



Argent et marchandises en voyage saisis par le droit

1. Essayer de comprendre dans leur complexe diversité quelques implications juridiques d'un voyage commercial, telle est l'ambition générale de ce numéro 17 de *Clio@Themis*. Publié dans une revue d'histoire du droit et coordonné par des historiens du droit, le dossier « Argent et marchandises en voyage. Histoire juridique et financière (XIII^e-XX^e siècle) » s'affirme résolument comme une contribution à l'histoire du droit des affaires. Pour autant, il ne se contente pas de mobiliser le droit et l'histoire, mais fait aussi appel aux savoirs économiques, comptables, sociologiques ou bien encore géographiques, indispensables à tout questionnement relatif à l'appréhension juridique de la circulation de l'argent et des marchandises. Il se situe en cela dans une entreprise de renouvellement de l'historiographie et de redynamisation des recherches historiques – en particulier en langue française – consacrées au droit des affaires¹.
2. Outre sa dimension pluridisciplinaire, ce questionnement s'inscrit dans la longue durée (du XIII^e au XX^e siècle) sans limitation spatiale, afin de pouvoir appréhender la variété des réponses juridiques apportées aux problèmes du transport de l'argent et des marchandises. Les articles s'intéressent certes avant tout à la France, mais comprennent généralement une perspective européenne (voire mondiale, grâce au commerce vers les colonies), rappelant ainsi la porosité des frontières politiques au trafic commercial.
3. À travers cette vision ample de la circulation de l'argent et des marchandises, les auteurs font apparaître des enjeux juridiques fondamentaux, dont ils décrivent les mécanismes et la variété des approches qui leur ont été appliquées depuis la fin du XIII^e siècle. À titre de mise en perspective liminaire, on évoquera ici cinq de ces enjeux abordés au fil des six articles du dossier : les instruments juridiques du voyage ; l'intervention des pouvoirs publics dans le voyage ; les risques du voyage ; la fluctuation de la valeur durant le voyage ; les motivations et l'organisation matérielle du voyage.
4. Les formes juridiques du commerce à distance ne suivent en rien un parcours linéaire tout au long de l'histoire : elles se raffinent et se simplifient selon des vagues inégales, dont la compréhension nécessite de dépasser les cloisonnements disciplinaires et chronologiques. Le Moyen Âge, loin d'être une époque d'immobilisme, forge, au moins dans le domaine commercial, de multiples instruments d'une rare modernité. À partir du XIII^e siècle, les marchands mettent au point des techniques financières très sophistiquées et créent de véritables systèmes commerciaux internationaux dans lesquels des maisons-mères rayonnent dans toute l'Europe à travers filiales et agences² – ouvrant de vastes espaces de recherche

¹ Cette dynamique a notamment été impulsée par les coordinateurs de ce dossier à travers les programmes « Histoire de l'économie sans travail. Finances, investissements et spéculation de l'Antiquité à nos jours » (avec Olivier Descamps et Serge Dauchy : <https://economiesans travail.wordpress.com>) et « PHEDRA – Pour une histoire européenne du droit des affaires » (avec Olivier Descamps : <https://phedraproject.wordpress.com>). Le premier volume des actes du programme « Histoire de l'économie sans travail » vient de paraître : *Le droit face à l'économie sans travail*, t. 1 : *Sources intellectuelles, acteurs, résolution des conflits*, dir. L. Brunori, S. Dauchy, O. Descamps et X. Prévost, Paris, Classiques Garnier, 2019 ; le second volume consacré à l'approche internationale paraîtra en 2020. Le mouvement est évidemment bien plus large, comme l'illustre en particulier le cycle coordonné par Albrecht Cordes, Serge Dauchy, Heikki Pihlajamäki et Dave de Ruyssher, qui a déjà donné lieu à deux publications : *Understanding the sources of early modern and modern commercial law : courts, statutes, contracts, and legal scholarship*, dir. A. Cordes, S. Dauchy, H. Pihlajamäki et D. de Ruyssher, Leiden, Brill, 2018 ; *The company in law and practice : did size matter ? (Middle Ages – nineteenth century)*, dir. A. Cordes, S. Dauchy, H. Pihlajamäki et D. de Ruyssher, Leiden, Brill, 2017.

