

Pierrick Pourchasse¹

Les petits ports, acteurs essentiels de l'espace baltique au XVIII^e siècle

R É S U M É |

L'espace Baltique est une zone économique très active au XVIII^e siècle. Un ensemble de petits ports participe activement aux échanges mais le réseau portuaire est plus ou moins dense selon les régions. Ceci est dû aux conditions géographiques mais aussi aux politiques économiques menées par les différents États. Les plus actifs montrent aussi un grand dynamisme en saisissant les opportunités et en profitant des circonstances pour développer leurs activités.

L'espace Baltique au XVIII^e siècle est une zone économique très active. L'ensemble des pays du Nord se spécialise dans la fourniture de matières premières pour la construction navale vers l'Europe occidentale. Les bois de Scandinavie et de Russie, les mâts de Riga, le goudron suédois, le fer du Bergslag et de l'Oural, le chanvre de Biélorussie sont indispensables à tout État qui a l'ambition de se doter d'une marine de guerre efficace. La Pologne devient le fournisseur régulier et indispensable de céréales sur les marchés déficitaires de Hollande ou du Portugal, et sur toutes les autres places lors des nombreuses crises frumentaires de l'Ancien Régime. Enfin, diverses productions comme les graines de lin de Courlande ou la roque de Norvège sont essentielles aux activités textiles françaises ou à la pêche à la sardine sur les côtes de l'Atlantique. En contrepartie, la balance commerciale des pays occidentaux est plus ou moins équilibrée avec la forte demande des pays du Nord en sel, vins, eaux-de-vie et produits coloniaux². Ainsi, la Baltique est un espace où l'activité maritime est importante et où, en conséquence, le réseau portuaire est développé. Selon Pierre Jeannin, au cours de la période moderne, «*il n'existe probablement pas en ce temps là, sur un autre point du globe, un déplacement aussi fort et aussi concentré de matières premières*»³.

Pour avoir une première vue d'ensemble des centres d'impulsion des trafics maritimes dans cet espace, il est tout d'abord nécessaire d'étudier une carte pour évaluer l'ensemble du réseau portuaire.

¹ Université de Brest - CRBC

² POURCHASSE, 2006.

³ JEANNIN, 1964 : 62.

La Scandinavie au XVIII^e siècle

Det Kongelige Bibliotek, Copenhagen, Frederik den Femtes Atlas (1723)

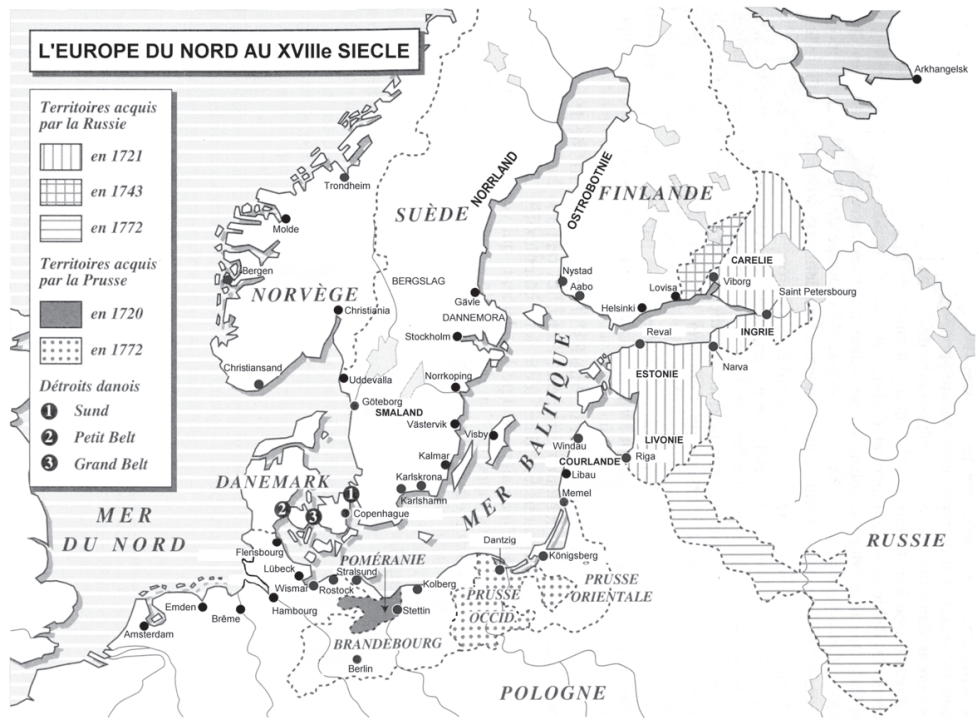
Un élément apparaît immédiatement à savoir le déséquilibre entre le nord et le sud de la Baltique: la côte de Poméranie, Pologne, Prusse, Courlande, Lettonie, Courlande et Estonie a un réseau portuaire assez lâche alors que la densité des petits ports est plus importante en Scandinavie. Une première question porte sur cette différence entre l'espace scandinave et la côte continentale.

