, les sommes demandées ou leur utilisation dans un projet donné peuvent être le sujet de discussions et de réclamations. Pour ces notions, je m'appuierai sur un dossier contenant des extraits des registres du conseil d'État de l'année 1709, ainsi que des correspondances qui y sont associées. Il concerne l'établissement et l'usage d'un droit établi en 1703 à Rouen afin de subvenir aux frais de la chambre de commerce³. Je vais d'abord résumer cette affaire.

Le conseil d'État du 19 juin 1703 avait déclaré la levée d'un droit sur diverses marchandises entrant à Rouen, sauf celles destinées à être réexpédiées pour Paris ou Orléans. Il s'applique aux cendres, soudes, ponces, barils, bois de chauffe et bois de teinture. Il est rappelé que la perception des poids et mesure au profit du roi est maintenue. Un compte-rendu de la réunion suivante indique qu'il est attendu que le droit rapporte 12 000 livres par an pour l'entretien de la chambre de commerce, mais

1 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.145.

2 Ibid., p.149.

3 G7 1558 : Emballeurs. Contrôleurs des bateaux. Commissaires aux ventes des meubles. Gardes côtes. Agent de change. Contrôleur des dépôts du sel. Traités des étapes. Taxes sur les marchandises entrant à Rouen. Aliénation des domaines. Receveurs des arrérages des rentes de l'Hôtel de Ville de Paris, 1704-1715. Conservé au site de Paris des Archives nationales.

aussi pour celui des appartements des députés qui y siègent. Le propriétaire du droit devra s'acquitter de 160 000 livres à Rouen. Différents financiers cherchent à occuper cette place. Les marchands de la ville ont par la suite cherché à le racheter pour le faire cesser, en affirmant que la taxe des poids et mesure déjà en place leur convient. Le droit est tout de même institué le 13 juin 1705. D'autres documents renvoient à la création d'offices et d'autres octrois, dont un servant à financer des gardes de nuit pour protéger le commerce.

La suite du dossier concerne également la question de l'éclairage public. Le syndic des consuls et marchands de Rouen se plaint qu'au cours de l'hiver des lanternes n'ont pas été déployées, alors que depuis 1698 leur mise en place est au frais du roi (il s'y était engagé après que la ville ait payé pour faire cesser la levée servant à les financer). Le maire et les échevins demandent que l'octroi des soutes et des bois de teinture serve à financer l'éclairage pour la commodité du commerce, à l'exemption du droit de franc fief et à la suppression des gardes ports (qui sont à la charge de la ville). Selon eux, ces réclamations émanent aussi du public.

Tout d'abord, le choix des marchandises taxées est à même de susciter des oppositions parmi les acteurs du commerce, de l'artisanat et des manufactures. Le bois de chauffage est régulièrement en pénurie pendant le XVIII^e siècle, des secteurs comme la métallurgie en souffrent¹. Les bois de teinture sont employés dans l'industrie du textile, activité majeure de la région rouennaise. Même s'il sert avant tout à financer la chambre de commerce et l'installation de ses députés, il peut sembler injuste. Les besoins du commerce sont l'une des raisons qui amènent ces représentants à demander que l'éclairage nocturne soit rétabli, en plus du confort et de la sécurité des résidents. Les infractions au commerce sont plus difficiles à prévenir dans la pénombre. Nous avons vu dans le chapitre précédent que des actes de fraude et de contrebande avaient régulièrement lieu dans le port, aux entrées de Rouen et dans les rues. D'autres délits comme des vols dans les espaces de stockage sont peut-être redoutés. Les différentes autorités cherchent à assurer un degré de surveillance suffisant, en comptant sur des patrouilles, l'installation des soldats sur la rive nord ou le maintien du vieux mur d'enceinte. Ce n'est que dans les années 1720 que l'illumination est assurée de manière définitive². L'existence du droit de franc-fief peut constituer une gêne pour une partie des négociants. Il est fréquent qu'ils fassent

1 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18^e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, p.132.

2 Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015, p.171.

l'acquisition de domaines à la campagne¹, des propriétés appartenant initialement à des nobles se voient renchériées par cet impôt. Enfin, la demande de rachat du tarif des gardes ports s'inscrit je pense dans une volonté d'alléger les dépenses de la ville. Le « public » évoqué est à mon avis variable et multiple : l'éclairage pour la sécurité avantagerait tous les résidents des plus pauvres aux plus aisés, à l'exception de ceux qui se livrent à des activités illicites sous le couvert de la nuit ; la protection du commerce légal concerne autant les acteurs de la fabrication de biens que de l'échange. Le droit de franc-fief ne nuit qu'aux bourgeois souhaitant acquérir une terre d'un aristocrate, comme placement foncier ou pour le prestige. La dimension politique des taxations et de leurs modalités se heurte aux intérêts économiques du trafic de marchandises et aux volontés des commerçants.

L'opposition des Normands aux réformes de la fin de la période

Nous allons maintenant nous pencher de nouveau sur le traité de Vergennes (1786), avec pour thème les craintes pour le commerce qu'il a suscitées. Précisons d'abord le but de son principal instigateur du côté français : Charles Alexandre de Calonne, le contrôleur général des finances, prévoyait que la baisse des droits de douanes des échanges avec l'Angleterre permettrait de développer les exportations de produits agricoles et que différents secteurs de l'industrie française comme l'horlogerie et le cuir pourraient obtenir de bonnes parts dans le marché britannique. Il espérait également que le choc concurrentiel pousserait les propriétaires des fabriques de textile à la mécanisation et que l'Angleterre perdrait son avantage dans ce domaine à cause de la lourdeur du système des brevets². Les effets qu'a eu ce changement de législation ont été décrits dans les chapitres précédents. Les négociants normands estiment que la crise économique qui secoue la province dans la fin de la période est une conséquence du traité³. Dès 1786, la Chambre du commerce a exprimé son opposition à l'accord. Ses membres dénoncent l'impact négatif qu'il a eu sur l'industrie et le commerce. Nous l'avons vu, le seul groupe qui apparaît réellement bénéficiaire est celui des importateurs de produits anglais. La crise était déjà amorcée dans les années 1770 mais le traité l'a amplifiée. Sa remise en cause est une réaction attendue d'une partie des marchands normands.