pour les historiens³. À partir du milieu du XV^e siècle, avec les grandes découvertes, argent et marchandises se retrouvent soudainement englobés dans une dynamique planétaire, imposant un renouveau dans l'organisation juridique du commerce : sociétés de capitaux, assurances, financements à distance, changes, opérations bancaires... Les juristes sont alors appelés à encadrer des pratiques inédites de commerce avec un continent américain peu à peu dominé par les Européens⁴. Les grandes compagnies à participation étatique, la ramification mondiale du commerce, la naissance d'un système financier international sont des caractéristiques fortes de la modernité, qui nécessitent des études intégrées et multidisciplinaires. Ces aspects ne cessent de se complexifier à l'époque contemporaine⁵, notamment à travers les phénomènes d'industrialisation de masse et de financiarisation à l'échelle globale, qui entraînent un accroissement des échanges – et donc du voyage – de marchandises et de devises. Les montages juridiques élaborés se diversifient sans cesse, tant pour répondre aux nouveaux besoins des affaires que pour réagir à l'encadrement des pouvoirs publics.

5. L'appréhension juridique de la circulation de l'argent et des marchandises impliquent nécessairement d'envisager les rôles joués par les institutions politiques pour faciliter, encadrer, voire empêcher ces voyages. Traditionnellement classée au sein du droit privé, la réglementation des affaires n'entre, en réalité, pas si clairement dans la *summa divisio* séparant le droit privé du droit public. Plus encore que le droit actuel⁶, l'histoire du droit en offre de multiples preuves. Parmi ces chevauchements, le dossier témoigne de la place prise historiquement par les pouvoirs publics dans le transport de l'argent et des marchandises. À l'échelle internationale, celui-ci s'inscrit nécessairement dans une histoire des politiques économiques, mesurant comment les pouvoirs publics ont encouragé ou, au contraire, découragé ces voyages à l'aide de mesures protectionnistes ou libérales. Outre ces dispositifs politico-économiques, les articles illustrent la variété des formes de participation publique au voyage de l'argent et des marchandises.

6. Cette intervention s'explique également par les risques du voyage. Naufrage, brigandage, piraterie, ... Les périls du voyage sont nombreux, surtout lorsque l'on transporte de l'argent ou des marchandises de valeur. Au-delà de la demande d'une protection publique, les commerçants ont cherché à se couvrir face à ces aléas et ont pour cela imaginé de multiples montages juridiques, économiques et managériaux. Les assurances jouent bien sûr ici un rôle majeur, mais de nombreux autres outils restent encore à étudier en détail, telle la communauté du navire ou d'autres formes de compagnonnage maritime, longuement réglementées par les coutumes médiévales⁷. Le dossier interroge ainsi la prise en compte et la limitation de ces risques au cours de l'histoire. Ce sont précisément les dangers du voyage qui augmentent le prix des

2 Voir, par exemple, *Fiere e mercati nell'integrazione delle economie europee*, dir. S. Cavaciocchi, Florence, Le Monnier, 2001 ; J. Favier, *De l'or et des épices – Naissance de l'homme d'affaires au Moyen Âge*, Paris, Fayard, 1987 ; W. P. Blockmans, « Financiers italiens et flamands aux XIII^e-XIV^e siècles », *Aspetti della vita economica medioevale. Atti del Convegno di Studi nel X anniversario della morte di Federico Melis (Firenze-Prato, 10-14 Marzo 1984)*, dir. B. Dini, Florence, Università degli Studi di Firenze – Istituto di Storia Economica, 1985, p. 192-214 ; F. Melis, « Storia interna del sistema di aziende Datini », *Aspetti della vita economica medievale (studi nell'archivio Datini di Prato)*, Sienne / Florence, Monte dei Paschi / L. S. Olschki, 1962, III^e partie, p. 125-336.

3 *The Rise of Merchant Empires : Long Distance Trade in the Early Modern World (1350-1750)*, dir. J. Tracy, Cambridge, Cambridge university press, 1990.