D'autre part, l'économie des États du nord de l'Europe au XVIII^e siècle est marquée par l'affirmation de politiques mercantilistes. Conscients de leur infériorité économique par rapport à l'Europe occidentale, tant au niveau industriel (fournisseurs de matières premières, ils produisent peu de produits manufacturés) que commercial (la flotte hollandaise domine le trafic baltique), les États du Nord tentent «*de combler une partie de leur handicap*» en empruntant «*tous au mercantilisme ses recettes de puissance économique*»⁴. Cette volonté de contrôle de l'économie par les autorités va de pair avec une politique centralisatrice des activités en faveur des grandes villes

⁴ DEYON, 1969 : 43.

et donc des grands ports. Pour les activités maritimes, cette centralisation est accentuée par les courants d'échanges, orientés principalement vers l'exportation de matières premières en direction de l'Europe occidentale, trafics qui peuvent être aisément contrôlés et organisés par les grands centres portuaires. Ainsi se pose une seconde question : quelle peut être la place des petits ports dans ce contexte mercantiliste ?

La hiérarchie portuaire dans l'espace baltique



D'après: Haudrière Philippe, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, Paris, 1997, p. 68.

LE SYSTEME PORTUAIRE DE LA BALTIQUE

La première raison qui explique le contraste entre le nord et le sud de la Baltique vient de la géographie. Sur la côte sud, les grands ports se situent au débouché des grandes artères fluviales: l'Oder pour Stettin, la Vistule pour Dantzig, la Daugava pour Riga. Saint-Pétersbourg a été construite sur la Neva: ce fleuve ne paraît pas avoir un immense arrière-pays, mais celui-ci, grâce à un système de canaux très développé, est relié aux grands fleuves russes comme la Volga. Quant aux deux ports de Prusse orientale, Königsberg et Memel, ils se trouvent également à l'embouchure de deux rivières importantes, la Pregel et le Niemen, qui irriguent la totalité de leur territoire national.

Ces grands ports collectent les matières premières de leur *hinterland*. Ainsi, Dantzig, ville située à l'embouchure de la Vistule – ce fleuve constitue la plus grande voie maritime de l'ancienne Pologne et forme avec ses affluents navigables un réseau de 4000 kilomètres –, draine près de 200 000 km² de territoire. À Riga, la zone d'approvisionnement est tout aussi vaste. Au XVIII^e siècle, le grand port de Courlande se procure des bois de mât dans les contrées très éloignées de l'Europe orientale. Après l'abattage des arbres, les bois remontent le Dniepr où ils attendent l'hiver pour être acheminés par voie de terre jusqu'à la Daugava. Les mâts mettent deux, voire parfois trois ans pour atteindre la Baltique par voie fluviale depuis la Galicie, la Volhynie ou la Podolie⁵. De la même manière, le chanvre de haute qualité mis sur le marché par les négociants de Riga est produit en Lituanie mais aussi dans les provinces du centre (Biélorussie) et du sud de la Russie (Ukraine).

L'arrière pays de Riga



Echelle 1 : 5 000 000

⁵ DUNSDORFS, 1938 : 271.

La plus grande partie des marchandises qui arrivent dans ces grands ports est exportée hors de la Baltique. À Dantzig, plus de 60% des navires qui quittent le port se dirigent vers les ports extérieurs à la Baltique⁶. Ainsi, la géographie favorise la concentration des trafics dans les grands ports et le réseau de petits ports est très réduit.

À l'opposé, dans le nord de l'Europe, les caractéristiques physiques sont très différentes. En Suède-Finlande, il n'y a pas de grands fleuves et les voies de communications sont constituées de multiples rivières parallèles qui se dirigent des zones montagneuses vers la mer. En Norvège, la côte est très découpée avec de nombreux fjords qui pénètrent profondément à l'intérieur du territoire. Dans ces deux pays, les matières premières commercialisables comme le bois et le goudron, dont la production est dispersée sur tout le territoire, sont expédiées à partir de multiples sites portuaires. Ainsi, les bois sont transportés par flottage jusqu'aux embouchures où ils sont chargés dans les navires à destination des grands ports exportateurs ou parfois directement vers des destinations lointaines. Quant au Danemark, il est également dépourvu de grandes voies navigables, mais ses très nombreuses îles et sa côte également très découpée font qu'aucun point de son territoire n'est à plus de cinquante kilomètres de la mer. Ainsi, au contraire de la côte sud de la Baltique, les caractéristiques géographiques de la Scandinavie favorisent la présence d'un grand nombre de petits ports.

