

CAHIERS DE LA  
MÉDITERRANÉE

## Cahiers de la Méditerranée

83 | 2011

Guerres et guerriers dans l'iconographie et les arts  
plastiques

---

### Genèse d'un nouveau commerce : la France et l'ouverture du marché russe par la mer Noire dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle

Eric Schnakenbourg

---



#### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6304>

ISSN : 1773-0201

#### Éditeur

Centre de la Méditerranée moderne et contemporaine

#### Édition imprimée

Date de publication : 15 décembre 2011

Pagination : 309-325

ISBN : 978-2-914-561-55-6

ISSN : 0395-9317

#### Référence électronique

Eric Schnakenbourg, « Genèse d'un nouveau commerce : la France et l'ouverture du marché russe par la mer Noire dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de la Méditerranée* [En ligne], 83 | 2011, mis en ligne le 15 juin 2012, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/cdlm/6304>

---

Ce document a été généré automatiquement le 19 avril 2019.

© Tous droits réservés

---

# Genèse d'un nouveau commerce : la France et l'ouverture du marché russe par la mer Noire dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle

Eric Schnakenbourg

---

- <sup>1</sup> L'action extérieure d'un gouvernement ne peut se résumer aux seules affaires politiques. En imbrication avec elles, existe une véritable diplomatie commerciale qui demeure dans l'ensemble peu connue pour la France de l'époque moderne. Elle agit en amont des échanges de marchandises avec pour finalité de créer les conditions les plus favorables possibles à l'épanouissement de l'activité négociante. Le gouvernement espère ainsi donner une impulsion primordiale, particulièrement nécessaire pour des marchés peu fréquentés par les Français, comme la Russie. Dans ce type d'espaces guère familiers, les diplomates collectent des renseignements sur les conditions générales du marché local, préparent et soutiennent les démarches des négociants auprès des autorités. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, en raison des enjeux de plus en plus importants du commerce de Russie, les représentants du roi à Saint-Petersbourg doivent prêter une attention constante aux questions économiques.
- <sup>2</sup> La Russie est un grand fournisseur de matériaux de marine. En retour, elle importe des marchandises manufacturées et des produits de consommation comme le vin. Ce commerce se fait par l'intermédiaire des ports baltes, principalement Riga, et par Saint-Petersbourg. Le pavillon français est peu présent en Baltique en général, et particulièrement en Russie, alors que les produits du royaume y sont très recherchés<sup>1</sup>. Les Anglais, les Hanséates et les Hollandais assurent l'essentiel des échanges entre la France et la Russie grâce auxquels ils réalisent des profits importants<sup>2</sup>. Cette situation paradoxale nourrit quantité de réflexions qui constituent la matière de nombreux mémoires conservés dans les archives du ministère des Affaires étrangères. Ils pointent généralement comme principale cause de la faible présence du négoce français en Russie, l'absence d'un traité bilatéral qui formerait un cadre réglementaire permettant

l'épanouissement d'un commerce direct entre les deux pays. Ce faisant, leurs auteurs réclament une implication de l'État en amont afin de créer des conditions favorables à l'installation des négociants sur le marché russe, très concurrentiel et difficilement accessible.

- 3 La voie du Nord, par la Baltique, est longtemps la seule praticable pour les échanges maritimes de la Russie car, au sud, les littoraux de la mer Noire sont sous souveraineté ottomane. Depuis qu'elle s'en est rendue maîtresse dans la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle, la Porte a fermé les détroits du Bosphore et des Dardanelles à la navigation internationale, faisant de la mer Noire un « lac turc ». Les Ottomans la considèrent comme une expansion maritime de leurs possessions des Balkans, d'Anatolie et du Caucase<sup>3</sup>. Mais en 1774, ils doivent céder à la Russie une partie du littoral de la mer Noire, ainsi que le droit d'y naviguer librement pour passer en Méditerranée. Ces nouvelles conditions permettent aux Français de nourrir l'espoir d'un accès direct au marché russe, soustrait de la concurrence des marines du Nord. Cette perspective est à l'origine de démarches initiées par les ambassadeurs du roi à Saint-Petersbourg et à Constantinople dès la seconde moitié des années 1770. Elles ont pour objectif d'obtenir des autorités russes et ottomanes des dispositions favorables permettant aux négociants français d'investir dans un commerce inédit. Au-delà des ordres donnés aux diplomates, le gouvernement français cherche à acquérir des renseignements sur le potentiel commercial des régions méridionales récemment devenues russes. Mais les représentants officiels du roi résident à Saint-Petersbourg et ne peuvent fournir que des informations indirectes sur une réalité distante de plusieurs milliers de kilomètres. Il faut donc avoir recours à ceux qui se rendent dans la région, parmi lesquels se trouve un personnage méconnu, le marquis de Poterat. Sans instruction officielle, mais avec l'aval du gouvernement, il entreprend un long périple dans le nord et surtout l'est de l'Europe en 1781. À son retour en France, il rédige un compte-rendu de son voyage qui contient, notamment, de nombreuses observations sur le commerce de la mer Noire et sur les nouveaux établissements que les Russes cherchent à établir sur ses côtes<sup>4</sup>. À partir, entre autres, de ce document nous voudrions caractériser l'intérêt que Versailles porte au développement d'un commerce direct avec la Russie *via* la mer Noire. Le gouvernement de Louis XVI cherche en particulier un moyen de s'assurer d'un approvisionnement commode en matériaux de construction navale dans une période marquée par des conflits avec l'Angleterre au cœur de laquelle les questions maritimes prennent de plus en plus d'importance.

## La France et le commerce de la mer Noire jusqu'aux lendemains de la paix de Kutchuk-Kaïnardji, 1774

- 4 La conquête d'Azov par Pierre I<sup>er</sup>, en 1696, éveille déjà l'intérêt du gouvernement de Louis XIV pour le commerce de la mer Noire. Lors de sa mission à Moscou en 1703-1704, le diplomate français Jean-Casimir Baluze évoque cette question avec le tsar. Mais pour que des échanges directs entre la Russie et la France puissent voir le jour, il faut encore obtenir de la Porte l'autorisation de passage du pavillon français par les détroits des Dardanelles et du Bosphore. Le tsar assure que, de son côté, il est prêt à accorder des facilités aux sujets de Louis XIV se rendant à Azov pour y acheter des marchandises russes et orientales<sup>5</sup>. Bien qu'il n'y ait pas de réaction officielle de Versailles, ces avances ne sont pas totalement négligées. En 1706, à l'occasion d'une nouvelle discussion commerciale, les négociateurs français demandent au représentant russe que leurs compatriotes

bénéficient du droit de venir librement s'établir à Azov pour y faire le commerce de la soie persane<sup>6</sup>. Mais en 1711, Pierre le Grand doit rétrocéder ses conquêtes méridionales aux Ottomans. La Russie se retrouve dans la situation du xvii<sup>e</sup> siècle, alors que les Turcs réaffirment leur contrôle exclusif sur la mer Noire et sur ses littoraux<sup>7</sup>. Malgré l'insistance française, la Porte refuse d'accorder le libre passage au pavillon du roi, pourtant son allié, par crainte de créer un précédent injustifiable aux yeux des autres puissances chrétiennes<sup>8</sup>.

