CROUZET, François, *Bordeaux au XVIII^e siècle (Extrait du tome V de l'Histoire de Bordeaux)*. Bordeaux : Imprimeries Delmas, 1968. P. 191 à 323, 485 à 510.

Jean-Pierre Wallot

Volume 22, numéro 4, mars 1969

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/302840ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/302840ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Wallot, J.-P. (1969). Compte rendu de [CROUZET, François, *Bordeaux au XVIII^e siècle (Extrait du tome V de l'Histoire de Bordeaux)*. Bordeaux : Imprimeries Delmas, 1968. P. 191 à 323, 485 à 510.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 22(4), 650–652. <https://doi.org/10.7202/302840ar>

CROUZET, François, *Bordeaux au XVIIIe siècle (Extrait du tome V de l'Histoire de Bordeaux)*. Bordeaux: Imprimeries Delmas, 1968. Pp. 191 à 323, 485 à 510.

Dans ces chapitres denses, nuancés et très documentés, quantitativement et qualitativement, le professeur Crouzet étudie minutieusement le commerce du port de Bordeaux, au XVIIIe

siècle, à travers des analyses structurelles et conjoncturelles (temps long, moyen et court). Outre l'intérêt de la méthodologie, le sujet lui-même déborde largement les cadres de l'histoire locale traditionnelle. C'est tout le monde atlantique que l'auteur sonde à travers les ramifications internationales qui se croisent et se nouent autour de ce centre européen d'importation et de redistribution des denrées coloniales (essentiellement les sucres, les cafés et l'indigo des Antilles françaises). Le port de Bordeaux croît rapidement au XVIII^e siècle grâce à l'expansion foudroyante de son commerce avec les Antilles. A partir du milieu du siècle, il se classe au premier rang en France pour le trafic avec les colonies : développement qui se greffe sur un arrière-pays agricole (céréales, vins), les contacts étant déjà nombreux avec le reste de l'Europe et l' "Internationale huguenote". Des facteurs secondaires ont également favorisé la prospérité : ouverture ou expansion des échanges avec l'océan Indien et les Etats-Unis, construction navale, diversification heureuse du commerce tout au long du siècle. Sur le plan conjoncturel, le commerce de Bordeaux a réussi quelques bonds vigoureux, mais de courte durée (de 1738 à 1743, de 1749 à 1755, vers 1770), en alternance avec des paliers plus longs et parfois des chutes (v.g. durant la Guerre de Sept Ans).

La croissance du port de Bordeaux, parallèle à celle de la France du XVIII^e siècle, manifestait le développement, chez celle-ci, "d'une économie "dualiste", dont la masse, agricole et artisanale, restait archaïque et relativement stagnante, mais dont un secteur, tourné vers l'Océan et vers Saint-Domingue... mal relié d'ailleurs au précédent, connaissait une croissance brillante selon des lignes capitalistes" (p. 322). Succès d'ailleurs éphémère que celui de Bordeaux, cet entrepôt atlantique de l'époque pré-industrielle. Au XIX^e siècle, les moteurs de l'économie seraient le charbon, le fer et le coton. Or Bordeaux s'adossait à un arrière-pays agricole, non industriel. "Il est légitime de penser que la croissance du XVIII^e siècle ne pouvait se poursuivre, et que la Révolution et la guerre n'ont fait que précipiter et aggraver un déclin inévitable par suite des changements de structure de l'économie mondiale (p. 510)."

Certains aspects de cette étude concernent plus directement la Nouvelle-France. Bordeaux, au XVIII^e siècle, se spécialise dans les voyages directs avec les Antilles. Il sert aussi de centre de distribution pour des denrées coloniales importées souvent sur des navires rattachés à d'autres ports. Ainsi, il se classe au 3^e ou au 4^e rang des ports français pour les importations de

morue. Pourtant, il n'arme lui-même que peu de navires pour Terre-Neuve et le Canada. Et dans ce dernier cas, la plupart d'entre eux participent à un commerce triangulaire entre Bordeaux, l'Île Royale ou Québec et les Antilles. La moyenne des navires en partance pour le Canada grimpe péniblement d'à peine 2 ou 3 par année, au début du siècle, à environ 5 dans les années 1730. Puis c'est l'explosion durant l'interlude entre la Guerre de la Succession d'Autriche et la Guerre de Sept Ans : Gradis, avec l'aide de Bigot et Bréard, lance la "Société du Canada" en 1748. De 1749 à 1755, 124 navires quittent Bordeaux pour Québec et 55 pour Louisbourg, soit 179 bâtiments, la moitié des vaisseaux sortis des 6 principaux ports français pour ces deux destinations. Après la Conquête, la France se maintient aux Antilles, mais abandonne la Nouvelle-France aux Anglais. L'auteur déroge ici à "[l']usage de se lamenter sur les pertes coloniales subies par la France aux traités de 1713 et de 1763, mais en fait la valeur des territoires cédés à l'Angleterre était surtout potentielle, et la France conserva ou récupéra ceux qui jouaient un rôle important dans l'économie du XVIII^e siècle, c'est-à-dire les trois colonies des Antilles" (p. 231). Et d'ailleurs, l'empire français dans son ensemble n'apparaît-il pas comme une "création... artificielle, à laquelle l'opinion était indifférente, qui n'était pas soutenue par une puissance maritime adéquate" (p. 323) ?

Bref, il s'agit là d'une étude indispensable pour quiconque s'intéresse au commerce atlantique et colonial, au XVIII^e siècle.