

sophistiquées d'achat à crédit que continuaient à privilégier les marchands castillans. L'hypothèse est séduisante, mais elle n'explique pas tout : s'ils pouvaient payer au comptant et capter ainsi à la source les flux d'exportation toiliers de l'Ouest français, c'est que Vitréens, Malouins, Rouennais avaient – déjà – réussi à se brancher sur les flux d'argent-métal venant d'Amérique, en s'implantant sur les places andalouses, avec leurs réseaux marchands, et en construisant une liaison maritime directe avec celles-ci. C'est tout un « système » de relations maritimes et commerciales qui a ainsi basculé entre 1570 et 1635 : pourquoi ? Comment ? Voilà de quoi justifier une suite à ce colloque d'une grande richesse.

André LESPAGNOL
Université Rennes 2

SEBOUH D. ASLANIAN,

*From the Indian Ocean to the Mediterranean:
The Global Trade Networks
of Armenian Merchants from New Julfa,*
Berkeley, University of California Press, 2011,
392 p., ISBN 978 0520266872

Dans ce livre attendu, Sebouh Aslanian étudie le réseau marchand des Arméniens de la Nouvelle-Djoulfra (Ispahan, Perse safavide) entre 1605 et 1747. Il y a quelques décennies, deux articles pionniers de Levon Khachikian et de Kéram Kévonian avaient pointé

l'importance de ce groupe pour les échanges commerciaux eurasiatiques de l'époque moderne². Par la suite, à l'image d'Edmund Herzig et de Sushanik Khachikian puis d'Ina Baghdiantz McCabe et de Bhaswati Bhattacharya, plusieurs historiens se sont penchés sur cet objet d'études, et les avancées ont été nombreuses. Il restait encore à écrire les premières synthèses. Sushil Chaudhury et Kéram Kévonian ont récemment livré des résultats importants sur les racines historiques de ce réseau marchand et sur ses pratiques comptables³. Le livre de Sebouh Aslanian affiche quant à lui la volonté d'en saisir l'organisation et le fonctionnement. Fruit d'une thèse soutenue à Columbia University en 2007 et patiemment enrichie jusqu'en 2010, cet ouvrage s'appuie sur une masse considérable d'archives récoltées sur trois continents et écrites en plusieurs langues, dont le dialecte arménien aujourd'hui disparu de la Nouvelle-Djoulfra. Autant le dire d'emblée, ce travail d'histoire globale est une grande réussite, tant par les informations fournies que par la finesse des analyses.

L'ouvrage comporte neuf chapitres. Le premier présente l'intérêt du sujet et fixe les objectifs. Les Arméniens de la Nouvelle-Djoulfra, banlieue d'Ispahan ayant compté 30 000 habitants à son zénith, ont formé le seul réseau marchand à avoir opéré avec succès aussi bien dans les empires « de la poudre à canon » (ottoman, safavide et moghol) qu'en Europe, en Russie ou en Chine. À ce titre, ils sont emblématiques de ces groupes qui ont construit les débuts de la mondialisation et en ont tiré profit. La seconde raison de l'intérêt du sujet est liée au fait que ces hommes comptent parmi les rares marchands asiatiques à avoir laissé des archives propres. Cette documentation permet donc d'observer le fonctionnement d'une communauté marchande de longue

2. Levon KHACHIKIAN, « The ledger of the merchant Hovahannes Joughayesti », *Journal of the Asiatic Society*, 1966, 8-3, p. 153-186, et Kéram KÉVONIAN, « Marchands arméniens au XVII^e siècle. À propos d'un livre arménien publié à Amsterdam en 1699 », *Cahiers du monde russe et soviétique*, XVI-2, 1975, p. 99-244.

3. Sushil CHAUDHURY, Kéram KÉVONIAN, *Les Arméniens dans le commerce asiatique au début de l'époque moderne*, Paris, Éditions de la MSH, 2008.

distance en décentrant le regard, c'est-à-dire en évitant de recourir aux seules archives produites par les sociétés européennes. Pour ce faire, Sebouh Aslanian revendique un emprunt à la sociologie économique et une attention marquée aux récents apports de la recherche sur les réseaux marchands. L'auteur pointe notamment les limites de la notion de « diaspora marchande », inventée par Abner Cohen puis rendue célèbre chez les historiens par les travaux de Philip Curtin, qui est finalement une catégorie plus descriptive qu'analytique. Influencé par les travaux de Claude Markovits sur les marchands indiens de la province du Sind⁴, il préfère aborder son objet par le concept de « société de circulation », outil lui permettant de saisir les caractéristiques du réseau et d'en expliquer les ressorts internes.