4 Divers aspects ont déjà été brillamment étudiés, cf. notamment A. Girard et A. García-Baquero González, *El comercio francés en Sevilla y Cádiz en tiempo de los Habsburgo : contribución al estudio del comercio extranjero en la España de los siglos XVI al XVIII*, Séville, Centro de Estudios Andaluces – Editorial Renacimiento, 2006 ; A. García-Baquero González, *La carrera de Indias – Histoire du commerce hispano-américain (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Desjonquères, 1997 ; A.-M. Bernal et I. Martínez Ruiz, *La financiación de la carrera de Indias (1492-1824) : dinero y crédito en el comercio colonial español con América*, Séville, Fundación El Monte, 1992 ; A. García-Baquero González, *La carrera de Indias : suma de la contratación y océano de negocios*, Séville, Sociedad estatal para la Exposición universal Sevilla 92 – Algaida, 1992.

5 Cf. notamment *Naissance et mort des entreprises en Europe (XIX^e-XX^e siècles)*, dir. M. Moss et P. Jobert, Dijon, Université de Bourgogne, 1994.

6 Le développement du droit public de l'économie, comme branche publiciste du droit des affaires, montre que les frontières sont – au moins partiellement – artificielles. Pour une présentation générale, voir les manuels suivants : S. Nicinski, *Droit public des affaires*, Issy-les-Moulineaux, LGDJ, 6^e éd., 2018 ; J.-P. Colson et P. Idoux, *Droit public économique*, Issy-les-Moulineaux, LGDJ, 2018 ; S. Braconnier, *Droit public de l'économie*, Paris, Presses universitaires de France, 2^e éd., 2017.

7 L.-A. Boiteux, *La fortune de mer. Le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1968.

biens, donnant lieu à des questions passionnantes sur la valeur des choses et de l'argent en condition de risque⁸.

7. Le voyage a, en effet, une incidence forte sur la valeur des biens transportés. L'incertitude d'arriver à bon port s'accroît d'ailleurs avec la naissance d'un marché mondial. Les grandes découvertes amplifient les fluctuations de la valeur de l'argent et des marchandises transportés, bien qu'il ne s'agisse en rien d'une réalité nouvelle. C'est néanmoins à l'époque moderne que les bases de la théorie quantitative de la monnaie ont été posées. Plus précisément, les écrits de Francisco de Vitoria (1483/86-1546) et de Martin d'Azpilcueta (1491-1586) tentent d'expliquer les variations de la valeur de la monnaie selon sa pénurie ou son abondance dans une situation donnée, établissant la distinction entre valeur nominale et valeur réelle de la monnaie. À partir de cette analyse, les théologiens-canonistes de l'École de Salamanque formulent une théorie des échanges internationaux fondée sur l'écart de pouvoir d'achat de la même monnaie dans des pays différents⁹. Théoriquement, la question s'étend, dès le XVI^e siècle, bien au-delà des travaux des théologiens de Salamanque, comme en témoignent les écrits du juriste français Jean Bodin (1529/30-1596) ou de l'astronome polonais Nicolas Copernic (1473-1543)¹⁰ ; et, pratiquement, le marché des changes prend alors toute sa vigueur, laissant à l'historien d'amples marges de recherche¹¹. Des considérations théoriques comparables sont développées au même moment concernant la variation du prix des marchandises d'un endroit à l'autre. La pénurie de certains biens dans un lieu cause une fluctuation de son prix, même si la chose reste intrinsèquement la même. Inquiets du respect de la justice commutative dans les échanges entre particuliers et conscients des spéculations auxquelles la circulation mondialisée des marchandises peut donner lieu, les auteurs sont alors nombreux à s'interroger¹². L'étude des écrits des juristes et des mécanismes juridiques de circulation de l'argent et des marchandises doivent permettre de compléter ce constat connu, ainsi qu'y invitent certaines pistes tracées dans ce dossier.

