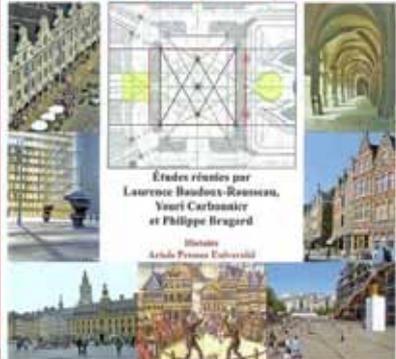
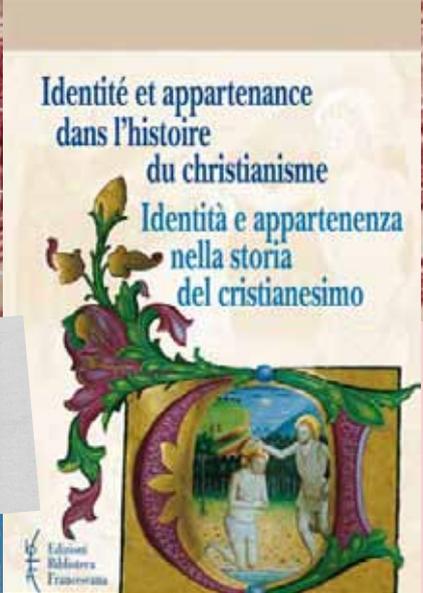
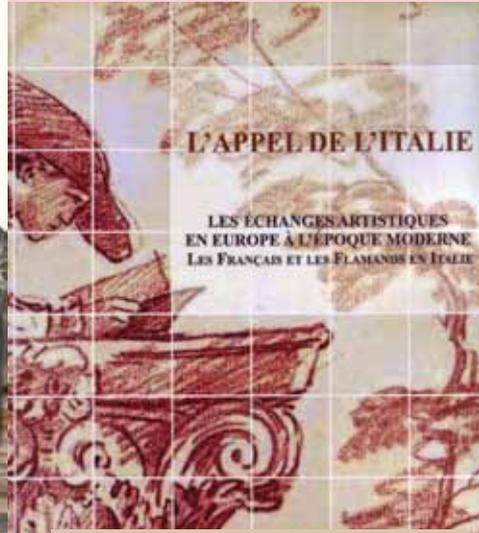
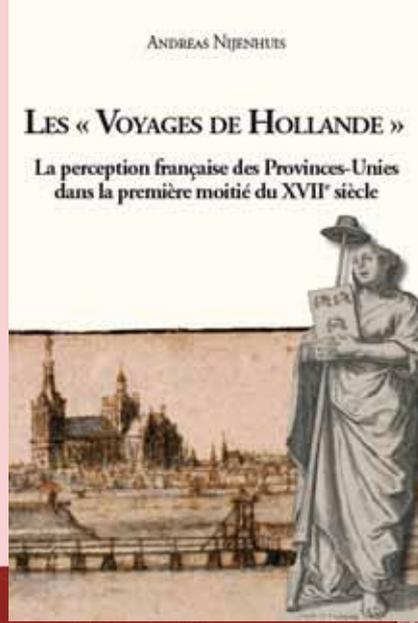
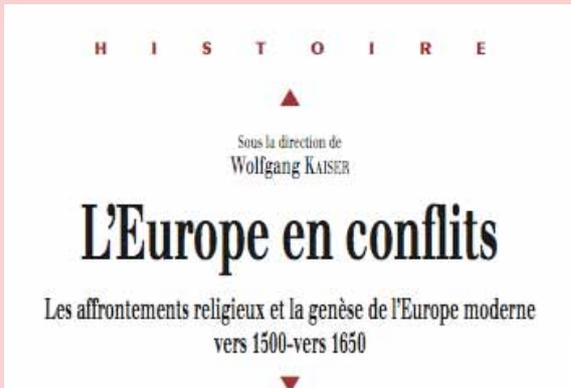