Une seconde explication est à rechercher du côté de l'histoire maritime de l'Europe du Nord.

La côte sud est profondément marquée par la Hanse, association de villes marchandes qui s'accordent mutuellement des privilèges pour la protection et l'exercice du commerce. L'âge d'or de la Hanse se situe à la fin du Moyen-Âge, entre 1370 et la seconde moitié du XV^e siècle. Au cours de cette période, l'association marchande regroupe environ 200 villes, la plupart d'entre elles situées dans les régions allemandes de la Baltique, avec Lübeck comme centre principal. Au-delà de Dantzig, les principales places sont Riga et le grand comptoir de Novgorod, où les Hanséates sont en contact avec le marché russe. En Scandinavie, Stockholm fait partie de l'association au XIV^e siècle mais, selon l'historien Philippe Dollinger, cela ne semble plus être le cas au XV^e siècle⁷. Même si cette Hanse est de l'histoire ancienne au XVIII^e siècle, elle a favorisé les grands ports de l'association au détriment des petits ports, et cette structure s'est perpétuée au cours des siècles.

Les villes portuaires de la côte sud de la Baltique conservent d'importants privilèges issus de cette période hanséatique, et cela jusqu'au XVIII^e siècle⁸. La plupart des ports ont reçu l'autonomie municipale de la part de leurs souverains, ce qui leur donne diverses compétences à l'exemple de Lübeck : les fonctionnaires municipaux assurent l'administration du port et la perception des droits de douane, les municipalités ont la charge de la juridiction des affaires maritimes ainsi que de la sécurité de la navigation à l'approche du port. Quelques villes qui n'étaient pas membres de la Hanse se sont cependant développées au début de l'ère moderne, à

⁶ MACZAK et SAMSONOWICZ, 1965 : 95.

⁷ DOLLINGER, 1964 : 160.

⁸ CIESLAK, 1972.

l'exemple de Memel, et ont pris les mêmes règles que leurs voisines. Les États essaient de réduire ces privilèges au cours de la période moderne et s'opposent aux autorités municipales. L'évolution est différente selon l'affirmation politique des souverains. Dantzig conserve ses droits jusqu'à la fin du XVIII^e siècle. Par contre, dans les États autoritaires, le maintien de privilèges est inconciliable avec l'idée que les ports doivent devenir des instruments au service de l'État. À Königsberg et à Memel, l'autonomie municipale est fortement réduite par la Prusse. Riga conserve ses privilèges mais la Russie impose des droits de douane supplémentaires.

Dans de nombreux ports (Dantzig, Königsberg, Riga, Memel), les autorités municipales assignent ce régime de l'étape aux commerçants étrangers. Les objectifs sont multiples : imposer leurs citoyens comme intermédiaires entre les étrangers et les fournisseurs de l'intérieur du pays, interdire des contrats directs entre étrangers et, enfin, obliger les étrangers à ne pratiquer que la vente en gros. À Riga, les autorités exigent un délai de vente aux marchandises importées (quatre semaines aux XVII^e et XVIII^e siècles). Le régime de l'étape permet ainsi aux commerçants locaux de contrôler la production de leurs arrière-pays, ce qu'ils vont faire jusqu'à la fin du XVIII^e siècle.

Le système de la ville étape est verrouillé par une organisation du crédit qui lie les fournisseurs de l'intérieur aux bourgeois des villes. À Dantzig, les marchands signent des contrats avec les grands propriétaires producteurs de céréales et, en échange, ces derniers s'engagent à leur fournir des quantités de grains à une date fixée à l'avance. Ainsi, la ville contrôle toute l'exportation des céréales de la Pologne et la plus grande partie de ses produits forestiers.

Ces règles ont été en partie détournées au cours de la période moderne mais ceci ne change pas l'organisation portuaire, c'est-à-dire la non participation des petits ports aux trafics majeurs et la domination totale des grands ports sur la côte sud de la Baltique.