8. La valeur du bien, avant même la prise en compte du risque du voyage, découle de l'intérêt qui lui est porté. Cette conception subjective de la valeur, notamment présente dans les écrits d'Aristote (384-322) et de Thomas d'Aquin (1224/25-1274), fondée sur l'utilité de la chose (ainsi qu'elle a été théorisée au XIX^e siècle par les Néoclassiques), fait dépendre la valeur du bien du désir que l'agent éprouve pour celui-ci. La question entre évidemment dans la problématique du transport des marchandises, dont le prix de vente doit être suffisamment élevé pour compenser l'augmentation du coût induit par le voyage. Ainsi, chaque époque a eu ses modes, ses goûts et ses nécessités, qui ont façonné les traits du commerce à distance, qui ont déterminé quelles étaient les marchandises qui partaient et qui arrivaient, qui en ont décidé le prix¹³. Outre l'analyse économique¹⁴, les travaux des sociologues et des anthropologues¹⁵

8 A. et B. Tenenti, « Note sul rapporto tra il valore delle merci e somme assicurate alla fine del Cinquecento », *Studi in memoria di Federico Melis*, Naples, Giannini, 1978, t. 4, p. 243-254.

9 S. Gregg, « Natural law, Scholasticism and free markets », *The Legal Foundations of Free Markets*, dir. S. F. Copp, Londres, The Institute of Economic Affairs / Profile Books, 2008, p. 65-83 ; O. Popescu, « Contribuciones indianas para el desarrollo de la teoría cuantitativa del dinero », *Economía y economistas españoles*, t. 2 : *De los orígenes al mercantilismo*, dir. E. Fuentes Quintana, Barcelone, Galaxia Gutenberg, 1999, p. 209-241 ; L. Baeck, « Iberian monetarism and development theories of the sixteenth and seventeenth centuries », *The mediterranean tradition in economic thought*, dir. L. Baeck, Londres / New York, Routledge, 1994, p. 172-205

10 *Écrits notables sur la monnaie : XVI^e siècle, de Copernic à Davanzati. Reproduits, traduits d'après les éditions originales et les manuscrits,...*, éd. J.-Y. Le Branchu, Paris, Presses universitaires de France, t. 1, 1934.

11 Voir, par exemple, E. Vilches, *New World Gold : Cultural Anxiety and Monetary Disorder in Early Modern Spain*, Chicago, The University of Chicago press, 2010.

12 C'est notamment le cas d'autres membres de la Seconde scolastique, tel Luis de Molina (1535-1600) dans son *De justitia et de jure* paru entre 1593-1609, ou Tomás de Mercado (1525-1575) dans sa *Suma de tratos y contratos* de 1569.

13 Voir, par exemple, L. Frangioni, *Chiedere e ottenere : l'approvvigionamento di prodotti di successo della bottega Datini di Avignone nel XIV secolo*, Florence, Opus Libri, 2002 ; D. Cardon, *La draperie au Moyen Âge : essor d'une grande industrie européenne*, Paris, CNRS éditions, 1999.

14 Pour une critique récente de l'approche économique majoritaire centrée sur la valeur, cf. A. Orléan, *L'Empire de la valeur. Refonder l'économie*, Paris, Seuil, 2011.

15 Parmi d'abondantes références, on signalera G.-H. de Radkowski, *Métamorphose de la valeur. Essai d'anthropologie économique*, Grenoble, 1987 ; et, évidemment, l'article fondateur de M. Mauss, « Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés primitives », *L'Année sociologique*, Seconde série, 1923-1924, rééd. Paris, Presses universitaires de France, 2001.

enseignent que les motivations et, plus largement, les rapports humains¹⁶ ne peuvent pas être négligés dans une étude du commerce et des échanges. Si des recherches historiques d'importance existent sur la question¹⁷, elles prennent rarement en compte la dimension juridique ; or, le droit des affaires est l'un des reflets de ces motivations, d'autant plus que les instruments juridiques varient selon que l'on transporte de l'argent ou des marchandises et peuvent même varier selon le type de biens transportés. Ces éléments conditionnent aussi pour partie l'organisation du voyage lui-même, dont les aspects juridiques ne sauraient être négligés. Le transport d'argent et de marchandises ne s'organise pas de la même manière que le voyage des personnes¹⁸. Au-delà des moyens utilisés¹⁹ et des routes choisies²⁰, les réseaux marchands²¹ et les stratégies juridico-économiques mises en place pour assurer le voyage présentent un intérêt majeur.

9. Ces grands enjeux, abordés dans les articles du dossier « Argent et marchandises en voyage. Histoire juridique et financière (XIII^e-XX^e siècle) », démontrent que les champs de recherche offerts par cette thématique restent encore vastes, même si certains d'entre eux ont été largement défrichés. L'objectif est donc à la fois de renouveler les questionnements posés à des matériaux déjà connus et de parcourir des terrains d'études émergents²². Les articles de ce numéro 17 de *Clio@Themis* viennent ainsi compléter une littérature lacunaire, tout en ouvrant la voie à de nouvelles recherches, notamment collectives, à l'échelle européenne, voire mondiale.