Andreas Nijenhuis

www.andreas-nijenhuis.fr



**Annales**

*Histoire, Sciences Sociales*

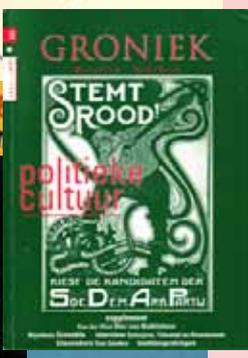
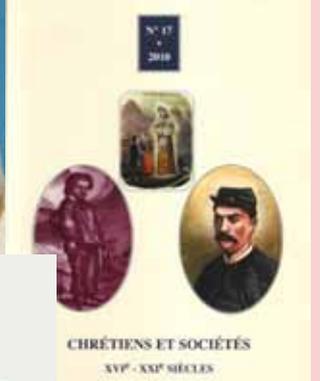
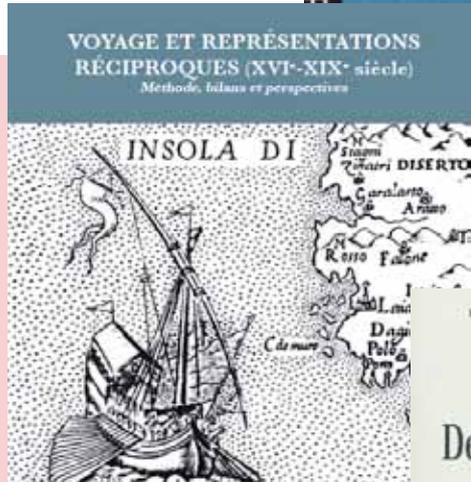
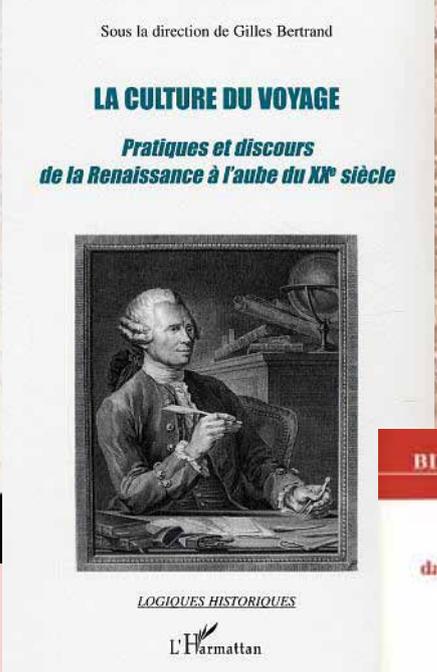
- Histoire britannique (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)  
*Joanna Innes  
Philippe Minard  
Steven King  
Margot Finn*
- La culture des Européens  
*Christophe Charle*
- Héritage jacobin et bonapartisme  
*Sudhir Hazareesingh, Karma Nabulsi*
- Grande-Bretagne



65<sup>e</sup> année - n° 5 septembre-octobre 2010

EDITIONS DE L'ÉCOLE  
DES HAUTES ÉTUDES  
EN SCIENCES SOCIALES

Diffusion  
ARMAND COLIN



## Regards français sur le commerce urbain aux Provinces-Unies (1600-1650)

Andreas Nijenhuis

ATER Université de Savoie et doctorant, Institut Universitaire Européen

*Il n'y a point de païs au monde, où en si peu d'espace, il y ait un si grand nombre de bonnes villes : n'y un si grand trafic de toutes choses, ny de pasturages si gras, ny une si grande abondance de toutes sortes de bons poissons. Du Clocher de Gorcum, dans un temps serein, on peut voir vingt & deux bonnes villes, dont quelques unes tiennent lieu & rang entre les meilleures, les plus fortes, & plus riches de l'Europe<sup>1</sup>.*

Sieur le B, *Le voyageur curieux* (1664)

Dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, la République des Lettres a été tenue en haleine par les « Troubles » aux Pays-Bas espagnols. Déclenchée vers la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, une révolte associe « malcontents » modérés et « gueux » radicaux dans une résistance commune contre la souveraineté espagnole, jugée oppressante. Au cours d'une lutte homérique entre 1568 et 1648 émerge un État d'un genre nouveau<sup>2</sup>. Prenant la forme d'une fédération de sept républiques autonomes, les Provinces-Unies se détachent des Pays-Bas espagnols. Avec la conclusion de la Trêve de Douze Ans, en 1609, l'Espagne est forcée de reconnaître *de facto* l'existence de cet État, dont l'indépendance est consacrée par la Paix de Munster.

Peu peuplée, guère fertile et aux prises avec la principale puissance européenne, la jeune République connaît cependant au XVII<sup>e</sup> siècle un développement fulgurant. Reprenant le flambeau économique des Pays-Bas méridionaux, une intense activité commerciale s'y est développée, notamment sur le littoral. Dans un contexte de récession économique (1600-1750), la République se hisse au rang de première puissance commerciale européenne. Au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, les trois quarts environ de la flotte marchande européenne battait le pavillon tricolore néerlandais<sup>3</sup>. Le foisonnement pré-capitaliste a puissamment contribué à l'essor du tissu urbain néerlandais. De la sorte, les Provinces-Unies ont préfiguré l'urbanisation européenne du XIX<sup>e</sup> siècle.

---

<sup>1</sup> Sieur LE B., *Le voyageur curieux* qui fait le tour du monde avec ses matieres d'entretien qui composent l'histoire curieuse par le Sr le B., Paris, François Clousier, 1664, p. 239.

<sup>2</sup> Si 1648 marque parfaitement la fin du conflit, le début de la Révolte néerlandaise est sujet à caution. L'année 1568 est traditionnellement retenue pour le début de ce qui était appelé la Guerre de Quatre-vingts Ans. L'historiographie actuelle lui préfère la désignation « Révolte », alors que les contemporains évoquaient des « Troubles ».

<sup>3</sup> Vers 1650, on estime à environ 15 000 le nombre de navires néerlandais. Les habitants des Provinces-Unies -soit moins de deux pour cent de la population européenne- détiennent un quasi monopole sur le commerce intra-européen. Pierre JEANNIN, *L'Europe du Nord-Ouest et du Nord aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, PUF, 1987, p. 70-76 [première édition 1969].

Dans la guerre contre la souveraineté espagnole, les Provinces-Unies trouvent en la France une alliée naturelle. En guerre avec le royaume ibérique depuis le début du XVI<sup>e</sup> siècle, le royaume français prête concours à la République naissante. Officialisée dès 1596, cette alliance implique une forte présence française au sein de la République au cours de la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. De ce fait, la littérature de voyage francophone recèle une quantité importante de témoignages de tous les aspects de la société néerlandaise de cette époque<sup>4</sup>.