Si les villes protègent par un ensemble des règles leurs activités maritimes, l'influence des réglementations mises en place par les États joue un rôle excessivement important dans l'organisation des réseaux portuaires.

LE COMMERCE, UNE ACTIVITÉ ENCADRÉE PAR L'ÉTAT

L'organisation des productions peut favoriser l'activité des petits ports. C'est ainsi le cas du transport du fer suédois dont la fabrication est encadrée par une législation extrêmement contraignante.

Le fer provient du bassin minier du Bergslag qui se trouve au centre du pays. En Suède coexistent les éléments nécessaires au développement d'une industrie sidérurgique : un minerai d'une grande pureté, des cours d'eau fournissant l'énergie nécessaire et des forêts immenses pour la production de charbon de bois. L'opinion couramment répandue est que les forêts sont l'élément le plus important et non le minerai, qui existe en abondance et semble inépuisable. Les mines ne pouvant naturellement pas être déplacées, de même que les hauts fourneaux, les forêts des régions productrices sont exclusivement réservées à l'activité minière de base. Ainsi, de nombreuses forges doivent déménager pour s'installer dans les vastes étendues situées au nord et à l'est (Norrland, Finlande) des régions d'extraction du minerai ou dans les zones inexploitées du Värmland, espaces disposant d'importantes ressources en bois mais ne possédant

pas de mines. Dès la fin du XVII^e siècle les industriels délocalisent et construisent de nouvelles forges à des centaines voire à des milliers de kilomètres des mines et des fourneaux. L'historien Eli F. Heckscher donne l'exemple de la forge suédoise de Graninge⁹ : «*Elle faisait venir son minerai d'une île de la Baltique, au large de Stockholm distante de 1000 km environ. Le transport de minerai se faisait par bateaux à voile sur le fleuve : à chacune de ses boucles, les bateaux attendaient que le vent tournât; le courant était si violent qu'il fallait hâler les bateaux pour traverser le fleuve jusqu'au débarcadère; enfin la route conduisant du fleuve à l'usine n'était praticable qu'en hiver par temps de neige.*» Malgré ces conditions, grâce à la qualité des produits et à la limitation de la production imposée par les autorités, la rentabilité de cette usine était excellente: 38% sur le fer en barre, 75% sur la tôle. Les rivières suédoises deviennent des voies de communication actives fournissant le minerai, les industries sidérurgiques et les axes collecteurs des produits transformés.

Au Danemark, le pouvoir accentue la domination du monde urbain sur le monde rural. À la fin du XVII^e siècle, la monarchie accorde d'importants privilèges à la bourgeoisie, selon le principe de la division du travail entre la ville et la campagne. À la ville sont réservées les activités du commerce ainsi que l'artisanat, et les centres urbains se voient attribuer un territoire d'une étendue variable à l'intérieur duquel les habitants doivent recourir à ses services. Seuls sont tolérés, dans les villages où sur les grands domaines, les métiers liés à l'agriculture. Ceci favorise naturellement les villes littorales et leur activité portuaire. Aalborg, ville du Jutland située à l'embouchure du Limfjord, dans sa partie la plus resserrée, contrôle tout le trafic maritime à longue distance à destination ou en provenance des villes et des villages bordant cette petite mer intérieure. Au début du XVII^e siècle, les marchands de la ville achètent systématiquement les cabanes à filet dans la partie orientale du Limfjord, très riche en harengs. Ainsi, dans les années 1720, la vie économique de la petite ville de Nibe est totalement dominée par un seul marchand d'Aalborg qui possède 300 cabanes, 3 entrepôts à sel et plusieurs tonnelleres¹⁰.

En Suède, les villes sont divisées en deux catégories : les villes étapes et les villes de l'intérieur (*uppstäder*). Le droit de commerce outre-mer est réservé aux villes étapes alors que les villes de l'intérieur sont uniquement autorisées à pratiquer le commerce local, non sans quelques restrictions. Le but du gouvernement est de concentrer les échanges dans les villes d'entrepôt situées principalement le long des côtes. En conséquence, les agglomérations de l'intérieur ne se développent pas, la douane des villes décourageant le commerce entre la campagne et les petits centres provinciaux. La très grande majorité des villes suédoises sont situées sur la côte et constituent un réseau portuaire actif.

Si les petits ports sont parfois favorisés par des contraintes ou des réglementations particulières, ils sont cependant généralement défavorisés par la politique mercantiliste des États.