Les chapitres 2 et 8 décrivent l'origine et la fin du réseau. L'auteur insiste sur l'importance des héritages. Si la déportation de 1605 depuis Djoulfa, aujourd'hui en territoire azéri, est l'acte de naissance de cette communauté, elle n'explique pourtant pas son succès. Sebouh Aslanian relate l'importance préalable de l'ancienne Djoulfa dans le commerce de la soie persane au cours de la seconde moitié du XVI^e siècle. Dans le même temps, il relativise le caractère « prémédité » des conséquences de la déportation décidée par Shah Abbas I^{er} sur la trajectoire du réseau marchand. L'auteur redonne toute sa place aux ajustements politiques en fonction des événements. Il démontre également que l'invasion afghane de 1722 n'est pas responsable de la fin du réseau. C'est sous le règne de Nadir Shah, avec sa politique de taxation excessive et le pillage de l'hiver 1746-1747, que la Nouvelle-Djoulfa s'effondre et que s'exerce une relocalisation en Russie et en Inde. Les chapitres 3 et 4 présentent les colonies et sous-ensembles du réseau (ceux de l'océan Indien, de la Méditerranée, de la Russie et de la Baltique et de l'Europe du Nord-Ouest). L'énorme travail de collecte et d'analyse d'archives en Inde, en Iran et en Europe permet à l'auteur de répertorier la présence de ces marchands dans le monde et de saisir l'importance de la toile tissée. Toutes les colonies et tous les sous-ensembles ne sont pas présentés avec le même niveau d'informations mais le panorama est déjà solide.

Les chapitres 5, 6 et 7 abordent les caractères et les ressorts marquants du réseau. L'auteur se penche tout d'abord sur le rôle de la circulation de l'information par une analyse de la correspondance et du système de courrier. Il met ainsi à profit les quelque 1 700 lettres de marchands arméniens qui ont fini dans les dépôts de la British Library. Sebouh Aslanian montre que l'importance des flux d'informations va bien au-delà de la seule sphère commerciale. Ce qui est en jeu avec la correspondance, c'est le maintien de l'intégrité du réseau dans sa globalité. En permettant la transmission et le partage des informations, les échanges épistolaires sont les fils assurant l'unité de la toile. Le sixième chapitre s'intéresse au rôle de la *commenda*. Unité de base fonctionnelle du réseau, ce type de contrat commercial liait un maître bailleur de fonds résidant à Ispahan à un agent itinérant choisi au mieux dans la famille, au pire dans la communauté. Cette sorte de partenariat était le moyen le plus efficace pour les Arméniens de la Nouvelle-Djoulfa d'animer la circulation au loin des hommes, des produits et de l'argent. À ce titre, la *commenda* doit être considérée comme l'élément clé du succès du réseau. Le chapitre 8 s'intéresse à la question de la confiance dans le commerce de longue distance. Francesca Trivellato a récemment

4. Claude MARKOVITS, *The Global World of Indian Merchants, 1750-1947. Traders of Sind from Bukhara to Panama*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000.

interrogé ce problème dans le cadre des affaires entre Juifs de Livourne et Hindous de Goa⁵. Sebouh Aslanian apporte sa contribution en portant la focale sur les activités entre membres d'une même communauté marchande. Avec raison, il refuse l'idée d'une confiance qui serait l'attribut de l'appartenance à un même groupe. En s'appuyant sur les travaux de la sociologie économique américaine influencée par la notion bourdieusienne de « capital social », ce chapitre met en relief l'importance de la réputation et de sa régulation aussi bien dans le cadre de relations informelles que dans un cadre plus institutionnel (on lira à ce propos les pages sur l'Assemblée des marchands). Par ses réflexions sur la circulation de l'information et sur la réputation à travers une étude de cas, Sebouh Aslanian se rapproche des conclusions de Timothy Guinnane sur les éléments garantissant la confiance dans les affaires⁶. La confiance appartient à la sphère du social, du légal et de l'économique. Elle se construit à partir du niveau d'information sur les agissements des partenaires et sur la possibilité de sanctionner les pratiques malhonnêtes.

Le neuvième et dernier chapitre compare les réseaux marchands et les pratiques commerciales des Arméniens de la Nouvelle-Djoulf, des Indiens de Multan et des Juifs séfarades. Cette conclusion s'attache à analyser les liens entre les différents types de partenariat et les caractéristiques des trois réseaux, afin de cerner les avantages et inconvénients respectifs dans le cadre du commerce de longue distance. Par cette étude très convaincante, l'auteur arrive à une conclusion pour les Arméniens de la Nouvelle-Djoulf : la relative fermeture des pratiques commerciales formait un défaut pour ce réseau, un handicap qui découlait du choix de la *commenda* comme forme de partenariat privilégiée. La sécurisation des transactions de longue distance par le recours aux seuls membres de la coalition avait pour contrepartie le manque d'opportunités d'expansion ou de conquête de nouveaux marchés liées au commerce interculturel.