À la différence du tourisme d'aujourd'hui, le déplacement a alors la ville pour objet. Durant le voyage, coûteux et parfois dangereux, la ville constitue une étape sûre ; elle constitue également l'objet de la curiosité des voyageurs. La densité du tissu urbain est une particularité des Provinces-Unies, surtout de sa province la plus visitée, la Hollande. Plus de la moitié de sa population y vit en ville<sup>5</sup>. Dans les Provinces-Unies, le parcours des voyageurs est par conséquent essentiellement urbain. L'archétype des relations du « voyage de Hollande »<sup>6</sup> se compose de la description des lieux qui jalonnent l'itinéraire, généralement à raison d'une ville par jour. Par son importance exceptionnelle, Amsterdam retient les voyageurs plus longtemps.

En raison du caractère urbain des parcours, les récits français de voyage forment une source de choix pour l'histoire de la ville et permettent de découvrir l'apparence et l'organisation matérielles des places de marché dans les villes de la République, ainsi que leur usage social. Ce travail s'appuie sur quatre relations publiées entre 1621 et 1670, ayant trait à des voyages entrepris avant 1648.

De retour de Terre Sainte, le pèlerin parisien Nicolas Benard regagne la France à travers l'Italie, l'Allemagne et, en septembre 1617, les Provinces-unies, profitant de la Trêve de Douze Ans (1609-1621). Son *Voyage de Hierusalem* est paru à Paris en 1621<sup>7</sup>.

En décembre 1645, le jeune Jean le Laboureur (1623-1675), historien et futur ecclésiastique, parcourt les Provinces-Unies dans la suite de l'ambassade extraordinaire conduite par la maréchale de Guébriant<sup>8</sup>. Un détour par la Hollande permet de faire halte à Amsterdam durant cinq jours. L'intérêt suscité par le voyage de la première ambassadrice de l'histoire diplomatique moderne explique sans

---

<sup>4</sup> L'adjectif « néerlandais », certes anachronique stricto sensu car forgé à partir du nom du Royaume des Pays-Bas fondé seulement en 1814 (Nederland), est retenu ici par commodité pour désigner ce qui relève des Provinces-Unies.

<sup>5</sup> La population des territoires dévolus en 1648 à la République s'était accrue de moitié entre 1550 et 1650, pour atteindre 1 900 000 habitants. Cependant, à cause des actes de guerre, la population de l'Est (Overijssel, Gueldre) avait baissé, concentrant le gain de population dans l'Ouest de la République. En Hollande et Utrecht, plus de la moitié de la population était urbaine, contre moins d'un cinquième en moyenne en Europe. Maarten PRAK, *Gouden Eeuw. Het raadsel van de Republiek*, Nijmegen, SUN, 2002, p. 35-37 [L'Âge d'Or. L'énigme de la République].

<sup>6</sup> Le nom « Hollande » est généralement accepté au XVII<sup>e</sup> siècle comme synonyme du nom officiel, plus abstrait, de République des Provinces-Unies. Le voyage des Provinces-Unies comportait en outre systématiquement une étape dans la province du même nom, la plus peuplée et la plus importante du pays ; à titre d'exemple, elle contribuait près de 60 pour cent du budget des États Généraux.

<sup>7</sup> Nicolas BENARD, *Le voyage de Hierusalem et autres lieux de la terre sainte*, fait par le sieur Benard Parisien Chevalier de l'ordre du Saint Sépulchre de Notre Seigneur Jesus Christ Ensemble son retour par l'Italie, Suisse, Allemagne Holande et Flandre, en la tres fleurissante et peuplée Ville de Paris Avec une ample description des choses plus remarquables et une instruction necessaire pour les pelerins voyageurs es saints lieux cy dessus de Hierusalem, Paris, Denis Moreau, 1621.

<sup>8</sup> L'ambassade conduite par Madame de Guébriant avait pour but particulier de convoyer auprès du roi de Pologne son épouse, Marie-Louise de Gonzague. Joseph-François MICHAUD, *Biographie universelle, ancienne et moderne*, Paris, 1854, t. 18, p. 32-33 et Denis DIDEROT, *L'Encyclopédie*, Paris, 1751, t. 1, p. 319.

doute la rapidité avec laquelle l'imposante *Relation du Voyage de la Royne de Pologne, et du retour de la Mareschalle de Guebriant, ambassadrice Extraordinaire* est publiée à Paris, en 1647<sup>9</sup>.

Le voyage de Claude Joly<sup>10</sup>, chanoine de Notre-Dame de Paris, présente des similitudes avec celui de Jean le Laboureur. Il a en effet accompagné la duchesse de Longueville au cours de son voyage à Amsterdam, entamé depuis Munster où son époux négociait la paix de Westphalie<sup>11</sup>.

L'analyse des trois récits permet d'étudier, à travers sa fonction marchande, l'exemple néerlandais d'une urbanisation précoce, qui, dès le XVII<sup>e</sup> siècle, a suscité un intérêt très vif dans les cabinets de travail français.

La comparaison des témoignages littéraires avec les plans de villes publiés dans *Les Délices de la Hollande* de Jean-Nicolas de Parival permet de situer les places marchandes dans les villes néerlandaises<sup>12</sup>. Inspirés du célèbre *Théâtre des villes* de Jean Blæu (1596-1673) publié dès 1649, ces plans gravés en taille-douce sont accompagnés d'une légende indiquant les principaux édifices<sup>13</sup>.