- 5 À partir du milieu du xviii<sup>e</sup> siècle, l'accès au marché russe par la mer Noire suscite un nouvel intérêt à la faveur de la progression du commerce français dans le Levant, où il supplante durablement la concurrence anglaise et hollandaise<sup>9</sup>. Les périodes de guerre sont les plus fécondes en projet pour favoriser cette voie commerciale. En 1745, un mémoire propose d'encourager l'exportation de vins vers la Pologne et la Russie, moyennant le versement aux Turcs d'un péage inspiré de celui du Sund<sup>10</sup>. La voie méridionale est également au centre des réflexions sur l'importation du tabac d'Ukraine destinée à se substituer à celui des colonies anglaises d'Amérique du Nord. L'idée apparaît là encore au milieu du xviii<sup>e</sup> siècle, mais ne connaît pas de concrétisation puisque les quelques tentatives de transport de cette marchandise se font par la Baltique<sup>11</sup>. La guerre de Sept Ans marque un tournant, car elle met en évidence la nécessité pour la France de se procurer un moyen sûr, régulier et direct permettant de se fournir en matériaux de marine. En 1767, le baron Tott est envoyé en Crimée en qualité de consul général de France avec, notamment, pour mission d'évaluer les potentialités du commerce de la mer Noire<sup>12</sup>. La même année, le comte de Vergennes, alors ambassadeur à Constantinople, rédige un mémoire dans lequel il relève les difficultés, jugées insurmontables, qui entravent le commerce direct avec la mer Noire : le refus turc de laisser le pavillon français franchir les détroits, l'hostilité des populations littorales, « gens féroces et barbares », enfin la lourde législation ottomane qui interdit tout commerce de produits alimentaires et de matériaux de marine, réputés être de la contrebande<sup>13</sup>. Le scepticisme de Vergennes sur l'avenir du commerce de la mer Noire est fondé sur la bonne connaissance du négoce oriental qu'il a acquise grâce à la fréquentation des marchands français de la capitale ottomane<sup>14</sup>. En 1768, son successeur près la Porte, le comte de Saint-Priest, reçoit une instruction dans laquelle on reconnaît avoir pensé « depuis peu » à faire usage de la liberté accordée aux négociants français de naviguer en mer Noire sous pavillon ottoman<sup>15</sup>. Un mémoire anonyme de 1771 souligne l'intérêt du port d'Otchakoff, sous domination turque, et les relations faciles qu'il pourrait entretenir avec Toulon, Marseille et Sète. Sa position stratégique au débouché du Boug et du Dniepr, lui permettrait de remplir les fonctions d'entrepôt d'un vaste hinterland constitué des régions drainées par les deux fleuves et leurs affluents<sup>16</sup>. Il serait possible d'y entreposer des grains, de la viande de bœuf, du tabac et des matériaux de marine, chanvre, lin, bois et goudron : « En un mot Oczakoff peut devenir pour les provinces orientales des Polonais et des Russes précisément ce que sont Dantzic, Königsberg et Riga pour les provinces occidentales. Avec cette différence, que le débouché d'Oczakoff étant tout neuf et le trajet plus court de plus de moitié, les profits seraient bien plus considérables »<sup>17</sup>. Le seul préalable serait de bénéficier de la bienveillance des gouvernements ottoman et russe. Il y a donc bien dans la France des années 1760, des réflexions nourries sur le commerce de la mer Noire. Toutefois, pour intéressantes qu'elles soient, leur mise en œuvre concrète reste largement hypothétique, tant que la Porte refuse le passage des détroits aux pavillons étrangers et que les Russes sont privés d'une ouverture directe sur le littoral.

- 6 La première guerre russo-ottomane de Catherine II change complètement la donne. En 1774, les Turcs sont contraints à signer le traité de Kutchuk-Kaïnardji par lequel ils cèdent à la Russie un accès aux rives de la mer Noire, ainsi que la liberté de navigation et de passage de leur pavillon par les détroits menant à la Méditerranée<sup>18</sup>. Vergennes, qui vient d'être nommé ministre des Affaires étrangères à l'avènement de Louis XVI, craint les conséquences de ce traité grâce auquel l'impératrice peut menacer directement Constantinople. En revanche, sur le plan commercial, il réalise que la France pourrait tirer de gros avantages d'un accès direct au marché russe par la mer Noire. Cette opinion est partagée par Saint-Priest qui estime possible, dans un proche avenir, d'ouvrir « un débouché prodigieux à nos cafés, à nos sucres, à nos indigos, à nos cochenilles et à toutes les marchandises du cru de nos colonies. [...] Nous débiterons, avec un bénéfice énorme, nos vins de Provence, de Languedoc et de Dauphiné, nos dorures et même nos draps. Je suis persuadé que les habitants de la partie méridionale de la Russie, qui sont encore vêtus à la tartare et à la polonaise, et s'habillent d'étoffes grossières fabriquées dans le pays, ou de ces gros draps de Pologne qui n'ont que deux ou trois couleurs, se jetteraient avidement sur les draps de nos manufactures de Languedoc. Nous trouverions peut-être beaucoup d'avantages à acheter de première main par cette voie les pelleteries, les tabacs, les chanvres et les cuirs de Russie »<sup>19</sup>. À ces profits pour les particuliers, s'ajouterait pour l'État celui d'affaiblir le commerce anglais en Russie, puisqu'il serait possible de fournir à moindre coût les produits français qui constituent une part importante des exportations anglaises à Saint-Pétersbourg.
- 7 Le gouvernement français est d'autant plus intéressé par le commerce russe *via* la mer Noire, qu'un programme de développement et de modernisation de la flotte de guerre est lancé au début du règne de Louis XVI. La priorité est de reconstituer les stocks de bois et de toile à voiles pour effectuer des réparations et lancer de nouveaux bâtiments<sup>20</sup>. Mais avant de penser à recevoir des munitions navales depuis le Sud de la Russie, il faut encore que les conditions nécessaires au développement d'échanges directs soient réunies. Versailles est persuadé que Catherine II ne peut espérer développer le commerce de ses nouvelles provinces qu'avec la participation active des négociants français. Il revient par conséquent à l'impératrice de créer les conditions permettant de l'assurer, en fondant des entrepôts et en instaurant les conditions d'une concurrence équitable<sup>21</sup>. Il y a alors chez les Français une véritable crainte que le commerce méridional de la Russie soit, à l'instar de celui de la Baltique, accaparé par les Anglais qui en profiteraient pour reprendre leurs parts perdues dans le commerce du Levant<sup>22</sup>. En 1775, à l'instigation de Vergennes et de Sartine, Saint-Priest convainc un négociant de Constantinople, Justinien Greling, de se servir d'un facteur grec pour expédier des marchandises dans les ports russes de la mer d'Azov. L'entreprise se solde par une perte de 35 % et le négociant français renonce rapidement pour en revenir au commerce du Levant<sup>23</sup>. L'échec ne surprend pas Saint-Priest qui confie avoir suivi les ordres de Sartine « par obéissance plutôt qu'avec espérance de succès », car il pense que l'opération est prématurée en raison du peuplement insuffisant des nouvelles provinces russes<sup>24</sup>. Il faut encore patienter. Le représentant français à Saint-Pétersbourg, Corberon doit, à ce sujet, réduire ses démarches « à de simples insinuations quand l'occasion s'en présente, à moins toutefois qu'il ne survienne des événements qu'on ne saurait prévoir »<sup>25</sup>.