1 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983, p.189.

2 Pierre BEZBAKH, « Calonne et le traité de libre-échange de 1786 CHRONIQUE », *Le Monde.fr*, 12/12/2005.

3 Michel de BOÛARD (dir.), *Histoire de la Normandie*, Nouv. éd. rev. et Complétée., Toulouse, Privat, 2001, p.317.

Terminons enfin sur la question de la réforme du commerce colonial et de la remise en cause de l'esclavage dans les années 1780. Le Havre était l'un des principaux ports français de l'armement négrier, le deuxième du royaume en 1789. Les investisseurs rouennais étaient nombreux à tirer des bénéfices du commerce colonial par les liens économiques entre les deux villes. Des armateurs de la capitale normande comme les Le Couteulx, les Feray, les Asselin ou les Lanel y faisaient affréter des navires pour la traite. Honfleur profitait aussi de ces échanges. Les colonies étaient également un des principaux débouchés de la production de la Normandie¹. Ses habitants de plaignent du règlement de 1783 qui amoindrit le régime de l'exclusif en autorisant les navires d'autres nations à introduire des esclaves dans les colonies. L'arrêt du conseil du 30 août 1784 permet aux étranger d'y pratiquer le commerce. Il suscite de nouvelles craintes de la part des Havrais et une opposition de la chambre du commerce de Normandie². La province adhère au principe du pacte colonial, selon lequel les colonies sont faites pour la métropole et doivent servir ses intérêts³. En 1788, les représentants de Rouen et du Havre font la demande commune d'un rétablissement des tarifs de 1728 et 1738. La nécessité de la traite et du commerce triangulaire est un sujet qui fait consensus chez la plupart des habitants des deux villes, dans tous les groupes sociaux. Ces activités sont considérées comme respectables. Dans certains milieux intellectuels rouennais que sont les loges, les chambres de lecture ou l'académie, des positions antiesclavagistes peuvent exister. Des idées libérales et des constatations de l'horreur de l'esclavage sont parfois avancées⁴. Elles restent cependant minoritaires jusqu'en 1791⁵. L'impératif économique est la justification principale du maintien de ce système, ses défenseurs craignent l'étouffement du Havre, de Rouen et du reste de la nation si l'asservissement et la traite venaient à être interdites⁶.

Dans les cahiers de doléance de 1789, la plupart des corps de métier de Rouen et du Havre réclament le maintien de ce commerce. Dans la première ville, les marchands-merciers, quincailliers, fabricants de toile, courtiers, notaires, tanneurs, drapiers, épiciers et toiliers font la demande de « règlements plus sévères pour l'importation et l'exportation de marchandises des colons », et réclament que les colonies deviennent « inaccessibles aux étrangers ». Des propos similaires se

1 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, pp.57-58.

2 Ibid., p.56.

3 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, p.289.

4 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.57.

5 Éric SAUNIER, *La traite des Noirs et l'esclavage: du siècle des Lumières au temps des abolitions*, Rouen, La CREA, 2010, p.16.

6 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.57.

retrouvent dans les cahiers havrais¹. L'exception la plus notable se trouve dans les cahiers des courtiers et des négociants du bailliage de Rouen, qui ne contiennent pas d'articles relatifs à ces questions. Après la fin de la guerre d'Indépendance américaine (1783), la part de l'activité des premiers dans le commerce colonial avait diminué dans un souci de ne pas se confiner à un seul secteur². La révolte des esclaves de Martinique qui éclate le 30 août et les troubles de Saint-Domingue à partir d'octobre déstabilisent la situation économique du Havre³. À partir de la perte de cette deuxième colonie en 1791, de moins en moins de Rouennais restent favorables à l'esclavage⁴. Beaucoup de Normands continuent tout de même de souhaiter le maintien de la traite. Le journal du Havre se fait le relai de ces idées. À l'Assemblée nationale constituante, Begouën-Deneaux, un Havrais, est un de ses principaux défenseurs⁵. De nombreux députés normands se regroupent pour appuyer ces réclamations. Parmi les Rouennais, nous pouvons citer Pierre-Nicolas Defontenay qui intervient pour le maintien de l'esclavage et de la traite ainsi que Defontenay l'aîné qui défend l'Exclusif. Le 4 mars 1790, la municipalité de Rouen délègue Alexandre Defontenay, son frère, pour s'opposer au vote de l'abolition de l'esclavage à l'Assemblée⁶.

De tout cela, je retiendrai d'abord l'ampleur que prend la volonté de conserver les acquis de la traite, du commerce de marchandises coloniales et de l'exportation des produits de l'artisanat et de l'industrie normandes. Face à l'effacement du régime de l'Exclusif et à l'important enjeu de l'abolition de l'esclavage, une large partie des Rouennais et des Havrais a adhéré à la volonté du maintien de l'ancien système. La raison économique s'est longtemps imposée face à la liberté humaine dans les débats.

Les positions qu'affichent les Rouennais face à ces changements de règlements et réformes politiques me laisse à penser que le commerce de marchandises, affecté par les décisions de différentes autorités, se constitue en enjeu de pouvoir et fait prendre des formes politiques à l'action des

1 Ibid., p.59.

2 Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIIIe siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966, pp.69-70.