### **Le marché dans la ville**

Le leitmotiv des récits est de signaler aux futurs voyageurs ou aux voyageurs de cabinet les choses les plus dignes d'intérêt des contrées visitées. Nicolas Benard s'adresse dans son introduction au lecteur en ces termes pour motiver son récit : « ayant vu plus de choses remarquables que ma mémoire ne sauroit retenir, je l'en veux soulager par ce petit abrégé de ma peregrination »<sup>14</sup>.

La structure des récits de voyage est généralement simple : il s'agit d'une suite de descriptions sommaires du pays entourant une ville, de la qualification de sa taille et de ses fortifications, de l'étymologie de son nom et d'une brève histoire du lieu. La description des édifices les plus importants, au premier rang desquels se trouvent les églises, suit ce préambule.

La concision des récits et la nécessité imposée par le genre littéraire de souligner la « description des choses plus remarquables »<sup>15</sup> supposent une désignation implicite des marchés. Néanmoins, les relations de voyage font souvent référence à la place publique du fait que ses principaux édifices y sont systématiquement mentionnés. Lorsque Claude Joly arrive à Deventer, le 23 août 1646, il note : « La Ville est assez bien bastie, plusieurs maisons estant peintes au dehors. Il y a

---

<sup>9</sup> Jean LE LABOUREUR, *Relation du Voyage de la Royne de Pologne, et du retour de la Mareschalle de Guebriant, ambassadrice Extraordinaire, & Sur-intendante de sa conduite, par la Hongrie, l'Austriche, Styrie, Carinthe, le Frioul & l'Italie, avec un discours historique de toutes les Villes & Estats, par où elle a passé*, Paris, Veuve Jean Camusat, 1647.

<sup>10</sup> Claude JOLY, *Voyage fait a Munster en Westphalie, et autres lieux voisins*, en 1646 & 1647, Paris, François Clousier, 1670.

<sup>11</sup> Anne Geneviève de Bourbon, duchesse de Longueville (1619-1679), sœur du Grand Condé. Son mari, Henri II d'Orléans, duc de Longueville, était chargé, avec Servien et le comte d'Avaux, de négocier la paix de Westphalie. Le fils de la duchesse de Longueville, Charles Paris d'Orléans, périt au passage du Rhin, en juin 1672.

<sup>12</sup> Jean-Nicolas DE PARIVAL, *Les Délices de la Hollande*, Amsterdam, Jean de Ravestein, 1669. Les *Délices de la Hollande* sont l'archétype du guide de la Hollande du XVII<sup>e</sup> siècle, et l'ouvrage a connu de multiples éditions. Andreas NIJENHUIS, « Du voyage au cabinet : la Hollande du XVII<sup>e</sup> siècle dans l'imaginaire des gens de lettres français », in Gilles BERTRAND (éd.), *La culture du voyage. Pratique et discours de la Renaissance à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle*, Paris, L'Harmattan, 2004, p. 77-117.

<sup>13</sup> Joan BLAEU, *Toonneel der steden van de Vereenighde Nederlanden, met hare beschrijvingen*, s.l. [Amsterdam], Joan Blæu, 1649, XII [Théâtre des villes des Pays-Bas unis, avec leurs descriptions]. Marcus Zuerius BOXHORN, *Theatrum sive Hollandiæ comitatus et urbium nova descriptio*, Amsterdam, Hendrik Hondius, 1632 [Théâtre ou nouvelle description du comté et des villes de Hollande].

<sup>14</sup> Nicolas BENARD, op. cit., p. 2.

<sup>15</sup> Ibid., extrait du frontispice.

une grande place qui est longue, & tourne vers le bout. Au commencement de cette place est l'Hostel de Ville qui est petit, mais fort enjolivé, où l'on monte par un assez beau perron »<sup>16</sup>.

Le récit de la halte à Amersfoort, le 25 août 1646, est tout à fait similaire :

*Il y a une porte de la ville sur le port, qui est bien garni de chaloupes & de petits vaisseaux. La ruë par laquelle nous entrâmes est la plus belle & principale, dont les maisons sont assez bien peintes par dehors. Elle aboutit à une place triangulaire, à costé de laquelle il y en a une autre, plus grande où est l'Hostel de Ville, & auprès une assez belle Église. Mais la plus grande & principale est plus éloignée & de l'autre costé de ces deux places, & elle est remarquable par un clocher fort haut & fort massif*<sup>17</sup>.

Ces deux places publiques sont aisément identifiables sur les plans de villes de l'époque, comme ceux de Boxhorn ou Blæu, repris, pour la Hollande, par Parival. Elles se confondent avec les marchés.