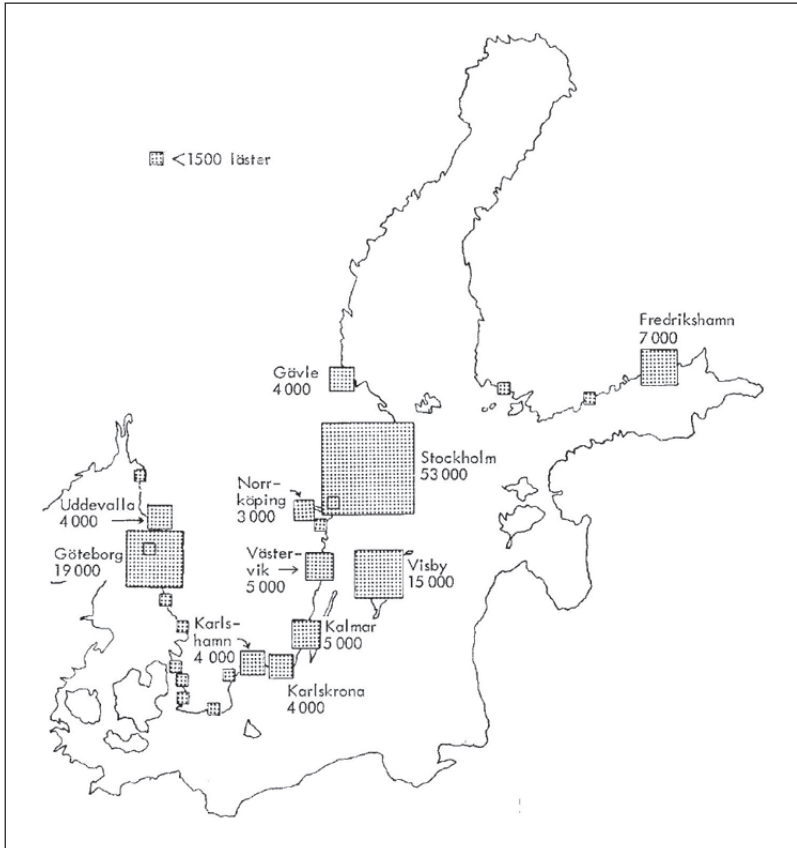
En Suède, la tendance du législateur est de développer les activités de Stockholm aux dépens des autres villes étapes. Dès lors, la capitale scandinave domine totalement le monde urbain suédois: en 1737, 39,4% de la population citadine du pays s'y concentre. La restriction du commerce de Botnie est l'illustration de cette volonté de favoriser la capitale. Les villes suédoises

⁹ HECKSCHER, 1932 : 236.

¹⁰ MIKKELSEN, 1998 : 467.

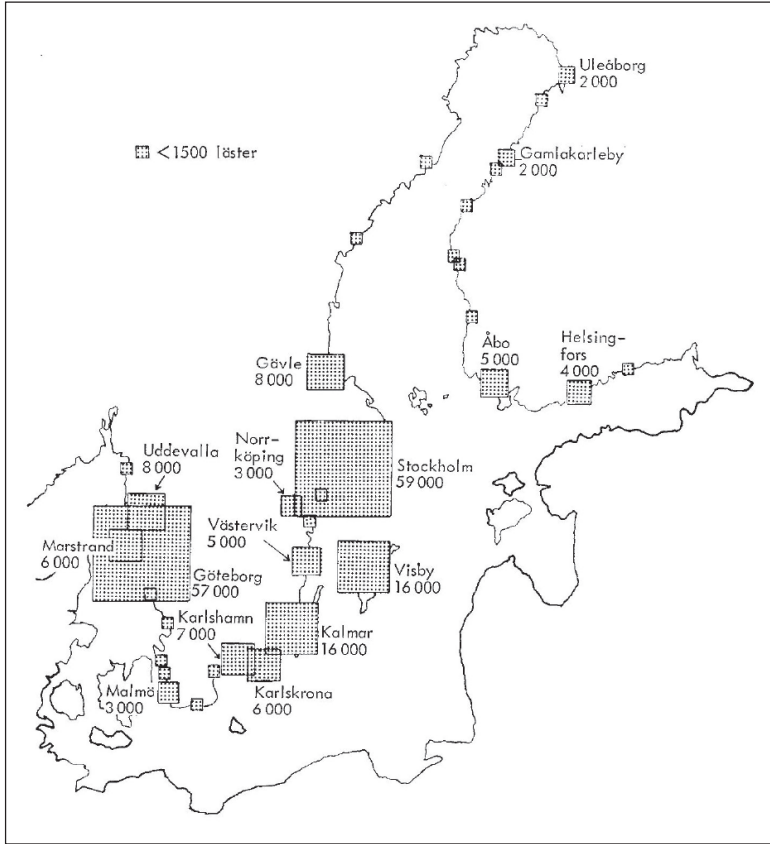
au Nord de Stockholm et les villes finnoises au Nord d'Aabo n'ont pas le droit de commercer directement avec les régions situées au Sud de ces deux villes étapes, à l'exception du port de Gävle. Tout leur trafic, notamment les produits destinés à l'exportation, doit nécessairement passer par ces deux grandes villes. Cette réglementation développe les activités commerciales de Stockholm aux dépens des petits ports du golfe de Botnie.