3 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.16.

4 Éric SAUNIER, *La traite des Noirs et l'esclavage: du siècle des Lumières au temps des abolitions*, Rouen, La CREA, 2010, pp.20-22.

5 Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002, p.57.

6 Ibid., p.59.

marchands et de leurs représentants. La volonté de préserver ou d'améliorer la situation économique incite les acteurs de la valorisation des marchandises à s'intéresser à ce qu'il se passe en dehors de la sphère de l'échange. Dans le contexte des réformes des traités commerciaux et de l'activité coloniale des années 1780, il apparaît qu'un nombre grandissant d'individus s'intéresse aux décisions du pouvoir central et des assemblées. Les visions des intérêts que le commerce doit servir se confrontent. Pour beaucoup de Normands, il est inconcevable que le marché colonial soit durablement ouvert aux autres nations ou que l'esclavage y devienne illégal, car de nombreux pans de l'économie en dépendant partiellement ou totalement.

J'ai pu observer dans certains travaux les idées suivantes : l'imaginaire bourgeois est dépourvu d'une conscience politique exprimée, ce qui fait qu'il n'a pas joué de rôle dans la société d'Ancien Régime¹ ; et que les négociants ne cherchent pas à utiliser leur savoir et leurs méthodes comme une force politique car ils cherchent à s'intégrer au modèle de la noblesse par l'achat de terres et de charges, ce qui ne remet pas en cause l'ordre social². Je ne souhaite en aucun cas infirmer la qualité de la recherche et de la réflexion qui ont permis de formuler ces états de fait. Mais dans le cas des acteurs du commerce rouennais, le croisement des éléments d'historiographie et des sources que j'ai collectés me fait arriver à la constatation que les marchands, négociants et représentants de la ville se sont, ne serait-ce que dans le cadre de l'économie, intéressés à la politique et l'administration des échelons locaux et nationaux. Même si ce n'était que pour formuler des suggestions, des demandes ou des plaintes, ils ont affiché des visions de ce que devraient être des mesures justes pour le bon déroulement des échanges rouennais, normands ou français. Qu'ils aient eux même été présents aux réunions dans lesquelles ces lettres ont été rédigées, ou qu'ils aient laissé d'autres personnes parler en leur nom, ils avaient une opinion sur ces questions, peut-être le fruit d'une réelle réflexion ou bien un accord avec le reste de leur groupe. Je ne peux m'empêcher d'y voir une forme de politisation de ces personnages. Pas au sens d'une volonté d'accéder au rênnes du pouvoir ou de réformer la société pour le bénéfice de la bourgeoisie marchande, mais d'une défense des intérêts du commerce dans le cadre public et de divergences sur les fonctions que doivent avoir les taxes et les règles de l'accès au marché.

1 Richard FLAMEIN, « Mobilités sociales et capitalisme : une approche comparée entre Rouen et Paris (1600-1825) », *Annales de Normandie*, 66e année-2, 2016, p. 41-72.

2 Marie-Laure LEGAY, *Histoire de l'argent à l'époque moderne: de la Renaissance à la Révolution*, Paris, Armand Colin, 2014, p.71.

En conclusion, le commerce de marchandises peut ainsi être considéré comme un enjeu de pouvoir de différentes manières. Le pouvoir central reconnaît Rouen comme l'un des lieux importants du commerce du royaume, et lui accorde certains règlements avantageux. La mise en place et l'usage des différentes taxes qui renchérissent le trafic de marchandises sont l'objet de visions divergentes sur leur légitimité et l'emploi qui doit être fait de leurs recettes. Les réformes de la fin du siècle suscitent l'opposition de nombreux groupes et corps de métier de Rouen et du Havre qui cherchent à préserver les positions financières de leur ville en dépit des idées libérales ou des postures morales qui leur sont opposées.

Le commerce des marchandises a ainsi un impact fort sur l'organisation économique et sociale de la ville. L'existence de nombreux métiers est liée aux différentes branches des échanges, de l'ouvrier manutentionnaire au négociant en passant par l'artisan ou le courtier. Des individus ou des groupes peuvent être amenés à contester une situation économique ou un changement de règlement, voire chercher à contourner la loi pour défendre ou améliorer leur part des revenus de la valorisation des marchandises. Ces questions commerciales peuvent amener à des prises de position justifiées au nom de l'intérêt de la ville, de la province ou même du royaume.

Conclusion

Il est maintenant temps de conclure cette étude.