## La fondation de Kherson et les premiers échanges franco-russes par la mer Noire

- 8 Un changement se produit effectivement sous l'impulsion de Catherine II, déterminée à stimuler les échanges de ses nouvelles acquisitions du Sud. La tâche est confiée à son favori, le prince Potemkin, nommé gouverneur général de la Nouvelle Russie. En juin 1778, un oukase fonde officiellement Kherson sur le Dniepr, là où il n'y avait auparavant qu'une forteresse<sup>26</sup>. La ville est destinée à être à la fois le port de la future flotte de la mer Noire, et l'entrepôt des marchandises russes pour le commerce de la Méditerranée, en quelque sorte le pendant méridional de Saint-Pétersbourg. La fondation de Kherson coïncide avec le début de la guerre d'Indépendance américaine qui s'accompagne de fortes perturbations à l'approvisionnement des arsenaux français en matériaux de marine du Nord. Les Anglais assèchent en particulier le marché russe par des achats massifs de chanvres, de mâts et toiles à voile afin d'établir leur mainmise sur ces produits et d'en priver les Français<sup>27</sup>. Dans ces conditions, l'ambassadeur de Louis XVI à Saint-Pétersbourg, le marquis de Vérac, souligne tout l'intérêt que la France pourrait trouver à s'approvisionner en munitions navales *via* la mer Noire. Il estime que par l'intermédiaire de Kherson il serait possible d'acquérir de grandes quantités de bois et de chanvre d'Ukraine qui seraient expédiées vers les arsenaux de la Méditerranée et du Ponant par le canal du Languedoc<sup>28</sup>. Cependant, le gouvernement russe hésite entre ouvrir ses ports de la mer Noire aux étrangers, ou en réserver l'accès exclusif à ses propres sujets<sup>29</sup>. Vérac soupçonne Potemkin de vouloir conserver par-devers lui le monopole de ce nouveau commerce pour être le seul intermédiaire entre les marchands russes et les étrangers. Le prince confie à l'un de ses hommes de confiance, Mikhail Faleev, le soin d'organiser le nouveau commerce. Grâce à la protection de Potemkin, il fonde une *Compagnie de la mer Noire* (*černomorskaja kompanija*) pour les échanges avec l'Empire ottoman, et au-delà avec la France. En mai ou juin 1780, un premier navire battant pavillon russe quitte Kherson à destination de Toulon<sup>30</sup>. L'année suivante, Faleev signe un contrat avec le négociant Joseph Raimbert pour la livraison de tabac d'Ukraine qui est acheminé par un bâtiment naviguant au printemps<sup>31</sup>. Le marchand russe est également en relation avec une maison négociante marseillaise, *Peschier, Bouillon et Compagnie*, pour le compte de laquelle il charge, outre le tabac, du fer, de la toile à voile, des cordages et de la viande salée. Cette collaboration commerciale semble d'autant plus naturelle qu'Abraham Peschier est consul de Russie à Marseille. À l'occasion des premiers voyages, se pose la question de savoir si les produits de Russie exportés par la mer Noire doivent supporter à leur arrivée à Marseille le droit de 20 % levé par la Chambre de Commerce, à l'instar de ceux venant des échelles du Levant sur des vaisseaux étrangers<sup>32</sup>. Les partenaires marseillais de Faleev entrent en contact avec Chotinsky, chargé d'affaires de Russie à Versailles, pour qu'il appuie leur demande de franchise du droit de 20 % présenté au secrétaire d'État à la Marine, le marquis de Castries<sup>33</sup>. Vergennes soutient cette requête auprès de son collègue, en l'invitant à accorder aux Russes « toutes les facilités qui pourront les encourager à former des liaisons de commerce dont l'avantage serait incalculable »<sup>34</sup>. Même s'il est conscient qu'il reste bien des obstacles à lever, Vergennes fait valoir à Castries que ce nouveau commerce pourrait être une solution contre les tentatives anglaises d'asphyxier la *Royale* en la privant de matériaux de construction<sup>35</sup>. Les démarches du ministre sont couronnées de succès puisqu'il réussit à convaincre Castries, puis Louis XVI, qui décide

que l'exemption du droit de 20 % sera prorogée pour les futures expéditions<sup>36</sup>. La décision française fait « un excellent effet » à Saint-Pétersbourg, et l'on assure à Vérac que Catherine II a été « sensible à ce procédé amical »<sup>37</sup>. Dans l'esprit de Vergennes, il ne s'agit que de donner un encouragement ponctuel à un nouveau commerce, auquel Vérac doit désormais accorder toute son attention<sup>38</sup>. Mais il doit agir avec circonspection, car son gouvernement préfère dans un premier temps laisser les Russes eux-mêmes entreprendre le transport de leurs productions, plutôt que de voir les sujets du roi se lancer dans une aventure encore bien incertaine<sup>39</sup>. Malgré la bienveillance française, Faleev n'enregistre pas les profits espérés. Après une expédition décevante en 1781, il envoie à Marseille l'année suivante trois nouveaux bâtiments, sans plus de succès semble-t-il<sup>40</sup>.

## Antoine Anthoine, initiateur du commerce de la mer Noire

- 9 Les négociants français ne restent pas spectateurs de l'éclosion du commerce de la mer Noire. En 1781, Vergennes demande à Vérac d'intercéder en leur faveur auprès du général Hannibal, gouverneur de Kherson<sup>41</sup>. La même année, lors de son passage dans la ville, Poterat dit avoir rencontré vingt-deux Français, « déjà établis comme perruquiers, cordonniers, horlogers, tailleurs, dont plusieurs sont mariés avec des femmes du pays, où qu'ils ont ramassés en route. Presque tous sont de Marseille et des environs »<sup>42</sup>. Ils sont autant de contacts potentiels pour les négociants voulant se lancer sur le marché russe. Parmi ceux-ci, se trouve la grande figure du commerce français en mer Noire dans les années 1780, le marseillais Ignace Antoine Anthoine, dont les efforts illustrent la conviction qu'il est possible de développer des échanges directs entre le Sud de la Russie et la France<sup>43</sup>.
- 10 Établi à Constantinople depuis une dizaine d'années, il fonde son projet sur des discussions avec les ambassadeurs de France et de Russie auxquels il remet plusieurs mémoires sur le commerce de la mer Noire. Il propose de se rendre en Russie, pour visiter les nouveaux établissements méridionaux, puis d'aller à Saint-Pétersbourg négocier avec les ministres de Catherine II<sup>44</sup>. Avec l'approbation de Vergennes et de Castries, Anthoine quitte Constantinople en avril 1781. Son séjour à Kherson le conforte dans ses convictions : « Tout ce que l'on m'a dit des rapports mercantiles qui pouvaient s'établir entre la Pologne et Cherson, ne servit qu'à me confirmer dans l'opinion que j'en avais conçue, et me fit considérer cette place comme le point central des principales opérations de commerce des Russes et de celui des Polonais sur la mer Noire, comme capable surtout de détourner et d'attirer à lui une partie des relations que la mer Baltique avait avec les ports de la Méditerranée et de les augmenter considérablement »<sup>45</sup>. Il reçoit dans la nouvelle ville un accueil « plein de bonté et d'intérêt » du général Hannibal qui lui donne sur le champ des terrains pour bâtir une maison et des magasins, puis le renvoie au prince Potemkin pour obtenir les autorisations qu'il sollicite<sup>46</sup>. Bien qu'il reconnaisse ignorer la législation commerciale russe, Anthoine refuse de s'associer avec Faleev à cause des renseignements défavorables qu'il a obtenus à son sujet<sup>47</sup>. Les échanges directs avec la France lui semblent d'autant plus aisés que, pour la dizaine de bâtiments russes employés au commerce de la mer Noire, il compte quatre capitaines français accompagnés de seconds également français<sup>48</sup>. Plusieurs d'entre eux pratiquaient auparavant le négoce du Levant, et sont passés au service de la Russie à la sollicitation de

Saint-Priest qui cherche à créer par leur biais une structure humaine favorable au commerce de France<sup>49</sup>.

- 11 Après Kherson, Anthoine se rend à Saint-Pétersbourg. Grâce à l'entremise de Vérac, il fait remettre au prince Potemkin un mémoire dans lequel il expose ses projets commerciaux. Il lui présente une dizaine de mesures indispensables, selon lui, au développement du commerce de Kherson. Elles portent sur la nécessité de conclure des traités entre la Russie et la Porte pour la sécurité du commerce (passage des détroits et garanties contre la course barbaresque), pour l'octroi de nouveaux droits en faveur des étrangers (l'utilisation du pavillon russe et la possibilité de faire du commerce dans l'intérieur de la Russie), pour des exemptions fiscales et douanières à Kherson, l'intégration du port au réseau postal, et l'installation d'un consul de France<sup>50</sup>. Anthoine attend plusieurs mois avant que Potemkin ne prête attention à son mémoire<sup>51</sup>. Ce manque d'empressement peut sans doute s'expliquer par le refus du Français de s'associer avec Faleev, l'homme du prince à Kherson. Potemkin n'a en effet aucun intérêt à favoriser l'établissement d'un commerce entrant en concurrence avec celui qu'il veut développer. En revanche, Vorontsov, président du Collège du Commerce et rival du prince, accueille favorablement les demandes d'Anthoine. Finalement, au bout de sept mois de séjour à Saint-Pétersbourg, grâce à la forte implication de Vérac et après diverses péripéties, le négociant français obtient enfin une réponse du gouvernement russe. Catherine II permet à Anthoine de choisir parmi les frégates se trouvant à Kherson celles qui pourraient lui servir. Il est autorisé à employer à leur bord des matelots russes et étrangers. Il lui faut cependant attendre un nouveau mois pour avoir l'état des bâtiments mouillant dans le port de la mer Noire et l'autorisation écrite<sup>52</sup>. Les avantages ne sont consentis à Anthoine qu'à titre personnel. Il bénéficie du même traitement que les sujets de l'impératrice et ne paiera que 5 % des droits de douane, au lieu de 20 % comme tous les étrangers. En juillet 1782, il est de retour à Kherson. Il rejoint son frère Louis, et son associé Sauron, qui ont commencé à prospecter sur place sous le nom de la maison de commerce *Anthoine frères, Sauron et Compagnie*<sup>53</sup>.
- 12 Anthoine ne reste que quelques mois à Kherson. À l'automne 1782, il entreprend un nouveau voyage qui, cette fois, l'amène en Pologne puis à Versailles, pour achever la préparation de son entreprise. L'étape polonaise revêt une importance qui est souvent sous-estimée. La Pologne a subi un premier partage en 1772 à l'issue duquel Dantzic, jusque-là son port principal, se trouve totalement cerné par des territoires devenus prussiens. Frédéric II établit des péages sur la Vistule pour détourner les flux d'exportation polonais vers ses propres ports. Faute de débouchés, les régions céréalières du Sud de la Pologne sont en situation de surproduction et on y trouve, d'après Poterat, des arbres de très grande qualité qui pourrissent sur place<sup>54</sup>. Les propriétaires de la région, à la recherche de nouveaux débouchés, songent à utiliser les cours d'eaux (Dniestr et Boug) qui s'écoulent vers le Sud en direction de la mer Noire. Ce possible détournement des flux engendrés par le marché polonais n'est pas sans intérêt pour le gouvernement français. En l'ajoutant au développement espéré des échanges méridionaux de la Russie, il pourrait créer un basculement du commerce est-européen, du Nord vers le Sud. Cette situation inédite permettrait au pavillon français d'assurer une part croissante des exportations de grains et de matériaux de marine à partir de la mer Noire, aux dépens du commerce anglais en Baltique<sup>55</sup>.
- 13 L'enjeu n'a pas échappé à Anthoine qui réalise bien l'ampleur de la tâche à accomplir. Il en a été informé par deux hommes envoyés en mission de renseignements par Saint-