Dans les Provinces-Unies, comme ailleurs en Europe, le marché relève au XVII<sup>e</sup> siècle de la juridiction municipale. De ce fait, la place de l'hôtel de ville correspond généralement dans les villes néerlandaises à la principale place de marché. Claude Joly relève la présence de « l'Hostel de Ville<sup>18</sup> » sur les places respectives de Deventer, Amersfoort, Amsterdam et Delft. Toutefois, à Deventer le voyageur confond l'hôtel de ville et la bascule. L'activité marchande de la ville se concentre sur la grande place de la ville, le *Brink*, qui donne sur le port fluvial. La bascule est la pièce maîtresse du marché de transbordement de cette ville hanséatique, sise sur l'IJssel. Élevé par la municipalité entre 1528 et 1531, le bâtiment se trouve précisément « au commencement de cette place ». En 1643, la ville l'a « fort enjolivé » en lui adjoignant « un assez beau perron » en grès allemand<sup>19</sup>. L'importance de l'édifice, par ailleurs orné des armoiries de la ville, induit la confusion avec l'hôtel de ville. Cette méprise est sans doute révélatrice du rapport étroit qu'entretiennent l'autorité municipale et le commerce dans les villes des Provinces-Unies.

Dans d'autres villes, la physionomie des places du marché est plus simple. Nicolas Benard offre dans son *Voyage* une description succincte, mais explicite, du grand marché de Delft, où il arrive le 9 septembre 1617 : « Delft [...] est une belle ville ayant les ruës fort larges & plaisantes, aussi est elle une des six principales de Hollande. La grande place est au devant du temple de saint Ursule est tenuë pour la plus commode & spacieuse à tenir le marché que nulle autre de toutes celles de Hollande »<sup>20</sup>. Le récit du pèlerin n'évoque pas l'ancien hôtel de ville du XVI<sup>e</sup> siècle, victime d'un incendie peu de temps après son voyage, en 1618. En revanche, le chanoine Joly, de passage à Delft en

---

<sup>16</sup> Claude JOLY, op. cit., p. 102.

<sup>17</sup> Ibid., p. 103.

<sup>18</sup> Ibid., p. 102, p. 103, p. 107 et p. 142. Dans le cas d'Amsterdam, il fait référence au futur hôtel de ville.

<sup>19</sup> Ibid., p. 102 ; Rijksdienst voor de Monumentenzorg (éd.), *Monumenten in Nederland. Overijssel*, Zwolle, Waanders, 1996 [coll. *Monumenten in Nederland*].

<sup>20</sup> Nicolas BENARD, op. cit., p. 641.

septembre 1646, admire la nouvelle mairie, dessinée dès 1619 par l'architecte Hendrick de Keyser<sup>21</sup> : « Devant ce Temple est une belle grande place, où est l'Hostel de ville qui est fort beau, & bien enjolivé »<sup>22</sup>. Sur la place, l'hôtel de ville et le temple, la *Nieuwe Kerk* du XIV<sup>e</sup> siècle convertie au culte protestant, se font face (ill. 23). Traditionnellement, les autorités laïque et ecclésiastique se partagent les places principales dans les villes néerlandaises<sup>23</sup>. Dans la plupart des cas, la place s'articule autour de l'édifice civil et non, comme souvent sur les places latines, autour de l'église.

Le lien entre le commerce urbain et les autorités municipales est manifeste dans les récits de voyage. Toutefois, la bascule, pourtant outil par excellence du marché, est absente des relations analysées. Ces textes le négligent en raison de son architecture utilitaire et généralement de style gothique, peu apprécié par les voyageurs « modernes ».

Parmi les constructions dédiées au commerce, la bourse figure entre les « choses remarquables »<sup>24</sup> et « singularitez »<sup>25</sup> consignées par les voyageurs français.

À Rotterdam, Nicolas Benard découvre, près du « lieu où se tient le marché », cet édifice spécifique au commerce : « pour la commodité & assemblée des marchans bourgeois & forains [il] y a un beau lieu & bastimens appellé la Bourse »<sup>26</sup>.

Pour les voyageurs du début du XVII<sup>e</sup> siècle, l'attrait des bourses dans les Provinces-Unies consiste surtout dans leur nouveauté architecturale. En dehors de l'Italie, où le principe de la bourse de commerce existait depuis le XIV<sup>e</sup> siècle, les principales bourses se trouvaient en Flandre : Anvers et Bruges en étaient dotées dès le XVI<sup>e</sup> siècle. Le transfert vers la République de la prospérité économique des Pays-Bas espagnols explique la construction de nombreuses bourses dans les villes néerlandaises. Celle de Rotterdam, construite en 1598, déplacée en 1635, attire à ce titre le regard du pèlerin. Ce d'autant que Paris ne possède au XVII<sup>e</sup> siècle aucun bâtiment spécifiquement destiné aux transactions boursières<sup>27</sup>.

Une nouveauté retentissante, qui ne relève pas de l'aspect matériel de la bourse mais de son fonctionnement, est l'introduction de la bourse des valeurs. Si elle existait ailleurs auparavant, la bourse des valeurs n'a atteint ses dimensions modernes qu'au début du XVII<sup>e</sup> siècle, précisément à la bourse d'Amsterdam où étaient cotés les titres de la V.O.C.<sup>28</sup>. L'ère du capitalisme spéculatif s'est

---

<sup>21</sup> L'architecte et sculpteur Hendrick de Keyser (1565-1621) a imprimé sa marque, alliant classicisme et simplicité, à l'hôtel de ville de Delft (1619-1620) et le fastueux mausolée de Guillaume d'Orange (1614-1621) ; il a contribué, comme « sculpteur municipal » d'Amsterdam dès 1595, au caractère singulier de la ville. La bourse (1608-1611, démolie en 1838), plusieurs hôtels particuliers et trois églises réformées – la Zuiderkerk (1603-1611), la Noorderkerk (1620) et la Westerkerk (1620-1638, posthume) – y sont de sa main.