Les exportations suédoises en 1738-1740 (en last)¹¹



La restriction n'est abolie qu'en 1765: les ports du golfe de Botnie s'engagent immédiatement dans le commerce international sans passer par les deux grandes villes étapes.

¹¹ HÖGBERG, 1969 : 39

Les exportations suédoises en 1796-1799 (en last)¹²

Au Danemark, la capitale Copenhague est l'objet de toutes les attentions du pouvoir. Celui-ci prend une attitude dictée par deux principes. D'une part, il est nécessaire de favoriser la capitale, ce qui fera profiter les autres villes de sa prospérité et, d'autre part, pour atteindre ce but, certaines villes appauvries doivent être sacrifiées. Pour mener cette politique, les réglementations industrielle, commerciale et douanière favorisent considérablement la position de Copenhague par rapport aux autres villes. Pour réduire les importations, l'industrie danoise est encouragée et les entreprises s'établissent majoritairement dans la capitale. Entre 1726 et 1730, les marchands de Copenhague réussissent à se faire attribuer le monopole du commerce sur le vin, l'eau-de-vie, le sel et le tabac à condition que ces produits soient directement importés de leur pays d'origine¹³. Ce monopole, favorisant outrageusement la capitale, est vite supprimé

¹² HÖGBERG, 1969 : 40

¹³ RAASCH, 1955.

mais la ville conserve de nombreux avantages, comme la franchise d'entrepôt permanente pour les marchandises venant sur des navires danois ou la réduction des deux tiers des droits de douane et d'accise aux marchands provinciaux qui viennent s'approvisionner en vin, en tabac et en sel dans la capitale. Copenhague, dont le nom signifie «ville des marchands», concentre ainsi une grande partie du commerce extérieur danois. L'importance de sa population lui assure un marché local très rémunérateur et ses marchands, avantagés par la position de la ville à l'entrée de la Baltique, se vouent au commerce de transit et de distribution.

En Russie, Saint-Pétersbourg est privilégiée par les autorités russes. Celles-ci veulent donner à la nouvelle capitale de la Russie une grande activité commerciale tournée vers l'Occident. Les producteurs et les acheteurs de fer ont l'obligation de s'établir dans le port de la Neva pour traiter leurs affaires. Au cours de la période 1764-1792, presque 90% du total des exportations russes de fer partent de Saint-Pétersbourg ou de Kronstadt, son avant-port.

Par contre, pour le goudron et les bois provenant des régions de la Carélie annexées par la Russie, il est trop coûteux de faire venir les marchandises à Saint-Pétersbourg pour ensuite les réexpédier vers l'Ouest. D'autre part, le problème des armateurs qui viennent livrer dans la nouvelle capitale russe est de trouver des marchandises pour leurs voyages retour vers l'Occident¹⁴ d'une région encore peu active économiquement. Pour répondre à ces contraintes, les Hollandais, grâce à leurs ressources en capital et à leur habileté technique, installent des scieries et organisent des exportations de bois des régions avoisinant le golfe de Finlande: les ports de Viborg et de Fredrikshamm, stimulés par la croissance de la nouvelle capitale russe, se développent et deviennent des centres portuaires actifs.

Malgré les réglementations imposées par les autorités, de très nombreux petits ports profitent des circonstances pour accroître leurs activités et montrer un grand dynamisme.

LE DYNAMISME DES PETITS PORTS

L'activité des petits ports se concentre tout d'abord aux échanges locaux plus ou moins délaissés par les grands ports.

En Suède, ils développent les contacts avec leurs voisins de la côte sud de la Baltique. Il existe en effet une certaine complémentarité entre les deux économies: la Suède à besoin de céréales alors que ses voisins sont acheteurs de produits industriels, notamment le fer. Le pavillon suédois domine très largement ces trafics: en 1777, il détient 100% des échanges dans le sens Pologne-Suède et 95,2 % dans le sens Suède-Pologne¹⁵.

