



PAR TRISTAN GASTON-BRETON

La Hanse, une union économique au moyen-âge

Une union économique européenne avant l'heure ? Pendant deux siècles de fait, du XIII^{ème} au XV^{ème} siècles, la Hanse - guilde, en haut-allemand - parvient à s'assurer un quasi-monopole sur les échanges entre l'Ouest et l'Est de l'Europe septentrionale. Sans doute cette association de villes marchandes qui, à son apogée, réunit plus de 150 cités d'Europe du Nord - dont, parmi les plus importantes, Lübeck, Hambourg, Danzig et Cologne - ne dispose-t-elle d'aucune institution commune. Pas, derrière, la Hanse, d'Etat constitué ni même de véritable ligue. Simplement des villes jalouses de leurs prérogatives, très à cheval sur leur indépendance et souvent rivales. Sans personnalité juridique, sans armée, sans fonctionnaires, la Hanse n'est en fait qu'une union d'intérêt. Ce qui soude ses membres ? La nécessité de jouer en commun pour capter les trafics de l'Europe du Nord, de

Londres à la lointaine Russie. A défaut d'institutions centralisées, la Hanse n'en possède pas moins une assemblée plénière qui se réunit pour la première fois en 1356. L'objet de cette réunion ? Riposter au roi d'Angleterre Edouard III qui a ordonné l'arrestation des marchands de la Hanse installés à Londres et la saisie de leurs biens. Il faut dire qu'un peu plus tôt, la ville hanseatique de Bruges avait fait arrêter, juger et exécuter un pirate anglais coupable d'avoir pillé un navire de commerce. Ce jour de 1356, l'assemblée plénière de la Hanse décide d'envoyer des ambassadeurs à l'étranger. Riches, les villes de la Hanse sauront désormais défendre avec succès leurs intérêts. On le voit bien en 1360 lorsque le roi du Danemark, profitant de l'affaiblissement du pouvoir impérial, tente de s'imposer sur les rives de la mer du Nord et de la Baltique, « domaine réservé » de la



Hanse. Finançant l'armement de navires et le recrutement de marins et de soldats, les hanséates parviennent à faire reculer les Danois. Mieux encore ! Ils obtiennent que l'élection des rois du Danemark leur soit dorénavant soumise. Quand les marchands s'essayaient avec succès à la diplomatie...

Lorsque la Hanse commence à émerger, aux alentours de 1200 - le terme lui-même est attesté pour la première fois en 1267 - cela fait longtemps déjà que des navires de commerce sillonnent la Mer du Nord et la Baltique. Dès avant l'an 1000, les marchands scandinaves fréquentent ainsi l'Angleterre mais aussi Novgorod, dans le Nord-Ouest de l'actuelle Russie, d'où ils ramènent des fourrures, de l'ambre et de la cire. Un siècle plus tard, c'est au tour des Allemands de s'immiscer dans ces trafics. En 1161, un certain nombre d'entre eux fondent une association afin de défendre leurs intérêts et de lutter contre la concurrence des Scandinaves. Leur principale base est le port de Visby, sur l'île de Gotland. Située en mer Baltique, à quelques encablures de la Suède, celle-ci est alors l'une des principales plaques tournantes du commerce entre les ports d'Europe du Nord. Pas pour très longtemps au demeurant. A partir du début

du XIIIème siècle, une ville s'impose en effet comme le nouveau port de transit pour le commerce entre l'est de la Mer Baltique et la Mer du Nord : Lübeck. Sa fondation, en 1158, s'inscrit dans le cadre de la colonisation du Mecklembourg et de la Poméranie par les Ducs de Saxe. Elle ouvre tout grand aux Allemands les portes de la Baltique et permet un essor commercial très rapide. De fait, grâce aux privilèges dont l'ont dotée ses fondateurs, Lübeck attire un nombre croissant de marchands venus de Flandres ou d'Allemagne occidentale. D'autres villes de la région profitent à leur tour de cette dynamique. C'est le cas notamment de Schwering - créée par les Ducs de Saxe en 1160 - ou de Wismar, fondée au bord de la Baltique en 1229. A cette date, les villes allemandes de la Baltique contrôlent déjà l'essentiel du trafic en Europe du Nord. Mais elles agissent encore de manière totalement indépendantes et sans aucune concertation.

Le pas décisif en la matière est franchi en 1241. Cette année-là en effet, Lübeck et Hambourg - une ville plus ancienne mais qui connaît elle aussi un développement économique très rapide - signent un traité qui leur permet d'asseoir leur contrôle sur la voie terrestre reliant la Baltique à la

Mer du Nord par l'isthme d'Hols-
tein. A ce moment, déchirée par
l'interminable conflit qui oppose
l'Empereur et le Pape, l'Alle-
magne est plongée dans l'anar-
chie la plus totale. Occupés à
livrer bataille en Italie, les empe-
reurs ne sont plus en état d'as-
surer la protection des villes, ex-
posant les marchands aux at-
taques des brigands, des pirates
ou des vassaux en rupture de
ban. Assurer la sécurité des per-
sonnes et des biens et, au pas-
sage, s'assurer le contrôle des
échanges en Mer du Nord et
dans la Baltique : tels sont les
objectifs du traité signé entre les
deux villes. Dans les 50 années
qui suivent, attirés par l'influence
grandissante de Lübeck et de
Hambourg, d'autres villes rejoin-
nent l'alliance, entraînant le dé-
clin puis la disparition de l'asso-
ciation du Gotland créée en
1161. Des cités portuaires, pour
l'essentiel, mais aussi des villes
continentales comme Berlin, Cra-
covie, Cologne ou Magdebourg.
A leur apogée, les villes de la
Hanse seront entre 170 et 200.