<sup>22</sup> Claude JOLY, op. cit., p. 142.

<sup>23</sup> L'organisation politique adoptée en 1579, avec l'Union d'Utrecht, élimine le clergé des États, sauf à Utrecht.

<sup>24</sup> Nicolas BENARD, op. cit., p. 2.

<sup>25</sup> Ibid., p. 627, 634, et 641 : partie des titres des chapitres 7, 9 et 10.

<sup>26</sup> Ibid., p. 643.

<sup>27</sup> Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, Paris, Armand Colin, 1979, tome 2, p. 80-86.

<sup>28</sup> *Vereenigde Oostindische Compagnie : Compagnie des Indes orientales, fondée en 1602*. L'importance des dividendes générés par la V.O.C. encourage le négoce de ses parts. Rapidement, la spéculation s'est également fixée sur d'autres supports, dont le plus saugrenu est sans conteste le bulbe de tulipe. La tulipomanie avait abouti, en 1637, à l'effondrement des cours et avait ouvert la première crise boursière de l'histoire moderne. Cf. Peter SPUFFORD, « Access to credit and capital in the commercial centres of Europe », in : Karel DAVIDS, Jan LUCASSEN, éd., *A Miracle Mirrored. The Dutch Republic in European Perspective*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, pp. 303-337.

ouverte dans les murs de cet édifice construit de 1608 à 1611 par Hendrick de Keyser, à proximité de l'hôtel de ville où siégeait l'ancêtre de la banque centrale, la banque communale d'échange, fondée en 1609<sup>29</sup>. Nicolas Benard en donne une description : « le superbe bastiment appelé la Bourse [est] basti sur pilotis & belles arcades [...] Ce bastiment de la Bourse fait de neuf depuis quelques années est beaucoup plus long que large dessous & aux costez d'iceluy sont plusieurs belles boutiques de marchans »<sup>30</sup>. L'édifice focalise l'intérêt des voyageurs : Le Laboureur indique « l'endroit de la Bourse »<sup>31</sup> au centre de la ville, tandis que le chanoine Joly visite la « maison publique appelée la Bourse »<sup>32</sup>. Grâce à son importance, la renommée de la bourse d'Amsterdam excède celle des autres bourses dans les Provinces-Unies. À l'inverse, les descriptions de l'hôtel de ville gothique n'accordent aucune attention particulière à la banque municipale, modestement installée au rez-de-chaussée<sup>33</sup>.

### **La place de marché, carrefour du commerce**

Les récits de voyage reflètent le rôle de carrefour joué par la place de marché dans les villes néerlandaises, dont la description s'accompagne souvent de l'évocation des voies de communication les desservant.

À l'occasion de son séjour de deux jours à Utrecht, en septembre 1646, Claude Joly note : « Il y a deux grand marchez dans la ville, un pour les provisions de bouche à costé d'un grand canal, qui passe au travers de la ville ; & un autre pour le bestail vers Sainte Marie, qui est une petite Église [...] »<sup>34</sup>. Le chanoine parisien prend soin de les replacer dans le réseau de communication de la ville, ce qui permet de souligner la spécialisation des marchés en fonction des biens qui s'y échangent. Les denrées de consommation courante sont acheminées par bateau, sur le Vieux Rhin canalisé et flanqué de ses quais de chargement au ras de l'eau, alors que le bétail emprunte les routes terrestres qui convergent vers la place devant l'église Sainte-Marie, la *Mariaplaats* au sud de la ville<sup>35</sup>.

La rencontre des voies terrestre et fluviale propres au lieu d'échange du marché est relevée par Nicolas Benard à Rotterdam : « La plus longue & remarquable ruë est celle qui va lelong de la digue où [il] y a force riches marchans, le lieu où se tient le marché est sur un beau pont de pierre vouté & edifié sur la Meuse où l'on apporte & par la mer & par terre toutes sortes de vivres & denrees qui sont en grande abondance & à bons prix » (ill. 24). La position centrale du marché, à la croisée des rues et des canaux, correspond à sa fonction de lieu d'échange « où l'on apporte & par la mer & par terre toutes sortes de vivres & denrees »<sup>36</sup>.

---

<sup>29</sup> Lodewijk J. WAGENAAR, « Les mécanismes de la prospérité », in Henry MÉCHOULAN (éd.), *Amsterdam XVII<sup>e</sup> siècle. Marchands et philosophes : les bénéfices de la tolérance*, Paris, Autrement, 1993, p. 59-81.

<sup>30</sup> Nicolas BENARD, op. cit., p. 643.

<sup>31</sup> Jean LE LABOUREUR, op. cit., p. 72-73.

<sup>32</sup> Claude JOLY, op. cit., p. 106-107.

<sup>33</sup> Nicolas BENARD, op. cit., p. 634 et Claude JOLY, op. cit., p. 107. Joly évoque le « dessein de bastir un Hostel de Ville ». En effet, un hôtel de ville monumental (l'actuel Palais Royal) est érigé dès 1652 par Jacob van Campen (1595-1657), puis Daniel Stalpaert (vers 1615-1676) à la place de l'ancien hôtel de ville, détruit par un incendie le 7 juillet de cette année.

<sup>34</sup> Claude JOLY, op. cit., p. 146.