Priest. Le premier, Pierre de la Roche, pressenti pour être consul de France à Kherson<sup>56</sup>, s'établit finalement près de la frontière polono-moldave ; le second, Jean Bonneau, est installé à Varsovie. Grâce à eux, Anthoine sait qu'une compagnie polonaise pour le commerce oriental est en voie de constitution et qu'elle rassemble « les plus grands propriétaires terriens de l'Ukraine et de la Volhynie, et trois riches banquiers de Varsovie ». À la suite de tentatives d'exportation infructueuses par Kherson, ils projettent de faire passer leurs produits par les ports d'Otchakoff et d'Akerman qui sont sous contrôle turc<sup>57</sup>. Arrivé dans la capitale polonaise, le négociant français s'efforce d'engager ses interlocuteurs à exporter de nouveau leurs produits par Kherson, en faisant valoir les avantages qu'il a obtenus de Potemkin<sup>58</sup>. Parallèlement, il entre en négociation avec l'ambassadeur de l'impératrice pour obtenir la confirmation de ses privilèges commerciaux<sup>59</sup>. Finalement, Anthoine obtient gain de cause puisque ses partenaires polonais promettent d'expédier leurs marchandises par Kherson<sup>60</sup>.

- 14 Fort de ce succès, il revient en France où il rencontre Vergennes et Castries. Il achève de les convaincre de la possibilité d'approvisionner les arsenaux royaux en bois polonais *via* la mer Noire<sup>61</sup>. Poterat confirme dans ses notes de voyage la qualité de ces bois, supérieure à ceux de Russie, généralement spongieux à cause d'une saison végétative trop brève. Le voyageur dit avoir observé lui-même, « avec la plus grande attention », les arbres de la Petite Pologne, et atteste leur densité et leur taille, supérieures à tout ce qu'il a pu voir à Amsterdam ou Riga<sup>62</sup>. À Versailles, Anthoine se voit accorder satisfaction sur la quasi-totalité des demandes qu'il présente au gouvernement, moyennant la promesse d'approvisionner l'arsenal de Toulon<sup>63</sup>. Plus rien ne s'oppose au lancement de son entreprise, dans un contexte très favorable. En 1783, l'impératrice annexe la Crimée et le Kouban, renforçant ainsi son emprise sur le pourtour septentrional de la mer Noire. En outre, la même année, elle conclut avec la Porte un traité de commerce accordant de nouvelles facilités aux bâtiments russes empruntant les détroits. Anthoine se rend à Toulon où il arme quatre navires qui lèvent l'ancre pour Kherson en janvier 1784.
- 15 Dans les années suivantes, Catherine II prend une série de mesures pour stimuler le commerce de Kherson qui devient port franc en décembre 1784. Plusieurs artisans français s'y établissent ainsi que des maisons de commerce, généralement marseillaises, pour assurer la transformation et l'exportation des marchandises russes et polonaises<sup>64</sup>. Au début de l'année 1786, Anthoine dresse un bilan positif des deux premières années de son négoce<sup>65</sup>. Ses bâtiments naviguent sous pavillon russe, puisque les Français ne sont toujours pas autorisés à fréquenter la mer Noire, et portent le nom des principales personnalités de l'empire : le *Catherine Seconde*, le *Prince Potemkin*, ou encore le *Général Hannibal*<sup>66</sup>. Une part importante de l'activité d'Anthoine lui vient des commandes du secrétariat d'État à la Marine<sup>67</sup>. Les premiers échanges directs entre la France et la Russie par le Sud servent par ailleurs d'arguments aux Français pour relancer les négociations en vue de la conclusion d'un traité de commerce avec l'impératrice<sup>68</sup>.

## Un commerce finalement décevant

- 16 Bien qu'une cinquantaine de navires arrivent à Marseille venant de la mer Noire entre 1784 et 1787, dont la moitié armés par Anthoine, ce nouveau commerce se révèle décevant pour les autorités<sup>69</sup>. Les économies réalisées par rapport aux importations de la Baltique sont estimées à 12 % par l'intendance de Toulon, alors qu'Anthoine en promettait 37 %. Par ailleurs, le négociant s'avère rapidement plus intéressé par des

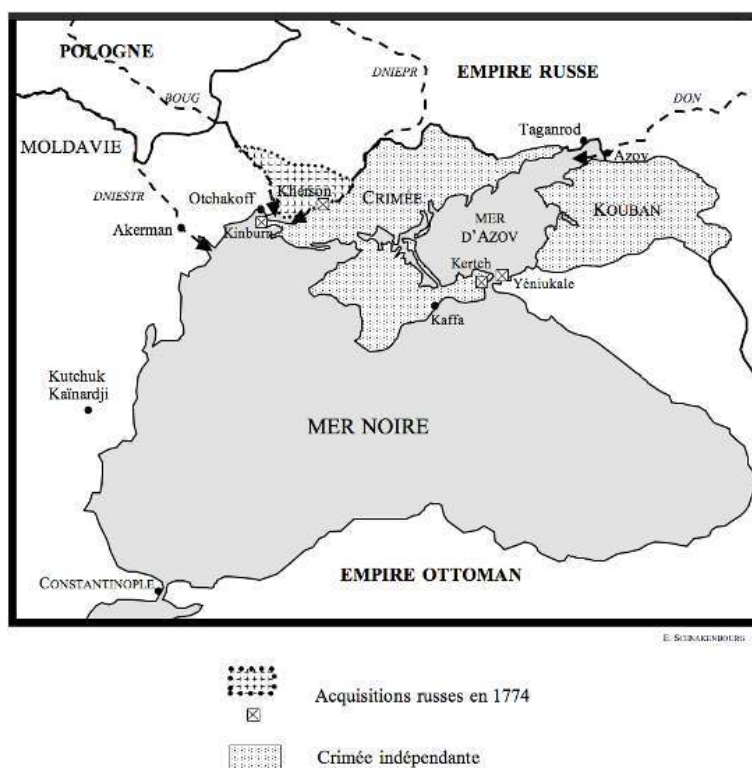
spéculations lucratives sur le blé pour son propre compte, que par le respect des engagements contractés avec le gouvernement<sup>70</sup>. Enfin, point essentiel, les fournitures navales destinées à la Marine sont de piètre qualité. Anthoine y a sans doute une grande part de responsabilité, car il n'a pas su convaincre les propriétaires de forêts d'envoyer vers le Sud le meilleur de leur production. Ils continuent à faire leurs expéditions vers le Nord où ils ont leurs correspondants et leurs habitudes, notamment les paiements anticipés des facteurs anglais. Pour les amener à abandonner leurs réseaux habituels, il aurait sans doute été nécessaire de leur redistribuer une partie des économies réalisées sur le transport des bois par la mer Noire jusqu'en France. Leur désintérêt pour ce commerce explique qu'en 1784 on ne fasse visiter au maître mâteur envoyé par Castries que l'Ukraine et le Sud de la Pologne, où les plus belles forêts ont déjà été exploitées<sup>71</sup>. On se garde de lui montrer des régions plus occidentales, telle la Petite Pologne, où Poterat signale la présence de nombreux arbres « superbes et impayables par la beauté dont ils sont, autant que par leur qualité infiniment supérieure à celle de tous les autres sapins qu'on débite dans le commerce »<sup>72</sup>. Les bois qui arrivent à Kherson sont ceux qui auraient trouvé difficilement preneur à Riga, au point que Castries les qualifie de « rebut des négociants du Nord »<sup>73</sup>. Le commerce de la mer Noire ne remplit pas les espoirs placés en lui, comme l'exprime alors sans détour un député du Conseil de Commerce : « dans l'état actuel des choses, des opérations vastes et prochaines avec la Russie par la mer Noire semblent devoir être mises au rang de chimères »<sup>74</sup>. La guerre russo-ottomane qui éclate en 1787 vient encore aggraver la situation et met un sérieux coup d'arrêt à la présence française à Kherson. En 1789, Anthoine, incapable de soutenir son activité, cède ses établissements<sup>75</sup>. Il n'a pas pu profiter des effets du premier traité de commerce franco-russe de l'histoire conclu deux ans auparavant. À la suite de cet accord, on constate une légère progression de la présence du pavillon français dans les ports russes qui est due essentiellement à la Baltique<sup>76</sup>.