Certains lecteurs pourront croire à des manques dans cet ouvrage. Ainsi, les marchandises sont laissées de côté. Le réseau de la Nouvelle-Djoulf est célèbre pour le commerce de la soie persane, mais ce produit a été le marchepied d'une activité commerciale plus variée. S'intéresser à la gamme entière des matières premières et biens pris en charge par ces marchands est un travail lourd, et aurait en outre demandé à l'auteur de se pencher plus en avant sur le commerce interculturel et sur le problème des « liens faibles » chers à Mark Granovetter. Cet élément nous mène au deuxième reproche qui pourrait être formulé. Comment les Arméniens de la Nouvelle-Djoulf géraient-ils leurs relations d'affaires avec d'autres groupes marchands ? L'ambition initiale du livre était claire. Il ne s'agissait pas d'étudier les relations avec les négociants d'autres communautés ou nationalités mais de voir comment ce réseau fonctionnait de l'intérieur. Les nombreuses recherches en cours viendront sous peu apporter des réponses à cette question laissée en suspens. Finalement, le seul petit défaut de ce travail est la conséquence de son approche structuraliste. Mis à part lors de sa constitution et de son effondrement, la description et l'analyse de ce réseau peuvent souffrir ici ou là d'une imperméabilité aux

5. Francesca TRIVELLATO, *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, Yale University Press, 2009. Cf. *RHMC*, 59-1, janvier-mars 2012, p. 130-133.

6. Timothy W. GUINNANE, « Les économistes, le crédit et la confiance », *Genève*, 79, juin 2010, p. 6-25.

changements et aux évolutions historiques. Il faut peut-être voir ici la contrepartie d'une conceptualisation affirmée et nous aurions dès lors mauvaise grâce à en vouloir à l'auteur, tant les apports sont importants en la matière.

Le matériel graphique et cartographique décrivant le réseau, fournissant des exemples d'itinéraires d'agents et permettant d'analyser la correspondance de quelques maîtres est particulièrement bienvenu. L'index est incomplet mais permet néanmoins de se repérer dans cet espace commercial très dilaté. Au-delà de l'ampleur du travail fourni par Sebouh Aslanian et de la grande qualité des apports de son ouvrage, il reste à souligner les stimulantes interrogations et perspectives de recherche ouvertes pour ceux qui s'intéressent aux réseaux marchands, à la mondialisation de l'époque moderne et aux travaux d'histoire globale.

Olivier RAVEUX
CNRS (UMR TELEMME, Aix-Marseille Université)

CLAIRE JUDE DE LARIVIÈRE,

Naviguer, commercer, gouverner. Économie maritime et pouvoirs à Venise (XV^e-XVI^e siècles),
Brill, Leiden-Boston, 2008, 362 p.,
ISBN 978-90-04-17072-8

Cet ouvrage rédigé dans une langue élégante et précise aborde de manière très claire l'économie maritime vénitienne à la fin du Moyen Âge, et analyse le fonctionnement du commerce, ses acteurs et ses réseaux, décrivant avec finesse

l'inéluctable disparition de la navigation publique au profit de la navigation privée.

Outil essentiel du commerce public, les convois datent du début du XIV^e siècle, quand les autorités choisissent de réserver les grosses galères au commerce et de ne plus les faire participer aux expéditions militaires qu'en cas d'extrême nécessité. Le trafic des *galere da mercato* est contrôlé par un cadre administratif relevant de l'État et garantissant aux marchands des conditions de sécurité accrues. Le système est fondé sur un équilibre entre la défense du bien public et celle des intérêts privés : propriétés de l'État – qui peut toujours les réquisitionner en cas de danger –, les galères sont louées uniquement aux patriciens vénitiens, qui s'engagent par contrat à assurer pour chaque voyage les frais d'armement et d'entretien, ainsi que les dépenses liées à la navigation. Fiables et réguliers, les convois jouissent d'un prestige considérable, indissociable des galères qui deviennent le symbole de la puissance économique et politique de Venise. Quant à la navigation «privée», qui rassemble tous les navires (nefs, coques...) qui ne sont pas de propriété communale, elle constitue le secteur le plus important par le nombre de bâtiments et le volume des marchandises transportées. Jusqu'à la fin du XV^e siècle pourtant, les deux navigations ne sont pas concurrentes, car elles ne transportent pas les mêmes marchandises, les *galere da mercato* étant utilisées pour le trafic de denrées de luxe.

Organisation économique réussie, la navigation publique connaît une crise évidente entre la fin du XV^e et le début du XVI^e siècle. Les convois diminuent en quantité et en nombre de navires, tandis que la fréquentation des routes maritimes évolue, du fait de l'abandon des routes occidentales et du maintien fragilisé des voyages à destination du Levant. Les raisons sont multiples. Le contexte méditerranéen change : la République est en butte à la puissance ascendante de la France et de l'Espagne qui s'affrontent en Italie, ainsi qu'à celle des Turcs, dont l'expansion maritime se heurte d'abord à l'empire commercial de Venise puis à celui des Espagnols. La déstabilisation politique et économique des comptoirs contribue à l'affaiblissement de la navigation publique, tandis que l'essor de la course, tant musulmane que chrétienne, constitue