<sup>35</sup> L'implantation des églises d'Utrecht dessine une croix latine. L'église Sainte-Marie se situe à la base de cette croix, au sud de la ville.

<sup>36</sup> Nicolas BENARD, op. cit., p. 643.

Jean Le Laboureur signale également la position stratégique de la bourse d'Amsterdam, située sur le « dam » qui sépare l'Amstel de l'IJsselmeer : « Amsterdam est basti sur pilotis, dans le fonds limonneux de l'Amster & du Tye, qui se meslent ensemble à l'endroit de la Bourse ; par le moyen d'une grande voûte, sous laquelle les vaisseaux passent de l'un à l'autre »<sup>37</sup>. Placé au carrefour entre le bras de mer, la rivière et la « terre ferme »<sup>38</sup>, le lieu est aisément accessible aux navires. Le recours aux embarcations pour le transbordement et la distribution des marchandises est également remarqué par Claude Joly à Rotterdam : « Sur le port il y a deux pointes de terre qui avancent un peu dans l'eau, sur l'une desquelles est une pierre ronde, figurée par dessus, quasi comme un quadrant, où les matelots connoissent au vray de quel costé vient le vent. Au milieu de ces deux pointes passe un grand canal qui traverse la ville, & qui distribuë ses eauës dans d'autres canaux »<sup>39</sup>.

L'un des thèmes récurrents des relations de voyage dans les Provinces-Unies est l'importance des ports et canaux desservant les villes visitées. Si la désignation des places de marché est parfois implicite, leur localisation dans le réseau de communication fait l'objet de descriptions précises dans les récits de voyage compulsés. Les routes principales et, surtout, les voies fluviales et les ports sont systématiquement mentionnés. Cela répond à l'exigence du genre littéraire, qui doit à la fois guider le voyageur dans son déplacement physique (en indiquant les principaux chemins) et émerveiller le voyageur de cabinet (en soulignant les éléments distinctifs des contrées lointaines)<sup>40</sup>.

La fonction de carrefour, intrinsèquement liée au marché, est mise en lumière par l'ample description des infrastructures de communication des Provinces-Unies. La place de marché est ainsi clairement identifiée au cœur de la ville néerlandaise par l'ensemble des voyageurs.

### **Amsterdam, « le Marché du monde »<sup>41</sup>**

Arrivé pour une seule nuit à Amsterdam entre deux phases d'extension de la ville (1612 et 1662), Nicolas Benard remarque l'activité commerciale qui y règne : « Et sans particulariser les grandes places publiques où l'on tient le marché, on voit aux grandes ruës une infinité de belles boutiques remplies de toute sorte de marchandises que c'est merveille, aussi est ce l'aport & abord de diverses nations estrangeres qui y viennent trafiquer »<sup>42</sup>. Restés sur place pendant cinq jours, à une époque où la réputation de la ville dans le négoce était bien acquise, Claude Joly et Jean le Laboureur décrivent avec davantage de détails l'activité de « la communauté des Marchands »<sup>43</sup>. La description de l'approvisionnement des entrepôts figure dans les deux récits. Claude Joly évoque les « maisons briquetées & enjolivées par dehors, auxquelles on peut porter toutes les marchandises & commoditez

---

<sup>37</sup> Jean LE LABOUREUR, op. cit., p. 72-73. Le nom et son article néerlandais « het IJ » sont contractés par les voyageurs français, en « Tye » chez Le Laboureur et « Tie » chez Benard.

<sup>38</sup> Ibid., 1647, p. 72-73.

<sup>39</sup> Claude JOLY, op. cit., p. 142.

<sup>40</sup> Avant l'avènement, au XIX<sup>e</sup> siècle, du guide touristique spécialisé, les aspirants voyageurs préparaient leur itinéraire essentiellement en se référant aux récits de voyages ou compilations déjà publiés.

<sup>41</sup> Jean LE LABOUREUR, op. cit., p. 70.

<sup>42</sup> Nicolas BENARD, op. cit., p. 635.

<sup>43</sup> Claude JOLY, op. cit., p. 107

tant par eau que par terre, y ayant quantité de ponts de bois sur tous les canaux, dont le milieu s'ouvre, & se leve par le mats du vaisseau qui passe par dessous, & se referme incontinent de soy-mesme comme une trappe »<sup>44</sup>. Le Laboureur souligne l'intérêt des canaux pour la commodité des marchands » dans le cadre du « transport de leurs denrées » vers leurs maisons<sup>45</sup>. Les villes des Provinces-Unies, et notamment Amsterdam, sont devenues au XVII<sup>e</sup> siècle le carrefour du commerce mondial. Qualifiée de « véritable Babylone, pour sa beauté, pour sa richesse, pour l'orgueil de ses habitans, & pour la confusion des langues des nations & des Religions »<sup>46</sup>, la ville d'Amsterdam a laissé une vive impression sur Jean le Laboureur, qui souligne sa dimension internationale : « toutes ces flotes de marchandises & de marchands estrangers, sont autant de flotes de vices & de diverses religions, que la nécessité du commerce introduit dedans cette Ville »<sup>47</sup>.