- 17 Le déclenchement de la guerre russo-ottomane ne brise pas un véritable dynamisme, mais une évolution, certes positive, bien qu'elle demeure relativement modeste. Le principal frein à l'expansion commerciale française est l'insurmontable détermination des Turcs à refuser l'entrée du pavillon royal en mer Noire, accordée finalement en 1802, alors que les Autrichiens obtiennent ce privilège en 1784. Les négociants français sont par conséquent contraints de naviguer sous pavillon russe. Ils se trouvent dans la dépendance de partenaires réputés difficiles, mais aussi nécessaires pour les affaires que pour le camouflage des bâtiments, qui ne tolèrent la présence de marchands étrangers rivaux que comme un pis aller<sup>77</sup>. Le commerce de la mer Noire reste délicat à pratiquer, même sous les couleurs russes, car les Turcs refusent le passage des détroits aux navires à trop fort tonnage, qui sont précisément ceux nécessaires au transport des grandes pièces de mâtures. Les exportations françaises ne rencontrent pas non plus le succès espéré, puisqu'elles se vendent difficilement à une clientèle restreinte. Les difficultés spécifiques du commerce de la mer Noire, expliquent le manque d'enthousiasme persistant des négociants français à se lancer sur le marché russe. Le comte de Ségur, ambassadeur de Louis XVI à Saint-Pétersbourg à partir de 1785, assure que les privilèges dont bénéficient les Anglais et les surtaxes frappant les produits français, ne sont que des prétextes avancés par les marchands du royaume qui préfèrent consacrer leurs fonds à des négoce plus familiers et plus rémunérateurs<sup>78</sup>.
- 18 En raison du dynamisme des échanges entre la France et le Levant, le commerce de la mer Noire à grande échelle ne semble attractif qu'avec un soutien substantiel du

gouvernement. Antoine ne s'est d'ailleurs engagé à Kherson qu'à condition de l'obtenir. En plus d'un prêt, sans intérêt et remboursable en munitions navales, du défraiement d'une partie de ses dépenses de voyage et de l'octroi d'autres privilèges fiscaux et matériels, il a bénéficié de l'implication des services diplomatiques. Le négociant marseillais ne manque d'ailleurs pas de rendre hommage à l'activité déployée par Saint-Priest à Constantinople, Vérac à Saint-Petersbourg et Bonneau à Varsovie<sup>79</sup>. Antoine reconnaît aussi avoir reçu de vifs encouragements de Vergennes lors de la phase préparatoire de son projet : « on me marquait du département des Affaires étrangères, pour soutenir et exciter de plus en plus mon émulation, que j'étais en mesure de faire la plus grande entreprise du siècle en fait de commerce »<sup>80</sup>. En fait, il semble bien que le négociant et le ministre se soient servis l'un de l'autre. Antoine sait profiter du soutien du gouvernement pour faire fructifier ses propres affaires, alors que pour Vergennes la présence de marchands français sur les bords de la mer Noire doit servir, non seulement à approvisionner les arsenaux, mais aussi à montrer la bienveillance française vis-à-vis de la politique méridionale de Catherine II. Car l'ouverture du commerce de Russie par la mer Noire a aussi une dimension diplomatique. Dans les années 1780, Versailles prend conscience de l'inversion du rapport de forces entre l'Empire ottoman et la Russie. Les efforts consentis pour aider les marchands français à Kherson, tout comme les concessions faites à l'occasion des négociations commerciales qui se déroulent parallèlement, sont autant de manifestations de la volonté française d'améliorer les rapports avec la Russie<sup>81</sup>.

- 19 Les premières années difficiles du commerce franco-russe par la mer Noire et son cours chaotique, impliquent des acteurs différents : des ministres, des diplomates, et des négociants. Cette pluralité montre l'imbrication des enjeux politiques et économiques de la mise en place de nouvelles relations commerciales entre les deux pays, qui est autant une affaire d'État que de particuliers. L'échec relatif des échanges directs par le Sud dans lesquels, faute d'une connaissance suffisante des réalités locales, le gouvernement plaçait beaucoup trop d'espoir, et qui pourtant *a priori* promettaient beaucoup, illustre l'une des constantes de la relation française à la Russie pendant le XVIII<sup>e</sup> siècle. Elle est perçue comme une puissance en devenir, pouvant être, à terme, tout autant une alliée importante qu'un partenaire commercial majeur, mais finalement elle nourrit autant d'espoirs et de projets, que de déceptions et d'échecs.

## La mer Noire après la paix de Kutchuk-Kaïnardji



## NOTES

1. . « Elle [la Russie] a connu nos marchandises, mais elle n'a presque point vu nos négociants », Instructions au marquis de Bausset, 18 décembre 1763, Alfred Rambaud (éd.), *Recueil des instructions données aux ambassadeurs, Russie*, vol. 2, Paris, Félix Alcan, 1890, p. 230. Sur la fréquentation française des ports russes de la Baltique, voir Pierrick Pourchasse, *Le commerce du Nord : les échanges commerciaux entre la France et l'Europe septentrionale au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006.
2. . Dans les années 1760, les exportations depuis la Russie sont largement dominées par les Anglais qui en assurent 62,9 %, les Hanséates 12,9 %, les Hollandais 6,3 %, seulement 2 % pour les Français. Herbert Kaplan, *Russian overseas commerce with Great Britain during the reign of Catherine II*, Philadelphie, American Philosophical Society, 1995, p. 45.
3. . Charles King, *The Black Sea : a History*, Oxford, Oxford University Press, 2004, p. 111-112.
4. . Pierre Claude Poterat (1741-1820) effectue un long périple en 1781 qui le conduit à séjourner à Kherson en septembre. Il rédige un compte-rendu de son voyage sous le titre « Observations politiques, militaires et de commerce recueillies dans le cours d'un voyage fait pendant l'année 1781, tant dans les royaumes du nord de l'Europe qui sont situés sur les bords de la mer Baltique, que dans ceux qui sont dans la partie de l'ouest de la mer Noire ». Archives départementales du Loiret (désormais AD Loiret), vol. 12 J 46<sup>2</sup>. Nous avons fait une édition critique de ce mémoire

publiée sous le titre *Entre curiosité et espionnage. Le voyage du marquis de Poterat (1781)*, Paris, Éditions Classiques Garnier, coll. « Les Méditerranées », 2011.

5. . Baluze à Louis XIV, 3 octobre 1703, et « Compte rendu de l'audience de congé de Baluze », 29 août 1704, *Sbornik Imperatorskago Russkago Istoricheskago Obshchestva*, vol. 34, Saint Pétersbourg, 1881, p. 32 et 37.