Au Danemark, l'opinion couramment admise par les historiens était que le développement de Copenhague avait nui au reste du pays. Dans sa thèse, Anders Monrad-Møller réfute cette idée et fait remarquer que la croissance de la capitale entraîne une demande considérable qui stimule le trafic des autres ports danois¹⁶. De nombreuses petites villes littorales nouent des liens

¹⁴ BOËTHIUS, 1953:6.

¹⁵ CIESLAK, 1983: 243.

¹⁶ MONRAD-MØLLER, 1981.

avec leurs voisins sans passer par la capitale. Nombre d'entre elles entretiennent des relations directes avec la Norvège qui dispose de fer et de bois de construction – deux ressources naturelles qui manquent au Danemark – et peut également fournir ses produits de la pêche. De son côté, le Danemark approvisionne la Norvège en céréales. Au cours de la période 1735-1788, le Danemark a même le monopole de la vente des céréales dans la partie méridionale de la Norvège. Ce trafic est recherché par les armateurs, car le retour est assuré. De même, dans la partie méridionale du Danemark, les contacts maritimes avec les villes portuaires allemandes revêtent une importance vitale. La partie occidentale de la région du Limfjord a davantage de liens économiques avec l'Allemagne du Nord et Amsterdam qu'avec Copenhague.

Certains petits ports ne se contentent pas de leur marché local et se lancent dans le cabotage à l'échelle du pays. Ainsi Dragør, petit port situé au sud de Copenhague, devient en 1757 le premier port sur le plan tonnage pour le commerce entre la capitale et ses provinces. Il est en contact avec les principaux ports du pays. Le nombre de ses navires passe de 40 en 1733 à 92 en 1740, tout en augmentant leur capacité de charge. Un cas encore plus original est celui de l'île d'Ærø, petite île qui ne présente aucune richesse particulière mais qui prend en main le commerce du sud-est du Danemark. Le succès de ses marins vient de leur dynamisme et de leur sens du commerce, qui leur permet de pratiquer des prix beaucoup plus compétitifs que ceux des ports voisins. Ces derniers accusent d'ailleurs les navires d'Ærø d'être la cause de leur déclin (à Rudkøbing le nombre de navires passe de 34 à 8 entre 1709 et 1740). Pour la petite histoire, il se racontait que les navires d'Ærø étaient très bien armés et que, partout, des hommes restaient à bord pour protéger bâtiments et cargaisons de leurs rivaux. À partir de 1769, Dragør et Ærø dominent pendant plus d'une dizaine d'années le commerce entre Copenhague et les villes de province¹⁷.

Les petits ports montrent également leur dynamisme au niveau du cabotage international.

En Suède, de nombreux petits ports n'hésitent pas à participer au grand cabotage européen. L'historien néerlandais Jan Thomas Lindblad a relevé pour l'année 1765 les navires arrivant de la Baltique à Amsterdam : ceux-ci viennent de 46 ports de départ différents dont 30 sont suédois¹⁸. En Europe occidentale, il est fréquent de rencontrer des navires de Varberg, d'Halmstad, de Kalmar, d'Ystad... Ainsi, pendant la majeure partie du XVIII^e siècle, à Nantes, tous les ans, plusieurs navires de Västervik viennent livrer du fer, des bois sciés et du goudron. Les armateurs du royaume se partagent des lignes de cabotage. Ceux du Kattegat fréquentent de préférence les côtes de la mer du Nord et de la Manche alors que ceux de la Baltique se dirigent plutôt vers la Méditerranée, notamment à Marseille qui est un port de première importance pour la distribution des produits suédois dans le sud de l'Europe.

Au Danemark, pays qui dispose de peu de richesses naturelles, hormis celles de la Norvège, les petits ports se lancent dans l'armement vers l'Europe occidentale. Les négociants danois tirent avantage de la neutralité de leur pays au cours des grandes guerres européennes. Ils s'emparent du fret qui revenait normalement aux navires des nations belligérantes et se lancent

¹⁷ FEDLBÆK, 1997 :26

¹⁸ LINDBLAD, 1979: 143

dans le commerce avec l'Europe du Sud-Ouest et avec la Méditerranée. Ils redistribuent dans les pays voisins les produits coloniaux que les grandes puissances ne livrent plus en raison des conflits qui les déchirent. C'est la période dite du commerce «florissant»¹⁹. Ainsi, entre 1744 et 1770, l'armement Otte d'Ekerneførde, petit port des duchés, possède 55 navires de toutes tailles (de 8 last à 100 last). Certains sont affectés au cabotage local alors que d'autres sont spécialisés dans le grand cabotage européen. Par exemple, un des navires de l'entreprise, le Fortuna, galiote de trois mâts de 73 last, est spécialisée dans le grand cabotage entre 1747 et 1769. Au cours de ces 22 années d'activité, elle se rend 17 fois en Europe occidentale, notamment en Méditerranée: elle vient en France (4 fois à Marseille, 3 fois à Bordeaux et une fois à Cette), au Portugal, en Espagne, en Italie, en Grèce et en Barbarie²⁰.