La Hanse, c'est donc d'abord un
chapelet de villes qui prend en
écharpe tout le Nord de l'Europe,
entre la Flandre et la Poméranie
en passant par la Pologne et les
actuels pays baltes. Des villes
qu'unissent une même langue -
le bas allemand - et un même

style architectural dont témoi-
gnent les maisons en briques
rouges que l'on peut encore voir
à Lübeck ou à Riga. Mais ce
sont aussi des comptoirs qui
s'étalent des îles britanniques -
Londres notamment, - à la Rus-
sie (Novgorod ou Smolensk) en
passant par la Flandre et les
pays scandinaves. Les échanges
sont simples, « quasi coloniaux
» comme le souligne l'histo-
rienne Valérie Sobotka : produits
manufacturés en provenance de
l'Ouest de l'Europe contre pro-
duits primaires venus de l'Est et
du Nord. Vers la Russie et les
pays baltes, les hanséates ex-
portent ainsi des draps de
Flandre, de Hollande et d'Angle-
terre mais aussi, via Bruges et
Cologne, des vins du Rhin,
d'Aquitaine et du Portugal et des
produits méditerranées. De ces
contrées, ils rapportent des four-
rures, de la cire, de l'ambre, de
la morue séchée de Norvège, du
hareng salé mais aussi du blé,
du bois, du sel ou de la bière.
Ces trafics se font pas voie ter-
restre, fluviale - le Rhin, la We-
ser, l'Elbe, l'Oder et la Vistule
donnent accès aux arrière-pays
allemand et polonais - mais
aussi maritimes. En la matière,
la Hanse dispose, avec la *kooge*
- un bateau effilé - puis avec la
hourque - une embarcation plate
en ventrue capable de transpor-
ter une cargaison de 200 ou 300
tonnes - des navires les plus

modernes de leur temps. Vers 1400, les villes hanséates possèdent la première flotte d'Europe. Par les foires de Flandre et de Champagne qu'ils fréquentent assidûment, les marchands hanséatiques font également des affaires jusqu'à Constantinople.

Voués au commerce, dotés de privilèges importants, les comptoirs manifestent la toute-puissance de la Hanse et sa mainmise sur les échanges de l'Europe du Nord. Dans une logique protectionniste, seuls y sont acceptés les marchands des villes membres. Commis y négociants y vivent à part. Entouré de murs, le comptoir possède ses entrepôts, sa douane, ses instruments de mesure, ses maisons d'habitation et ses églises. Les commis ou les apprentis marchands doivent y demeurer dix ans, rester célibataires et apprendre la langue et les usages locaux. Quant aux villes de la Hanse, elles font tout pour entraver l'activité des négociants étrangers. A Lübeck ainsi, ceux-ci ne peuvent exposer publiquement leurs marchandises. Ils n'ont pas non plus le droit de sortir de la ville des produits importés.

« Tenant l'offre et la demande dans une même main » selon l'expression de Fernand Braudel, la Hanse allait tenir l'espace commercial nordique jusqu'au

début du XV^{ème} siècle. A cette date, les hanséates doivent faire face à de nouveaux concurrents : les marchands de Nuremberg, d'abord, très actifs dans les foires de Champagne et en Italie et qui n'hésitent désormais plus à s'aventurer en mer du Nord et dans la Baltique. Mais aussi, et surtout, les marchands anglais, organisés désormais en compagnies commerciales et qui, eux aussi, captent une part croissante des trafics de la zone. Entre les Anglais et les Hanséates, la rivalité commerciale devient rapidement féroce, courses et captures de navires par les pirates alternant avec razzias et blocus. A ces défis s'ajoutent, à partir du XVI^{ème} siècle, les ferments de division provoqués par la Réforme. Si la majorité des villes de la Hanse adoptent les idées de Luther, la coupure de l'Europe gêne les affaires. Et puis il y a, bien sûr, les nouvelles routes commerciales, celles ouvertes par les Portugais vers l'Océan Indien par le cap de Bonne-Espérance. Très excentrées, les villes de la Hanse ne sont pas en mesure d'en profiter. Mais c'est finalement la guerre de Trente ans, qui déchire l'Europe entre 1618 et 1648, qui porte un coup fatal à la Hanse. La plupart des villes situées au bord de la Baltique et de la mer du Nord sortent ruinées du conflit. A ce moment de



toutes façons, cela fait longtemps déjà que les trafics septentrionaux sont tombés entre les mains des Hollandais, rendant possible la formidable ascension d'Amsterdam.



Tristan GASTON-BRETON,

Historien d'entreprises

tgastonbreton@elzear.com