6. . Archives du Ministère des Affaires Étrangères, (désormais MAE), Correspondance Politique (désormais CP), Russie, vol. 3, fol. 68, « Observations françaises sur le projet de traité proposé par l'ambassadeur de Moscovie », août 1706.

7. . Boris Nolde, *La formation de l'empire russe*, t. II, Paris, Institut des études Slaves, 1953, p. 17-20.

8. . Faruk Bilici, *La politique française en mer Noire, 1747-1789. Les vicissitudes d'une implantation*, Istanbul, Isis Press, 1992, p. 97.

9. . Robert Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, t. V : de 1660 à 1789 : le Levant, Paris, Plon, 1957, p. 98-100.

10. . Archives Nationales, Paris, (désormais AN), Affaires Étrangères (désormais AE), B<sup>III</sup>, vol. 432. « Projet d'accorder le transit des vins de France par la mer Noire pour Russie et Pologne », 18 juin 1745.

11. . Walther Kirchner, « Ukrainian Tobacco for France » dans *Commercial relations between Russia and Europe 1400 to 1800, Collected essays*, Bloomington, Indiana University Publications, 1966, p. 176-191.

12. . Deux ans après son installation, il rédige un mémoire dans lequel il montre que la protection du Khan est nécessaire pour l'activité de toute compagnie française voulant faire le commerce de la mer Noire. MAE, Mémoire et Documents (désormais MD), Russie, vol. 7, fol. 217, « Mémoire sur le commerce de la France dans la mer Noire et les intérêts politiques de Sa Majesté en Crimée », copie envoyée au duc de Praslin le 13 mars 1769. Sur Tott, voir la thèse de Ferenc Tóth, *La carrière d'un diplomate au siècle des Lumières*, sous la direction de Jean Bérenger, Université de Paris-IV, 2002

13. . MAE, MD, Russie, vol. 7, fol. 197 à 200, « Mémoire sur le commerce de la mer Noire par le comte de Vergennes », Constantinople, 29 janvier 1767.

14. . Jean-François Labourdette, *Vergennes. Ministre principal de Louis XVI*, Paris, Desjonquières, 1990, p. 44.

15. . Instructions au comte de Saint-Priest, 17 juillet 1768, Pierre Duparc, *Recueil des Instructions données aux Ambassadeurs, Turquie*, Paris, Éditions du CNRS, 1969, p. 438-439.

16. . « Toute la Podolie, toute la Volhynie, toute l'Ukraine polonaise ou russe, une partie de la Lituanie et de l'ancienne Moscovie n'ont pas d'autres débouchés que les rivières affluentes au Bog et au Dnieper. Ces provinces sont très vastes, très fertiles et assez peuplées, elles le seraient bientôt davantage s'il y avait un peu de commerce ». MAE, MD Russie, vol. 7, « Mémoire sur le port d'Oczakoff et sur le commerce auquel il pourrait servir d'entrepôt », anonyme, 1771, fol. 229.

17. . *Ibid.*

18. . Les principaux articles de la paix de Kutchuk-Kaïnardji sont reproduits dans Matthew Smith Anderson, *The Great Powers and the Near East, 1774-1923*, Londres, Edward Arnold, 1970, p. 9-14.

19. . MAE, MD, Turquie, vol. 14, fol. 206, « Réflexions politiques sur l'indépendance des Tartares et sur la navigation des Russes dans la mer Noire », par Saint-Priest, 1772.

20. . Étienne Taillemite, *Louis XVI ou le navigateur immobile*, Paris, Payot, 2002, p. 75-76.

21. . Instructions au marquis de Juigné, 20 mai 1775, Alfred Rambaud (éd.), *Recueil des instructions données aux ambassadeurs, Russie, op. cit.*, p. 319 et 320.

22. . « Les Russes ne peuvent établir un commerce libre dans ces parages [de la mer Noire] sans que les plus grands avantages de ce commerce ne tournent indirectement au profit des Anglais, c'est-à-dire des premiers rivaux de la France. [...]. Cette navigation nouvelle assure à ces insulaires, usurpateurs de toutes les mers, un nouveau débouché des marchandises du Levant, en Pologne et dans presque toute l'Allemagne ». MAE, MD, France, vol. 2005, fol. 262, « Mémoire sur

les moyens de remédier au préjudice que le nouveau traité de paix des Russes et des Turcs peut porter au commerce de France », 1775, anonyme.

23. . Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861*, thèse d'État, Université de Paris-I, 1982, p. 45. Ce travail demeuré inédit examine la stratégie russe d'expansion et d'ouverture commerciale vers le Sud.

24. . L'ambassadeur ajoute : « si ce commerce peut prendre une face riante, ce ne sera que dans quelques années, lorsque la Russie méridionale sera peuplée et accoutumée à ce débouché », cité dans Paul Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIII<sup>e</sup> siècle*, rééd. New York, B. Franklin, 1967, p. 648.

25. . Instructions au chevalier Bourée de Coberon, 21 novembre 1777, Alfred Rambaud (éd.), *Recueil des instructions données aux ambassadeurs, Russie, op. cit.*, p. 333.

26. . Hans Halm, *Gründung und erstes Jahrzehnt von Festung und Stadt Cherson (1778-1788)*, Wiesbaden, O. Harrassowitz, 1961, p. 24-25.

27. . AD Loiret, 12J 46, fol. 19, « Observations politiques, militaires et de commerce... », par Poterat ; et MAE, CP, Russie, vol. 105, fol. 459, Mémoire de Joseph Raimbert, 26 décembre 1780 et vol. 106, fol. 345, Véric à Vergennes, 30 mai 1781.

28. . « Il est certain que nous pourrions avoir par Kerson les plus beaux chanvres et les plus belles matières de la Russie, nous les aurions même à meilleur marché qu'à Riga et Pétersbourg ». MAE, CP, Russie, vol. 106, fol. 345 et 346, Véric à Vergennes, 30 mai 1781.

29. . MAE, CP, Russie, vol. 106, fol. 278, Raimbert à Dujardin de Ruzé, 26 avril 1781.

30. . Hans Halm, *Gründung und erstes Jahrzehnt von Festung und Stadt Cherson (1778-1788)*, *op. cit.*, p. 48.

31. . MAE, CP, Russie, vol. 106, fol. 348, Raimbert à Castries, 30 mai 1781.

32. . Il s'agit d'un droit créé en 1669 destiné à assurer un avantage aux navires français faisant le commerce du Levant ; voir Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut Historique de Provence, 1973, vol. 1, p. 319.

33. . MAE, CP, Russie, vol. 106, fol. 314, « Copie d'une lettre des sieurs Peschier, Bouillon et C<sup>ie</sup>, négociants à Marseille, écrite à M. de Chotinsky, 18 mai 1781 » et « Copie d'une lettre des sieurs Peschier, Bouillon et C<sup>ie</sup>, négociants, à Monseigneur de Castries, ministre de la Marine », *ibid.*, fol. 315-316 et fol. 388, Chotinski à Castries, 21 juin 1781.

34. . MAE, CP, Russie, vol. 106, fol. 406, Vergennes à Castries, 21 juin 1781.

35. . MAE, CP, Russie, vol. 106, fol. 407, Vergennes à Castries, 22 juin 1781.

36. . « Sa Majesté a même décidé que cet exemple servirait de règle à l'avenir pour des expéditions semblables, jusqu'à ce qu'elle juge à propos d'en ordonner autrement, [...] J'espère que cet encouragement suffira pour exciter les spéculations dont vous désirez qu'on s'occupe pour former par cette voie avec la Russie des liaisons de commerce très avantageuses ». MAE, CP, Russie, vol. 106, fol. 422, Castries à Vergennes, copie envoyée à Chotinski, 24 juin 1781.

37. . MAE, CP, Russie, vol. 107, fol. 53-53, Véric à Vergennes, 3 août 1781.

38. . MAE, CP, Russie, vol. 107, fol. 82-83, Vergennes à Véric, 16 août 1781.

39. . « Puisque le S. Fallegrew [Faleev] est l'homme du gouvernement russe, qu'il a toute espèce d'appui c'est par lui qu'il convient en ce moment de multiplier nos communications avec Kerson. Pour cet effet, il ne s'agirait que de lui faire offrir de prendre des vaisseaux français qu'on lui vendrait et qui, avec pavillon russe, feraient le commerce entre Kerson et Marseille. Pour plus de sûreté, il pourrait profiter de nos convois. Par ce moyen, il s'établirait dès à présent un plus grand commerce entre Kerson et la France. À la paix on verrait ce qu'il serait possible de faire pour l'étendre ». MAE, CP, Russie, vol. 107, fol. 188, Vergennes à Véric, 18 octobre 1781.

40. . Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international...*, *op. cit.*, p. 52.

41. . MAE, CP, Russie, vol. 107, fol. 86, Vergennes à Véric, le 16 août 1781

42. . AD Loiret, 12 J 46, fol. 106, « Observations politiques, militaires et de commerce... », par Poterat. Il y a alors à cette époque au moins deux maisons de commerce de Marseille installées à Kherson, Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII<sup>e</sup> siècle...*, *op. cit.*, p. 977. Antoine Anthoine à la même époque ne signale la présence que de trois français dans la ville, « Notions sur Kerson » 1781, MAE, CP, Russie, vol. 107, fol. 438.
43. . Antoine-Ignace Anthoine (1749-1826) se forme au commerce dans les maisons françaises de Constantinople. Sa réussite et sa bonne réputation lui permettent d'être anobli en 1786. En 1805, Napoléon le nomme maire de Marseille et le fait baron de Saint Joseph trois ans après. En 1820, il publie à Paris un *Essai historique sur le commerce et la navigation en mer Noire*, dans lequel il relate ses efforts pour exploiter le commerce de Kherson. Sur la carrière de ce personnage, voir Gilbert Buti, « Du comptoir à la toge. Antoine Anthoine : négoce, familles et pouvoirs en Provence au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 112, n° 4, 2005, p. 201-215.
44. . MAE, CP, Russie, vol. 105, fol. 33-34, Saint-Priest à Corberon, 8 août 1780.
45. . Anthoine de Saint Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation en mer Noire*, *op. cit.*, p. 40. Poterat est beaucoup plus sceptique sur le potentiel du port de Kherson. Il le juge insuffisamment profond et situé trop en amont sur le Dniepr : « Vouloir faire de Kerson un port de mer, et de ce port de mer le centre de l'établissement d'une marine militaire et de commerce [...] est un projet extravagant, et si déraisonnable que je ne conçois pas qu'il ait jamais pu être imaginé, résolu, et mis en exécution par un gouvernement qui ait l'ombre du sens commun », « Observations politiques, militaires et de commerce... », AD. Loiret, 12 J 46, fol. 117.
46. . AN, AE, B<sup>1</sup>, vol. 989, fol. 386, « Mémoire sur les demandes du sieur Anthoine en Russie sur l'utilité du commerce que la France pourra faire par la mer Noire. Exposé et résultats des démarches en Russie », 1782.
47. . Anthoine acquiert la conviction que les affaires de Faleev sont mal gérées à cause de son inexpérience en matière de commerce et qu'il n'est par conséquent pas un partenaire fiable, « Mémoire sur les demandes du sieur Anthoine en Russie sur l'utilité du commerce que la France pourra faire par la mer Noire. Exposé et résultats des démarches en Russie », 1782, AN, AE, B<sup>1</sup>, vol. 989, fol. 387.
48. . MAE, CP, Russie, vol. 107, fol. 440, « Notions sur Kerson » par Anthoine, 1781. La présence de capitaines occidentaux semble alors constituer une garantie, car les Russes étaient réputés sans connaissance réelle de la navigation, alors que les Turcs et les Grecs étaient considérés comme de mauvais marins, ignorant l'usage de la boussole et devant donc se contenter de naviguer à vue ; voir Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861*, *op. cit.*, p. 34.
49. . MAE, CP, Russie, vol. 105, fol. 35, Saint-Priest à Corberon, 8 août 1780.
50. . Anthoine de Saint Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation en mer Noire*, *op. cit.*, p. 102-104.
51. . « Ce prince a gardé le mémoire sans le lire, en lui promettant qu'il en ferait une note qu'il mettrait sous les yeux de l'impératrice. Mais comme il semble qu'il est dans le génie russe de ne rien finir, et que ce défaut est éminemment celui du P<sup>ce</sup> Potemkin, il est à craindre que cette affaire ne traîne prodigieusement en longueur ». MAE, CP, Russie, vol. 107, fol. 127, Vérac à Vergennes, 10 septembre 1781.
52. . Le précieux sésame autorisant le commerce est daté du 2 juin 1782 : « À la requête du sieur Anthoine négociant de Marseille, il lui est permis de commercer par la mer Noire et Kherson, suivant les lois, ce qui aura lieu jusqu'à la publication du règlement pour le commerce de la mer Noire ». « Mémoire sur les demandes du sieur Anthoine en Russie sur l'utilité du commerce que la France pourra faire par la mer Noire. Exposé et résultats des démarches en Russie », 1782, AN, AE, B<sup>1</sup>, vol. 989, fol. 390.
53. . *Ibid.*, fol. 392.

54. . AD Loiret, vol. 12 J 46, fol. 20, « Observations politiques, militaires et de commerce... », par Poterat.
55. . « Si Danzig tombe, si Kerson profite de sa ruine, ce seront les Russes, les Turcs et la France qui en tireront avantage. L'Angleterre, la Hollande, la Suède et le Danemark perdront le bénéfice d'une grande partie du commerce de la Pologne, et une pareille révolution est bien loin d'être indifférente aux yeux de la politique », Instructions au marquis de Vêrac, 6 mai 1780, Alfred Rambaud (éd.), *Recueil des instructions données aux ambassadeurs, Russie*, op. cit., p. 363-364.
56. . MAE, CP, Russie, vol. 107, fol. 187, Vergennes à Vêrac, 18 octobre 1781.
57. . AN, AE, B<sup>1</sup>, vol. 989, fol. 373, « Mémoire sur les démarches du sieur Anthoine en Pologne et sur l'utilité du commerce que la France pourra y faire par la mer Noire », 1782.
58. . « Il a fallu vaincre la répugnance qu'ils partagent, avec tous les Polonais, d'avoir des affaires en Russie, leur représenter Kerson comme un pays libre, où l'on n'est point vexé, où les marchandises de Pologne entrent la plupart sans payer de douanes, où ils auraient à faire à des Français ». *Ibid.*, fol. 374.
59. . Anthoine de Saint Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation en mer Noire*, op. cit., p. 129. Un oukase du 27 septembre 1782 autorise l'entrée dans le port de Kherson de marchandises polonaises exemptées de droits de douane. Jan Reychman, « Le commerce polonais en mer Noire au XVIII<sup>e</sup> siècle par le port de Kherson », *Cahiers du Monde russe et soviétique*, vol. VII, n° 2, avril-juin 1966, p. 236.
60. . AN, AE, B<sup>1</sup>, vol. 989, fol. 381, « Convention passée entre les membres de la compagnie polonaise qui s'est proposée de faire le commerce de Pologne par la mer Noire », 1782.
61. . « L'utilité que pouvaient en retirer nos relations commerciales et notre politique, fut vivement sentie par ces ministres. Ils m'exhortèrent à m'occuper des moyens d'effectuer ce projet, m'assurèrent qu'ils en protégeraient l'exécution, et qu'ils m'accorderaient toutes sortes de facilités et d'encouragements », Anthoine de Saint Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation en mer Noire*, op. cit., p. 134, voir également p. 139-141.
62. . AD Loiret, 12 J 46, fol. 130, « Observations politiques, militaires et de commerce... », par Poterat.
63. . Il obtient, en particulier, des exemptions fiscales pour les produits importés, un prêt de 50 000 livres pour développer ses établissements à Kherson, la cession de navires rendus disponibles par la fin de la guerre d'Amérique, et un engagement du secrétariat d'État à la Marine de s'adresser à lui pour les achats des arsenaux royaux. Seule la réduction de la quarantaine lui est refusée, voir Anthoine de Saint Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation en mer Noire*, op. cit., p. 134, également p. 145-147.
64. . Jan Reychman, « Le commerce polonais en mer Noire au XVIII<sup>e</sup> siècle par le port de Kherson », art. cit., p. 243.
65. . « Je prends la liberté de mettre sous vos yeux l'état des navires arrivés de Kerson en ce port [Marseille]. Vous verrez, Monseigneur, qu'il en est venu quatre dans l'année 1784, et que l'an dernier, leur nombre s'est élevé à douze. Il y a toute apparence que celle-ci sera beaucoup plus considérable ». MAE, CP, Russie, vol. 117, fol. 52, Anthoine à Vergennes, 26 janvier 1786.
66. . MAE, CP, Russie, vol. 117, fol. 56, « État des navires arrivés de Kerson à Marseille en l'année en 1784 et en 1785 ». Bien qu'il y ait eu quelques dérogations auparavant, ce n'est qu'avec le traité franco-ottoman de 1802 que les Turcs reconnaissent aux Français le droit de venir sous leurs couleurs en mer Noire.
67. . « Mon établissement est occupé dans ce moment de divers essais pour la Marine en chanvre, merrains, gournables, viandes salées, bois de chêne et d'orme. Le succès de celui en mâtures, qui nous assure en temps de guerre une ressource nouvelle pour cet approvisionnement, m'a d'autant plus fait plaisir qu'il m'a mis à même de remplir à cet égard les vues du gouvernement ». MAE, CP, Russie, vol. 117, fol. 52, Anthoine à Vergennes, 26 janvier 1786.