Je commencerai d'abord par revenir sur la méthode que j'ai employée et les regrets que j'éprouve vis à vis de celle-ci à l'heure actuelle. Je suis parti du thème des marchandises du port de Rouen, en voulant l'élargir afin de m'intéresser aux aspects économiques, sociaux et politiques qu'il peut englober, ainsi que le cas des rapports au reste du royaume et du monde. Il me faut admettre que pendant la première année du Master, j'ai beaucoup tâtonné pour déterminer les différents angles que je souhaitais traiter, surtout quand il a fallu formuler un plan un minimum cohérent et équilibré. Cela était dû à l'aspect hétéroclite des différentes pistes que je souhaitais explorer. Ce dernier point, à mon avis, a été à la fois une force et une faiblesse de mon étude. Je pense avoir réussi à mettre en commun et créer des passerelles entre des éléments dont les études étaient restées relativement séparées ; mais malgré l'origine commune de tous ces thèmes, les liens qui les unissent sont parfois faibles. Ma première partie, d'abord axée sur la multiplicité des biens échangés et les quantités des plus notables d'entre eux, ne fait l'objet que d'échos ponctuels dans le reste du texte. Il apparaît que la mise en commun de sujets comme la question de la variété des marchandises et l'organisation sociale des marins n'a de sens que dans un énoncé suffisamment large. Il me faut aussi admettre que je suis resté en surface sur un certain nombre de points, comme le groupe des artisans et des ouvriers rouennais dont le travail est une des composantes importantes des échanges de marchandises de la ville. Il s'est aussi avéré que mon corpus seul ne me permettait pas d'introduire ou de renouveler chacun des sujets que je souhaitais aborder, pour plusieurs paragraphes je n'ai pu que réunir et synthétiser des connaissances d'autres travaux (l'évolution des quantités échangées des principales marchandises, les aménagements urbains servant à faciliter le commerce, la définition du groupe social des négociants...). Je n'avais pas toujours de nouveaux éléments à apporter. En matière d'écriture, j'ai parfois trouvé que l'introduction de notions générales, bien que nécessaires pour replacer cette étude locale dans un contexte plus large et aider un lecteur qui n'est pas expert de chacun des sujets abordés, nuisait à la cohérence du texte et la fluidité de la démonstration. Enfin, j'ajouterai que j'ai quelquefois redouté de tomber dans une certaine déconnexion de la situation générale de la France et du reste du monde pendant le XVIII^e siècle à cause du focus local de mon mémoire. Le fait que j'ai régulièrement mentionné les échanges commerciaux

que les Rouennais entretiennent avec d'autres places françaises, européennes et américaines, ainsi que l'impact des guerres sur le trafic, m'a, je pense, évité de tomber dans ce travers. Avoir pris Rouen comme point central en ne parlant de la situation des autres ports normands que quand cela était nécessaire fait que l'émancipation économique progressive du Havre au cours du siècle est passée au second plan dans ce mémoire.

Concernant les aspects de l'étude dont je suis satisfait, je dirais en premier lieu que même après que mon idée de départ (les ports normands dans la première mondialisation de l'époque moderne) ait été réfléchi, adaptée et reformulée pendant la première année, j'ai pu l'explorer dans une certaine mesure. Même si les auteurs de ma bibliographie ont eu une réelle influence sur les débuts de ma réflexion, notamment Pierre Dardel¹ pour le fait de prendre les marchandises comme point central, Jean-Pierre Bardet² pour l'étude des groupes sociaux rouennais, et aussi Jean-Yves Grenier³ pour la multiplicité des formes d'échanges et des pratiques sociales au sein du monde du commerce, je pense avoir pu m'en écarter, même un minimum. J'estime ne pas avoir juste opéré un rapprochement des résultats respectifs des chercheurs de ma bibliographie, grâce à des éléments comme la variété des marchandises, les pratiques professionnelles des marins ou l'étude de la fraude et de la contrebande qui sont d'abord issus de mes sources archivistiques.

J'ajouterai quelques mots sur l'emploi des sources : les documents recensant des arrivées de navires, les registres douaniers et les procès-verbaux d'inspections des embarcations nous aident grandement, je pense, à nous représenter la matérialité tangible de l'échange. Dans les analyses qui en sont faites, les grands tableaux généraux, s'ils ne sont pas recoupés à d'autres traitements ou récits, peuvent empêcher de se figurer le fouillis partiellement organisé qu'est le port de Rouen. C'est l'une des raisons qui m'a poussé à faire un recensement du plus grand nombre de marchandises différentes possible. Le nombre d'entrée de mes tableaux élaborés à partir des cargaisons des navires sur la Seine entre Rouen et Paris pourrait paraître stupidement élevé, mais il est un élément de ma démonstration. Les travaux qui s'intéressent à différents aspects de la ville de Rouen avaient déjà permis de faire des descriptions du port permettant d'en comprendre le fonctionnement, la disposition et la vie qui l'anime.

1 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, École des hautes études en sciences sociales, 1963.

2 Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVIIe et XVIIIe siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983.

3 Jean-Yves GRENIER, *L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996.

Les écrits de certains acteurs de l'époque que j'ai commentés permettent d'en relever certaines contradictions, comme la difficile rationalisation des chargements de cargaisons.

Faisons maintenant le point sur ce qui a été dit dans cette étude. Même si, dans le cadre du commerce portuaire, la ville de Rouen est d'abord spécialisée dans l'import et l'export de coton et de laine, de produits de l'industrie du textile, de produits coloniaux, de matières premières diverses ou encore de matériaux de construction, la variété reste un élément qui caractérise les échanges. Même au sein des grandes catégories de marchandises qui constituent le gros du commerce, on observe une certaine disparité : les cotons et laines peuvent être bruts ou déjà travaillés ; des tissus de différentes sortes sont vendus, de la toile à la dentelle en passant par la mousseline ; des vêtements divers sont fabriqués... En plus de ces grandes catégories, les Rouennais voient passer une pléthore de biens différents, qui peuvent être des produits de luxe à la présence épisodique ; des objets de la vie de tous les jours pour des catégories de la population de différents niveaux de richesse ; ou encore de la nourriture simple (hareng, morue, blé) comme sophistiquée (chocolat, cuisses d'oies). Dans ce contexte, il est très fréquent qu'un même navire ait à son bord un chargement très hétéroclite.

La spécialisation du commerce apparaît à cette époque comme étant encore limitée : à Rouen, les acteurs du commerce à grande échelle ont jusqu'à un certain point orienté leurs activités dans des secteurs comme l'import de produits coloniaux ou le textile ; mais le moyen et le petit commerce ainsi que les besoins de la vie quotidienne des Rouennais occupent toujours une part non négligeable des échanges fluviaux. Les campagnes voisines ne peuvent pas assurer tous les approvisionnements.