La différence d'échelle par rapport aux autres villes néerlandaises, pourtant également intégrées dans le réseau de commerce européen, singularise la capitale économique des Provinces-Unies, véritable entrepôt du commerce international. Le *Voyage* de Claude Joly donne un aperçu de l'effervescence qui règne à la bourse : « Il y a sur un grand canal une maison publique appelée la Bourse, où tous les jours les Marchands s'assemblent sur les onze heures du matin. Je n'ay rien veu qui ressemble mieux à la grande salle du Palais de Paris que ce lieu là, quoy qu'il n'y ait pas tant de monde. Quand il fait beau, ils se tiennent dans la cour qui est une place quarrée assez grande ; & quand il pleut, ils se mettent sous les galleries qui sont à l'entour »<sup>48</sup>.

À Amsterdam, donc, plus tôt et à une plus grande échelle qu'ailleurs au XVII<sup>e</sup> siècle, le marché se dématérialise. S'éloignant du principe du marché périodique sur la place publique, où le vendeur et l'acheteur se rencontrent autour de la marchandise, le commerce moderne échange des articles cotés à la bourse de commerce au moyen de mouvements bancaires. Ce sont par conséquent davantage les multiples entrepôts, les bâtiments qui abritent les outils financiers et le « peuple respandu par toutes les rües, les boutiques, & les canaux mesmes »<sup>49</sup> qui symbolisent le dynamisme marchand.

L'existence même de la ville induit celle du marché. Ne pouvant subvenir à ses besoins, la cité offre artisanat et services de commerce en échange de denrées de subsistance. Il existe par conséquent un lien indissoluble entre l'urbanisation, le commerce et les voies de communication.

L'urbanisation précoce, la densité des infrastructures de communication et l'ampleur de l'activité commerciale donnent aux Provinces-Unies du Siècle d'Or un aspect étonnamment moderne<sup>50</sup>. Pour les voyageurs français de l'époque, il s'agit de signes distinctifs de la République. Ainsi, leurs récits offrent systématiquement la description des places du marché des villes étapes.

---

<sup>44</sup> Ibid., p. 105.

<sup>45</sup> Jean LE LABOUREUR, op. cit., p. 71-72.

<sup>46</sup> Ibid., p. 70.

<sup>47</sup> Ibid., p. 71.

<sup>48</sup> Claude JOLY, op. cit., p. 106-107.

<sup>49</sup> Jean LE LABOUREUR, op. cit., p. 71.

<sup>50</sup> Cette modernité apparente est certes contrebalancée par la structure politique archaïque du pays.

Souvent génériques, car régies par les contraintes du genre littéraire, les descriptions sont néanmoins suffisamment précises pour situer le marché dans la ville et dans le réseau des voies d'échange.

L'intérêt particulier que portent les voyageurs aux infrastructures de communication typiquement néerlandaises (voies navigables, ports, ponts et quais de transbordement) donne un aperçu du fonctionnement des marchés et de leur spécialisation en fonction des dessertes.

Parmi les édifices dédiés au commerce, la bourse -surtout celle d'Amsterdam où le principe de commerce spéculatif a été poussé à son paroxysme pour la première fois à l'époque moderne- est également dépeinte avec acuité.

La ville d'Amsterdam bénéficie dans les relations de voyage d'un traitement singulier. Aucune place de marché spécifique n'y est désignée. En effet, la ville entière est le théâtre de l'activité commerciale. La fonction d'entrepôt de l'Europe est décrite de façon adéquate par les relations de voyage analysées, qui reconnaissent en la capitale économique de la République « la Boutique des Raretez de tout l'Univers »<sup>51</sup>.

Avec la Guerre de Hollande (1672-1678), qui met un terme à l'alliance franco-néerlandaise et ouvre l'ère d'une propagande royale instaurant la grandeur du Roi-Soleil au détriment de la République<sup>52</sup>, les railleries de Boileau remplacent l'émerveillement bienveillant de nos voyageurs :

*En vain, pour Te louër, ma Muse toûjours preste,  
Vingt fois de la Hollande a tenté la conquête :  
Ce païs, où cent murs n'ont pû Te resister,  
GRAND ROI, n'est pas en vers si facile à domter.  
Des Villes que Tu prens les noms durs & barbares  
N'offrent de toutes parts que syllabes bizarres.  
Pour trouver un beau mot, des rives de l'Issel,  
Il faut, toûjours bronchant, courir jusqu'au Tessel.  
Oüi, par tout de son nom, chaque place munie,  
Tient bon contre le vers, en détruit l'harmonie.  
Et qui peut sans fremir aborder Woerden?  
Quel vers ne tomberoit au seul nom de Narden?  
Quelle Muse, à rimer en tous lieux disposée  
Oseroit approcher des bords du Zuiderzée?  
Comment en vers heureux assieger Doësborg,  
Zutphen, Wagheningen, Harderviick, Knotzembourg?  
Il n'est Fort entre ceux que Tu prens par centaines,*

---

<sup>51</sup> Jean LE LABOUREUR, op. cit., p. 70.

<sup>52</sup> Andreas NIJENHUIS, « L'instrumentalisation des Provinces-Unies dans l'iconographie de Versailles », Dix-septième siècle, 2001, n° 210, p. 75-94.

*Qui ne puisse arrester un Rimeur six semaines :  
Et par tout sur le Whal, ainsi que sur le Leck,  
Le vers est en déroute, & le Poëte à sec<sup>53</sup>.*

---

<sup>53</sup> Nicolas BOILEAU, *Épître au Roi*, Paris, 1672, p. 1-2.