68. . « Il importe aux deux puissances d'étendre le commerce entre leurs sujets, et elles ont intérêt, non de faire un grand bénéfice sur peu de marchandises, mais de petits bénéfices répétés sur une grande quantité de marchandises », Vergennes à Simolin [résident de Catherine II à Versailles], 28 juillet 1785, Alfred Rambaud (éd.), *Recueil des instructions données aux ambassadeurs, Russie, op. cit.*, p. 230.
69. . Gilbert Buti, « Du comptoir à la toge... », art. cit., p. 207.
70. . Malouet, intendant de la marine à Toulon, écrit à propos d'Anthoine : « De toutes les commissions dont il a été chargé pour l'arsenal de Toulon, aucune n'a réussi. Il semble véritablement qu'il ait réservé pour son propre compte l'intelligence et les lumières que je lui connais ». Malouet le considère en effet comme un « négociant très éclairé sur ses intérêts et faisant de très bonnes affaires dans le commerce de la mer Noire », cité dans Jean-Louis Van Regemorter « Légende ou réalité : Antoine Anthoine, pionnier du commerce marseillais en mer Noire », dans Jean-Antoine Gili et Ralph Schor (dir.), *Hommes, idées, journaux. Mélanges en l'honneur de Pierre Guiral*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1988, p. 322 et 324.
71. . Faruk Bilici, *La politique française en mer Noire, 1747-1789...*, op. cit., p. 127.
72. . AD Loiret, vol. 12 J 46, fol. 20, « Observations politiques, militaires et de commerce... », par Poterat.
73. . Jean-Louis Van Regemorter « Légende ou réalité : Antoine Anthoine, pionnier du commerce marseillais en mer Noire », art. cit., p. 323.
74. . Cité par Jean-Louis Van Regemorter, *La Russie méridionale, la mer Noire et le commerce international de 1774 à 1861*, op. cit., p. 64. Cette observation déabusée en rejoint d'autres qui, dès l'origine, contredisaient l'enthousiasme d'Anthoine, de Saint-Priest et de Vérac. En 1781, le voyageur anglais William Coxe émet de sérieuses réserves sur le développement du commerce russe par la mer Noire, encore dans « l'état infantile », estimant que « l'accomplissement de ce grand et vaste projet ne peut qu'être l'œuvre du temps, et dépend d'une multitude de contingences, et nous ne pouvons pas prétendre former un avis décisif sur la probabilité de son succès ou de son échec », William Coxe, *Travels into Poland, Russia, Sweden and Denmark. Interspersed with historical relations and political inquiries*, Londres, 1785, vol. 2, p. 248, notre traduction.
75. . Cependant son frère Louis est de retour à Kherson en 1792 après la signature de la paix russo-ottomane, Gilbert Buti, « Du comptoir à la toge... », art. cit., p. 208.
76. . En 1784, on ne compte que 7 arrivées de navires français dans les ports de Russie, 10 en 1785, 12 en 1786, 18 en 1787, 30 en 1788. MAE, MD, France, vol. 2013, fol. 183, « Progression de la navigation française en Russie depuis l'année 1784 », « n.b. : Avant cette époque il ne venait en Russie annuellement qu'un ou deux bâtiments français dans les ports de Russie ».
77. . MAE, CP, Russie, vol. 107, fol. 122, Vérac à Vergennes, 10 septembre 1781.
78. . Jean-Louis Van Regemorter, « Commerce et politique : préparation et négociation du traité du franco-russe de 1787 », *Cahiers du monde russe*, n° 3, 1963, p. 236-239.
79. . Anthoine de Saint Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation en mer Noire*, op. cit., p. 131 et 156, et AN, AE, B<sup>1</sup>, vol. 989, fol. 376 et 393, « Mémoire sur les demandes du sieur Anthoine en Russie sur l'utilité du commerce que la France pourra faire par la mer Noire. Exposé et résultats des démarches en Russie », 1782.
80. . Anthoine de Saint Joseph, *Essai historique sur le commerce et la navigation en mer Noire*, op. cit., p. 175.
81. . Frank Fox « Negotiating with the Russians: Ambassador Ségur's Mission to Saint Petersburg, 1784-1789 », *French Historical Studies*, n° 1, 1971, p. 47-71.

---

## RÉSUMÉS

Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, les échanges de la France avec la Russie reposent sur un paradoxe. Les productions du royaume y sont très demandées, alors que ses négociants ne s'intéressent pas au marché russe. Les marchandises russes sont également recherchées en France, surtout les fournitures navales, mais elles y sont apportées par des étrangers, en particulier les Hollandais. Pour le gouvernement français, l'une des solutions serait de pouvoir accéder directement au marché russe *via* la mer Noire. La fondation de Kherson en 1778, à la suite de la victoire de l'impératrice Catherine II sur les Turcs, ouvre de nouveaux horizons au commerce franco-russe. Afin d'attirer les négociants russes, Versailles leur accorde une série de privilèges douaniers. Mais les espoirs du gouvernement reposent davantage sur la personne d'Antoine Anthoine. Ce négociant marseillais est chargé d'une mission en Russie en 1781-1782, à l'issue de laquelle il obtient le droit de faire le commerce de la mer Noire. Mais il déçoit rapidement, tout comme le secrétariat d'État à la Marine qui comptait sur lui pour obtenir des approvisionnements abondants et bon marché. En 1789, Anthoine renonce, sonnait ainsi le glas des ambitions du gouvernement français dans le commerce de la mer Noire.

In the 17<sup>th</sup> and 18<sup>th</sup> centuries, exchanges between France with Russia relied on a paradox. French products were very much in demand, but French merchants were not interested in that commerce. Russian goods were also in great request in France, especially as far as naval stores were concerned, but they were brought to France by foreign merchants, particularly the Dutch. For the French government, a solution could be to get a direct access to the Russian market *via* the Black sea. The foundation of Kherson in 1778, as a result of Empress Catherine II's victory over the Turks, opened new perspectives for the Franco-Russian trade. In order to attract the Russian merchants, Versailles granted them several custom privileges. But the French government's hopes rested ultimately on the person of Antoine Anthoine. This merchant from Marseilles was in charge of a mission in Russia in 1781-1782, at the end of which he obtained the right to trade in the Black sea. But he was rapidly disappointed, just as the French secretary of State of the Navy who relied upon him to get abundant and cheap supplies. In 1789, Anthoine gave up this trade, and it represented the end of the ambitions of the French government on the Black sea trade.

## INDEX

**Keywords :** 18th century, Antoine Anthoine, Black Sea, French diplomacy, Russia, trade

**Mots-clés :** Antoine Anthoine, commerce, diplomatie française, Mer Noire, Russie

## AUTEUR

### ERIC SCHNAKENBOURG

Maître de conférences à l'Université de Nantes, membre de l'Institut Universitaire de France, il consacre ses travaux à l'histoire des relations internationales aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Ils portent plus particulièrement sur l'influence croisée de la diplomatie et du commerce dans les rapports de la France avec les puissances du nord et l'est de l'Europe. Il vient de publier, en collaboration avec Frédéric Dessberg, *Les horizons de la politique extérieure française : régions périphériques et espaces seconds dans la stratégie diplomatique et militaire de la France (XVI<sup>e</sup> - XX<sup>e</sup> siècle)*, Bruxelles, Peter Lang, 2011.