Un nombre important d'acteurs est nécessaire pour faire vivre le processus de l'échange, de son arrangement au transport matériel. Les marchands sont assistés de commissionnaires et de représentants. Les agents des bourses et des banques vont permettre les transactions financières. Des marins et des rouliers sont chargés de l'acheminement. Les différents groupes, milieux sociaux et corps de métiers inclus dans ce monde du commerce peuvent avoir des formes d'organisation, une hiérarchie et des intérêts qui leur sont propres. Les règlements locaux, nationaux et internationaux du commerce ne sont pas bénéfiques pour tous. Pour ce qui est des provenances légales du textile vendu à Rouen, les marchands de la ville tirent profit du fait que la marque des tissus de la région proche se déroule chez eux. Leurs entreprises en gagnent un certain prestige. Les contrebandiers, quant à eux, cherchent à contourner les provenances autorisées du tissu et faire passer des produits d'autres

contrées comme étant d'origine locale. Les acteurs rouennais, dans le cadre du commerce, avancent des visions propres de la justesse des taxations et de leur emploi, des règlements locaux et nationaux et des intérêts de la France. L'inscription du port dans les trafic provinciaux, nationaux et internationaux fait qu'une partie de ses habitants s'intéresse à l'actualité susceptible d'influer sur les activités. J'entends par là des événements variés comme les décisions politiques locales ou émanant du pouvoir central, les nouveaux traités, l'évolution des offres du marché... Les affaires de la capitale normande sont loin de n'être que l'affaire de ses seuls marchands.

Pour terminer sur l'idée d'un système autour des marchandises qui fait l'objet de la problématique de ce mémoire, je dirai ceci : ce système inclut plusieurs milieux sociaux, avec des professions variées spécialisées dans différentes tâches : le commerce, le négoce, l'investissement, la diffusion d'informations, le relai des messages, la représentation d'un tiers, le transport maritime ou terrestre, la construction et l'entretien des véhicules, la manutention, la production des matières premières, leur traitement, leur valorisation par l'artisanat ou l'industrie... Des liaisons entre les places marchandes et des lieux de débouchés se forment à différentes échelles. Des voies commerciales maîtrisées sont nécessaires à un acheminement efficace des biens. L'offre et la demande de marchandises contribuent à la fois à créer le système et à l'alimenter. Ce modèle, ou tout du moins cette formulation car j'ai relevé des notions similaires dans divers ouvrages de ma bibliographie, pourrait marcher ailleurs qu'à Rouen. L'importance des éléments qui le composent serait ainsi ajustée au contexte.

Dans la capitale normande, l'accès à un fleuve relié à la mer, la possibilité de mettre en place une puissante industrie textile, la maîtrise d'axes commerciaux anciens, l'accès aux marchés coloniaux, l'aide d'un avant-port et des correspondances régulières avec d'autres régions d'Europe sont des éléments-clés. Le dysfonctionnement d'une composante du système peut impacter l'ensemble dans une mesure plus ou moins importante : nous l'avons observé avec l'opposition des mariniers et des marchands sur le remplissage des navires, l'impact du traité de Vergennes, les réformes coloniales de la fin de la période, l'abolition de l'esclavage...

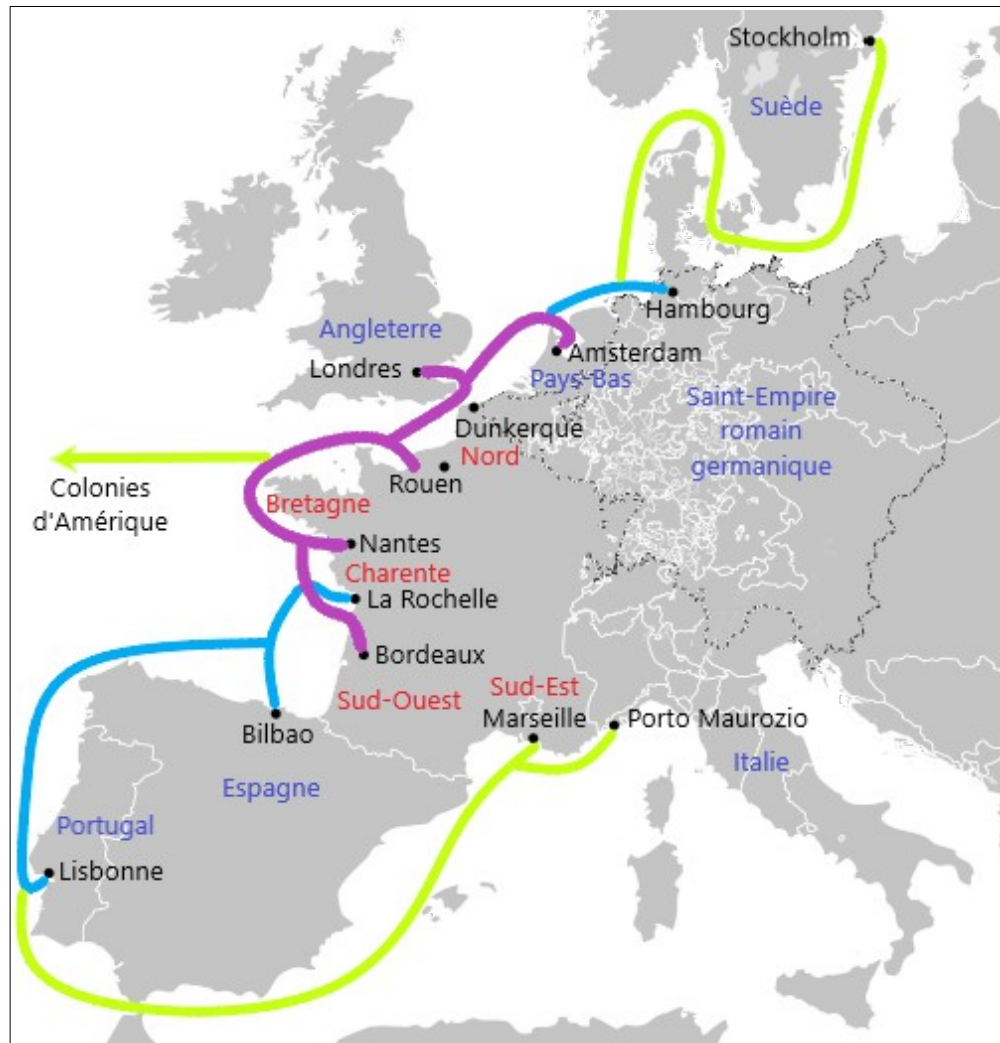
Au final, le commerce de marchandises s'inscrit directement ou indirectement dans les vies de nombreux rouennais.