Conclusion

Au contraire de la côte sud de la Baltique où les petits ports ne sont pas nombreux en raison de conditions géographiques et historiques particulières, le réseau portuaire scandinave est très développé et actif. Malgré des réglementations, pas toujours favorables à leurs activités, l'ensemble des petits centres portuaires finlandais, suédois, danois et norvégien trouve sa place dans les échanges et les trafics maritimes de l'espace baltique. Ils sont indispensables au fonctionnement des ports de commandement en collectant les produits destinés à l'exportation, mais développent aussi leurs propres activités maritimes. Ils montrent un grand dynamisme en saisissant les opportunités, en profitant des circonstances et participent ainsi à la montée en puissance des marines scandinaves dans la seconde moitié du XVIII^e siècle.

Bibliographie

- BOËTHIUS, Bertil, 1953 - *New Light on Eighteenth Century Sweden*. The Scandinavian Economic History Review, I, 2, p.143-177
- CIESLAK, Edmund, 1972 - *Les grandes escales de la Baltique (XV^e - XVIII^e s.)*. Recueils de la Société Jean Bodin, 23, Les grandes escales, 2^{ème} partie: Les temps modernes, Bruxelles, Editions de la librairie encyclopédique, p. 299-333
- CIESLAK, Edmund, 1983 - *Aspects of Baltic Sea-borne trade in the Eighteenth century : the trade Relations between Sweden, Poland, Russia and Prussia*. The Journal of European Economic History, vol. 12, 2, p. 239-270
- DEYON, Pierre, 1969 - *Le mercantilisme*, Paris, Flammarion
- DOLLINGER, Philippe, 1964 - *La Hanse (XII^e-XVII^e siècles)*, Paris, Aubier

¹⁹ FEDLBÆK, 1997 :63

²⁰ HENNINGSEN, 1985 :361

- DUNSDORFS, Edgars, 1938 - *Dzas tirdzmiēci has parasas 17 un 18 gadu simtēmi*. Latvijas Vestures, Instituta Zurnals, 2, p. 247-278
- FELDBÆK, Ole, 1997 - *Dansk søfarts historie 3*, Copenhagen, Gyldendal
- HECKSCHER, Eli F., 1932 - *Un grand chapitre de l'histoire du fer: le monopole suédois*. Annales d'histoire économique et sociale, IV, p. 127-139 et 225-241
- HENNINGSEN, Lars N., 1985 - *Provinsmatadoren fra 1700-Årene*. Flensborg, Udgivet af Studiefdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig
- HÖGBERG, Staffan, 1969 - *Utrikeshandel och sjöfart på 1700-talet*. Bonniers
- JEANNIN, Pierre, 1964 - *Les comptes du Sund comme source pour la construction d'indices généraux de l'activité économique en Europe (XV^e - XVIII^e)*. Revue Historique, tome 88, p. 55-102 et 307-340
- LINDBLAD, Jan-Thomas, 1979 - *Swedish Shipping with the Netherlands in the Second Half of the Eighteenth Century*, *Scandinavian Economic History Review*, 27, p. 139-165
- MACZAK, Antoni et SAMSONOWICZ, Henryk, 1965 - *La zone baltique : l'un des éléments du marché européen*. Acta Poloniae Historica, XI, p. 71-99
- MIKKELSEN, Jørgen, 1998 - *Les-villes et les réseaux urbains danois au XVIII^e siècle*. Cahiers d'histoire, tome 43, n° 3-4
- MONRAD-MØLLER, Anders, 1981 - *Fra galeoth til galease*. Studier i de kongerigske provinsers søfart i det 18. århundrede. Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet
- POURCHASSE, Pierrick, 2006 - *Le Commerce du Nord. Les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII^e siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes
- RAASCH, Aage, 1955 - *Dansk Toldpolitik 1760-1797*. Universitetsforlaget i Aarhus, Aarhus