Luisa BRUNORI, chargée de recherche HDR au Centre d'histoire judiciaire (UMR 8025 Cnrs – université de Lille)

Université de Lille – Centre d'histoire judiciaire

1, place Déliot – CS 10629

59 024 Lille cedex

luisa.brunori@univ-lille.fr

Xavier PRÉVOST, professeur à l'université de Bordeaux (Institut de recherche Montesquieu – EA 7434)

Université de Bordeaux – Institut de recherche Montesquieu

16, avenue Léon Duguit – CS 50057

33 608 Pessac cedex

xavier.prevost@ens-cachan.org

16 P. Jorion, *Le prix*, Paris, Flammarion, 2016 [2010].

17 Voir, notamment, *Objets sous contrainte. Circulation des richesses et valeur des choses au Moyen Âge*, dir. L. Feller et A. Rodríguez, Paris, Publications de la Sorbonne, 2013.

18 Sur le voyage en général, cf. S. Venayre, *Panorama du voyage (1780-1920) : mots, figures, pratiques*, Paris, Les Belles Lettres, 2012 [spécialement « La gloire du commerce », p. 73-92].

19 *Trasporti e sviluppo economico (secoli XIII-XX). Atti della 5^a Settimana di studio*, dir. A. Vannini Marx, Florence, Le Monnier, 1986.

20 Voir, par exemple, I. Houssaye Michienzi, *Datini, Majorque et le Maghreb (14^e-15^e siècles) : Réseaux, espaces méditerranéens et stratégies marchandes*, Leiden, Brill, 2013 ; S. Bernabéu Albert, *La nao de China, 1565-1815. Navegación, comercio e intercambios culturales*, Séville, Universidad de Sevilla, 2013 ; C. Cuadrada et A. Orlandi, « Ports, tràfics, vaixells, productes : italians i catalans a la Mediterrània baixmedieval », *Anuario de Estudios Medievales*, 24, 1994, p. 3-48 ; H. Bradley, « *The Datini Factors in London, 1380-1410* », *Trade Devotion and Governance : Papers in Later Medieval History*, dir. D. J. Clayton, R. G. Davies et P. McNiven, Phoenix Mill, A. Sutton, 1994, p. 55-79 ; F. Melis, « Gli italiani e l'apertura delle vie atlantiche », *Mercaderes italianos en España. Siglos XIV-XVI. Investigaciones sobre su correspondencia y su contabilidad*, dir. F. Melis et F. Ruiz Martín, Séville, Universidad de Sevilla, 1976, p. 167-175 ; R. Brun, « Notes sur le commerce florentin à Paris à la fin du XIV^e siècle », *Cooperazione intellettuale*, 6, 1936, p. 87-96.

21 Au sein d'une vaste bibliographie, cf. E. Crailsheim, *The Spanish Connection : French and Flemish Merchant Networks in Seville*, Cologne, Böhlau, 2016 ; *Réseaux marchands et réseaux de commerce : concepts récents, réalités historiques du Moyen Âge au XIX^e siècle*, dir. D. Coulon, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2010 ; H. Casado Alonso, « La circulation de l'information dans les réseaux de commerce espagnols aux XV^e et XVI^e siècles », *Cahiers du Centre de Recherche Historique*, 42, 2008, p. 225-251 ; *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 58/3 [*Réseaux marchands*, dir. A. Molho et D. Ramada Curto], 2003, p. 567-672.

22 Les coordinateurs remercient l'ensemble des intervenants de la journée d'étude organisée le 22 juin 2018 au Centre d'histoire judiciaire (UMR 8025 Cnrs – université de Lille) pour la richesse des réflexions ayant abouti à ce dossier de *Clio@Themis* : Chiara Baldestein, Jean Charriaud, Céline Drand, David Kusman, Victor Le Breton-Blon, Claudio Marsilio, Ilario Mosca, Éric Roulet, Benoît Saint-Cast et Victor Simon.