Je formulerai les pistes d'ouvertures suivantes.

Pour le cas des ouvriers, des travailleurs du port et des petits marchands de la ville, bien que leurs effectifs et leurs conditions de vie ont déjà fait l'objet de travaux, il pourrait être intéressant d'en savoir plus sur leurs pratiques, leurs volontés et leurs revendications dans l'organisation du commerce et de la production. Je n'ai pas eu l'occasion de chercher des traces du commerce rouennais dans les archives d'autres ports, français et étrangers. Une inversion des perspectives pourrait permettre de mieux situer la concurrence et la coopération de la ville avec les autres places marchandes et sa position dans les différents circuits d'échanges européens. Il me semble aussi que l'impact que certaines marchandises ont pu avoir sur le commerce, l'organisation du travail ou les pratiques culturelles des Rouennais n'a pas été totalement exploré. Il apparaît également que le commerce des XVI^e et XVII^e siècle n'a pas fait l'objet d'études aussi complètes que pour le XVIII^e siècle.

Rouen est un port de fond d'estuaire et la marée remonte jusqu'à ses quais. L'accès à la Manche, à l'Atlantique et à la Mer du Nord a joué un grand rôle dans le développement de ses activités dans les siècles précédents ; ne l'oublions pas.

Carte des correspondances maritimes de Rouen avec les autres régions dans les années 1780¹



- Relations maritimes principales de la ville de Rouen
- Relations maritimes secondaires de la ville de Rouen
- Relations maritimes presque exclusivement assurées par des navires qui s'arrêtent au Havre

¹ Carte élaborée à partir d'un fond créé par Alphanon.
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Blank_map_of_Europe_1714.svg#/media/File:Europe_1789.svg

Cette carte ne cherche aucunement à respecter les véritables itinéraires de navigation. Elle n'utilise que le port le plus représenté de chacune des régions qui échange avec Rouen comme points d'ancrage pour les courbes. Son unique but est d'illustrer les flux commerciaux maritimes dans lesquels Rouen est insérée, en opérant une distinction entre ceux qui sont en partie assurés par des correspondances directes entre cette ville et les autres ports et ceux qui ne sont rendus possibles que par la présence du Havre. Seuls les échanges les plus importants sont représentés, des marchandises de régions comme les pays nordiques autres que la Suède ou encore la Russie peuvent parvenir jusqu'à Rouen. Même s'ils ne sont pas l'objet de cette carte, les échanges de Rouen avec le reste de la Normandie ainsi que les ports en amont de la Seine étaient d'une importance considérable.

Les statuts de correspondances principales et secondaires sont ici basés sur les congés délivrés aux navires sortant en aval du port entre 1781 et 1790¹. Les régions qui font l'objet d'au moins 500 sorties pour la décennie sont classées dans le premier cas, les deuxièmes sont celles qui comptent pour 100 à 500 départs. Les relations maritimes assurées par le Havre sont celles dont les marchandises parviennent à Rouen dans des quantités non négligeables, mais avant tout par l'intermédiaire des allèges parties du Havre. Des importations conséquentes par ce biais sont à noter pour Marseille² et l'Italie³, et la Suède est la nation du nord de l'Europe pour laquelle les exports faits depuis Rouen sont les plus élevés⁴.

1 7 F 115 : Navires. Congés, matricules, armements et désarmements, enregistrements : notes (s.d.), transcriptions, correspondances (1954, 1957). Conservé aux archives départementales de Seine-Maritime.

2 Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963, pp.309-310.

3 Ibid., pp.115-116.

4 Ibid., p.92.

Bibliographie :

Ouvrages généraux sur le XVIII^e siècle :

Joël CORNETTE, *Histoire de la France : absolutisme et Lumières : 1652-1783*, Vanves, Hachette, 2016.

Travaux sur Rouen et la Normandie :

Jean-Pierre BARDET, *Rouen aux XVII^e et XVIII^e siècles : les mutations d'un espace social*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1983.

Michel de BOÛARD (dir.), *Histoire de la Normandie*, Nouv. éd. rev. et Complétée., Toulouse, Privat, 2001.

Léon CAHEN, « Ce qu'enseigne un péage du XVIII^e siècle : la Seine, entre Rouen et Paris, et les caractères de l'économie parisienne », *Annales*, 3-12, 1931, p. 487-518.

Jean-Pierre CHALINE, « Des maisons de banque familiales au C.I.N. : le crédit en Normandie de la fin du XVIII^e siècle à 1935 », in *Regards croisés sur l'argent*, Rouen, Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Rouen, 2011, p. 69-76.

François CROUZET, « La contrebande entre la France et les Îles britanniques au XVIII^e siècle », in *Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Librairie Droz, 2007, p. 35-59.

