

Penser les circulations économiques

Le 7 décembre 2013

Salle Marc Bloch (17 rue de la Sorbonne 75005 Paris)
de 9h30 à 12h30



Vue du port de Rouen, par Hubert Robert, 18^e siècle

**Coordinateurs : Charlie CHAGNY, Sylvain DUFRAISSE, Marguerite MARTIN,
Charlotte POULY et Louise QUILLIEN
Avec la participation de Pierre GERVAIS**

Louise QUILLIEN , *Les circulations économiques de la laine de couleur pourpre en Mésopotamie au 1^{er} millénaire avant J.-C.*

La laine de couleur pourpre, teinte à l'aide des coquillages de la famille des Muricidae, est connue et utilisée au 1^{er} millénaire av. J.-C. dans les palais royaux et les temples mésopotamiens. Le lieu d'origine de cette teinture est pourtant lointain, puisque le murex vit en Méditerranée. L'approvisionnement de la Mésopotamie en laine pourpre donne lieu à des circulations économiques sur de très longues distances. Nous analyserons les produits en circulation, les différents canaux d'approvisionnement et les routes empruntées. Nous nous interrogerons également sur les conséquences économiques locales de ces circulations : l'ampleur de la diffusion du produit, les transferts de techniques, les circulations d'exportation. À travers l'étude de la circulation de la laine

pourpre, il est possible d'appréhender les modalités de l'ouverture de la société mésopotamienne du I^{er} millénaire av. J.-C. aux circulations économiques.

Charlie CHAGNY, *Interrogation sur la circulation économique à partir d'un tarif de péage du XIII^e siècle*

Un tarif de taxation de marchandises est-il un document qui permet d'appréhender la circulation économique) l'époque médiévale ? Une liste permet-elle autre chose qu'une description des biens taxés ? En quoi des documents normatifs peuvent-ils être des éléments de compréhension d'une organisation économique ? C'est à ces trois questions que nous allons répondre en concentrant notre étude d'un tarif de prélèvement spécifique. Le document est fameux – notamment parce qu'une copie a été éditée par Douët d'Arcq, en 1852, dans la *Revue archéologique** –, c'est une liste de taxations sur des marchandises en région parisienne. Elle est mise en place au début de la guerre de Cent ans et elle est surprenante par le détail et le nombre des taxations qu'elle inclut. L'étude de la source en elle-même permet de recomposer des circuits économiques, mais seule la comparaison avec un ensemble de documents semblables, toutefois non identiques (tarifs de péage), permet d'en dégager un sens plus général. Afin d'atteindre ces objectifs, « penser la circulation économique » sera abordé à la fois de manière méthodologique et analytique avec cette question sous-jacente : la circulation et sa taxation sont-elles un rouage actif dans l'économie ou uniquement un revenu royal ?

* Il existe une version éditée, quasiment identique, du document téléchargeable sur Jstor à l'adresse suivante : <http://www.jstor.org/stable/41746154> (Louis Douët d'Arcq, *Tarif des marchandises qui se vendaient à Paris à la fin du XIII^e siècle*).

Marguerite MARTIN, *Du bleu pour le Levant : le transit des indigos de Bordeaux à Marseille dans les années 1730*

Au 18^e siècle, les deux principales branches du commerce français au Levant sont les draps du Languedoc et les produits des colonies antillaises, en particulier l'indigo, un colorant bleu qui fait l'objet d'une forte demande à Smyrne et à Alep. À travers l'étude de la correspondance passive du négociant David Lindo, de Bordeaux, dans les années 1730, il est possible de connaître avec précision les conditions dans lesquelles s'effectue la réexportation des indigos, de Bordeaux vers Marseille, et comment elle s'inscrit dans le cadre général des stratégies négociantes. Cette étude est l'occasion de se demander comment les négociants concilient le temps de transport et les aléas inhérents au déplacement des marchandises avec le rythme de l'évolution des prix, sur lesquels ils s'appuient pour prendre leurs décisions de vente et d'achat.

Charlotte POULY, *Penser les circulations économiques à travers la SNCF pendant l'Occupation : « Circulez y a rien à voir » ?*

Pendant l'Occupation, la SNCF, entreprise semi-privée, assure les transports économiques franco-allemands et loue un quart de ses wagons à la *Reichsbahn*, moyennant paiements. Elle est ainsi rouage et acteur de la Collaboration économique car elle permet la circulation des marchandises et fait circuler ses wagons. Ces derniers étant à la fois moyen et objet des circulations. Or il n'y a pas suffisamment de wagons, de part et d'autre du Rhin, pour satisfaire tous les transports allemands et français. De fait, ces derniers sont programmés et hiérarchisés au bénéfice de l'occupant. Les programmes dépendant des stocks, RB et SNCF, l'échange de cet outil est profitable au Reich mais dessert l'économie française. Penser les circulations économiques à travers cet objet nous invite donc à repenser le couple transport-échange, vertueux mais pouvant amener un

effet pervers, et à analyser la place des circulations dans la *wirtschaftliche Kollaboration*. En somme, à prendre le contre-pied de l'expression « circulez y a rien à voir ».

Sylvain DUFRAISSE, « De sordides actes de spéculation ». *Traces de circulations économiques dans les délégations sportives soviétiques (1967-1980)*

Les délégations sportives, qui se multiplient à partir de 1952, ont permis aux champions de se procurer des biens inaccessibles en URSS. Jusqu'à la fin des années 1960, elles bénéficient d'une absence de contrôle douanier lors du passage des frontières. Le contrôle progressif, d'abord installé par le KGB, puis par la douane (contrôles douaniers plus fréquents, modification de la législation, etc.), ainsi que la mise en place de procédures disciplinaires internes au mouvement sportif rendent peu à peu visibles les marchandises qui circulent par le biais des valises des champions. Munis à leur départ d'un faible nombre de devises étrangères donné par le comité supérieur de culture physique, les sportifs ne peuvent officiellement pas se procurer des quantités importantes de biens étrangers. Ils emportent donc ; en fonction du pays qu'ils visitent, des biens monnayables leur permettant de se procurer les devises nécessaires à l'aide d'intermédiaires locaux. Ils rapportent dans leurs bagages des biens déficitaires en Union soviétique et des biens classant, parfois en quantité importante. L'objectif de cette étude est d'analyser comment la montée en puissance et l'augmentation des quantités d'objets transportés par les délégations sportives a contribué à faire passer ces circulations économiques de l'anecdotique à l'illégal.

Conclusion finale : Pierre GERVAIS, Professeur à l'Université Sorbonne Nouvelle - Paris 3