Pierre DARDEL, *Commerce, industrie et navigation à Rouen et au Havre au XVIII^e siècle : rivalité croissante entre ces deux ports : la conjoncture*, Rouen, Société libre d'émulation de la Seine-Maritime, 1966.

Pierre DARDEL, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au 18^e siècle*, Paris, France, Ecole des hautes études en sciences sociales, 1963.

Jacques DELÉCLUSE, *Les Consuls de Rouen : marchands d'hier, entrepreneurs d'aujourd'hui : histoire de la Chambre de commerce et d'industrie de Rouen des origines à nos jours*, Rouen, Éd. du P'tit Normand, 2003.

Édouard DELOBETTE, « La traite négrière au Havre aux XVI^e et XVII^e siècles. Premiers repérages heuristiques et essai de mesure quantitative », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 79-96.

Richard FLAMEIN, « Chapitre 3. Le négoce rouennais, la traite des Noirs et l'esclavage : de l'intéressement à la présence dans le débat public : L'exemple des Le Couteulx », in Éric SAUNIER (dir.), *Figures d'esclaves : présences, paroles, représentations*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 2018, p. 51-70.

Philippe GOUJARD, *La Normandie aux XVIe et XVIIe siècles : face à l'absolutisme*, Rennes, Ouest-France, 2002.

Jochen HOOK, « Du marchand-bourgeois à l'élite commerçante: Statut social et fonction économique dans le milieu marchand rouennais au début du XVIIIe siècle », *Histoire urbaine*, 40-2, 2014, p. 75.

Christine LE BOZEC, *La Normandie au XVIIIe siècle : croissance, lumières et Révolution*, Rennes, Editions Ouest-France, 2002.

Guy LEMARCHAND, « Problématique pour une étude des ports de Normandie à l'époque moderne », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 15-26.

Michel MORINEAU, « Au bord de la mer en Normandie avant et après Colbert », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 27-38.

Dominique REYNARD, *Les Inscrits maritimes du quartier de Rouen dans la seconde moitié du XVIIIe siècle à Rouen. Enquête sociale sur une fraction des gens de mer en Haute-Normandie. Mémoire de maîtrise*, dir. André Corvisier, Université de Rouen Normandie, 1974.

Éric SAUNIER, *La traite des Noirs et l'esclavage: du siècle des Lumières au temps des abolitions*, Rouen, La CREA, 2010.

Patrick VILLIERS, « Le Havre, port de guerre au XVIIIe siècle », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 117-140.

Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998.

André ZYSBERG, « La flotte de commerce et de pêche des ports normands en 1686 et 1786. Essai de comparaison », in Éric WAUTERS (dir.), *Les Ports normands : un modèle ?*, Mont-Saint-Aignan, Presses universitaires de Rouen et du Havre, 1998, p. 97-116.

Travaux sur l'économie :

Fernand BRAUDEL, *La dynamique du capitalisme*, Nouv. éd., Paris, Flammarion, 2014.

Jean-Yves GRENIER, *L'économie d'Ancien Régime : un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996.

Myron P. GUTMANN, *Toward the modern economy: early industry in Europe, 1500-1800*, 1st ed., Philadelphia, Temple University Press, 1988.

Stéphanie LACHAUD-MARTIN, *Économie et société en France de 1600 à 1715*, Atlande, 2018.

Marie-Laure LEGAY, *Histoire de l'argent à l'époque moderne: de la Renaissance à la Révolution*, Paris, Armand Colin, 2014.

Travaux sur les marchands et les négociants :

François CROUZET, « La contrebande entre la France et les Îles britanniques au XVIII^e siècle », *in Fraude, contrefaçon, contrebande de l'Antiquité à nos jours*, Genève, Librairie Droz, 2007, p. 35-59.

Richard FLAMEIN, « Mobilités sociales et capitalisme : une approche comparée entre Rouen et Paris (1600-1825) », *Annales de Normandie*, 66^e année-2, 2016, p. 41-72.

Travaux sur les institutions :

Laurent AVEZOU, *Les institutions de la France moderne : XV^e-XVIII^e siècle*, Paris, Armand Colin, 2014.

Bernard BARBICHE, *Les institutions de la monarchie française à l'époque moderne (XVI^e - XVIII^e siècle)*, 1. éd. Quadrige., Paris, PUF, 2012.

Christophe BLANQUIE et Joël CORNETTE, *Les institutions de la France des Bourbons: 1589 - 1789*, Paris, Belin, 2003.

Travaux sur les villes :

Caroline Le MAO, *Les villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015.

Guy SAUPIN, *Les villes en France à l'époque moderne : XVI^e - XVIII^e siècles*, Paris, Belin, 2002.

Travaux sur la navigation :

Pascal BRIOIST, *Espaces maritimes au XVIII^e siècle*, France, Atlande, 1997.

Albane COGNÉ, Stéphane BLOND et Gilles MONTÈGRE, *Les circulations internationales en Europe : 1680 - 1780*, Neuilly, Atlande, 2011.

Ouvrages de sociologie :

Ronan LE VELLY, *Sociologie du marché*, Paris, La Découverte, 2012.

Jean REMY, *L'espace : un objet central de la sociologie*, Toulouse, Érès, 2015.

Sitographie :

Pierre BEZBAKH, « Calonne et le traité de libre-échange de 1786 CHRONIQUE », *Le Monde.fr*, 12/12/2005.

Jean Claude HOCQUET, « MÉTROLOGIE », *in* , Encyclopædia Universalis, consulté le 21/03/2019.

Dominique LACOUÉ-LABARTHE, « LIVRE TOURNOIS », *in* , Encyclopædia Universalis, consulté le 19/12/2019.

Jean-Claude MAITROT et E.U, « IMPÔT - Histoire de l'impôt », *in* , Encyclopædia Universalis, consulté le 07/03/2019.

Jean MEYER, « FERMIERS GÉNÉRAUX », *in* , Encyclopædia Universalis, consulté le 16/01/2020.

Sources :

Conservées aux Archives départementales de Seine-Maritime :

7P5 1 : Les matricules des bâtiments de commerce.

7P6 1 à 7P6 19 : Les rôles des bâtiments de commerce.

201 BP 664 : Avis d'exposition-ventes de marchandises par la compagnie des Indes (1741-1755).

201 BP 686 : Comptes de l'octroi des marchands.

201 BP 687 : Droits d'octroi, aides, déclarations de marchandises à la romaine, droits sur les cidres et les poirés 1697-1775.

217 BP 15 : Armements 1781

225 BP 1 : « Nature des droits qui se perçoivent au bureau de la Romaine de Rouen » fin XVII^e-milieu XVIII^e s.

225 BP 10-11 : Procès-verbaux de visites de la brigade des fermes 1767-1779.

Conservées aux Archives nationales :

G2 202 9 : Généralités de Rouen et de Caen, état contenant la nature et les motifs d'établissement des droits principaux autres que ceux des fermes sur lesquels se perçoivent les deux sols pour livre.

G2 202 10 : Sols pour livre dont le paiement est refusé par les mariniers de Rouen, 1775-1777.

G5 133 à 143 : Rouen : congés et ancrages, 1780-90.

G5 144 : Rouen : registre de recette pour le péage de la Seine, 1788.

G7 1532 : Voituriers par eau de Rouen à Paris, 1704-1713.

G7 1558 : Emballeurs. Contrôleurs des bateaux. Commissaires aux ventes des meubles. Gardes côtes. Agents de change. Contrôleur des dépôts du sel. Traités des étapes. Taxes sur les marchandises entrant à Rouen. Aliénation des domaines. Receveurs des arrrages des rentes de l'Hôtel de Ville de Paris, 1704-1715.

Sources numérisées :

Antoine (1619-1688) FURETIÈRE, *Dictionnaire universel, contenant généralement tous les mots français tant vieux que modernes et les termes de toutes les sciences et des arts*, 1690.

Arthur (1741-1820) Auteur du texte YOUNG, *Voyages en France en 1787, 1788 et 1789 / Arthur Young ; première traduction complète et critique par Henri Sée,...* ; [préface par Albert Mathiez], Armand Colin., Paris, 1931.

Table des matières

Introduction :	3
Première partie : Les différentes marchandises du port de Rouen.....	18
Chapitre 1 : Une grande variété de produits et de biens.....	18
Les marchandises mentionnées dans les sources entre 1714 et 1765.....	20
Les marchandises du commerce fluvial entre Rouen et Paris en 1788.....	25
Commentaire du nombre de marchandises recensées.....	26
Chapitre 2 : L'évolution des quantités de marchandises échangées.....	32
De la fin du XVII ^e siècle au début de la guerre de Sept Ans (1685-1756).....	32
De la guerre de Sept Ans à 1790.....	35
Détail de l'évolution des quantités échangées des principales marchandises.....	43
Chapitre 3 : Les provenances et les destinations des marchandises.....	46
L'inscription dans les marchés coloniaux d'autres régions.....	48
Les différents ports en liaison directe avec Rouen.....	50
Ports de l'amont de la Seine en liaison avec Rouen et détails des marchandises échangées.....	55
L'évolution des relations commerciales avec les autres régions et nations.....	58
Deuxième partie : Un système de circulation au service des marchandises.....	62
Chapitre 4 : Les méthodes de transport des marchandises : navigation et roulage.....	62
Les conditions techniques de la navigation sur la Seine.....	63
Les aménagements urbains et portuaires pour la circulation des marchandises.....	72
Le roulage terrestre depuis Rouen.....	73
Les lieux rouennais de l'écoulement des marchandises.....	75
Chapitre 5 : Les acteurs du transport des marchandises.....	77
Les marins navigant sur la Seine.....	77
Les autres acteurs : rouliers terrestres, intermédiaires, représentants.....	89
Chapitre 6 : Les réseaux commerciaux des Rouennais.....	92
Les circuits d'échanges européens.....	92
L'inscription des Rouennais dans le commerce de grande échelle.....	94
Troisième partie : Marchandises, société et pouvoir à Rouen.....	100
Chapitre 7 : La part des marchandises dans l'organisation du travail et de la société.....	100
Les marchands et les négociants rouennais.....	101
Les armateurs et les propriétaires de navires.....	108
Les corps de métier et les industries dépendants du commerce de marchandises.....	111
L'influence du commerce dans le modelage de l'espace urbain.....	114
Les oppositions et tensions entre groupes sociaux causées par l'industrie et le commerce.....	114
Chapitre 8 : Le refus des règles du trafic : les cas de la fraude et de la contrebande.....	117
Description de la Ferme générale et des principales taxes sur les circulations de biens.....	118
Étude des procès-verbaux de la brigade des fermes (1767-1779).....	119
Chapitre 9 : Le commerce de marchandises comme enjeu de pouvoir.....	129
Le commerce, une des préoccupations du pouvoir central.....	129
Les connexions du commerce de Rouen aux décisions du pouvoir central et des institutions locales et nationales.....	130
Les oppositions autour de l'usage public des revenus de la taxation du commerce.....	132
L'opposition des Normands aux réformes de la fin de la période.....	135
Conclusion.....	140

Carte des correspondances maritimes de Rouen avec les autres régions dans les années 1780.....	145
Bibliographie :.....	147
Sitographie :.....	150
Sources :.....	151