

# A PARTIR DU LIVRE JOURNAL DE JEAN BABUT Marchand de Bergerac

---

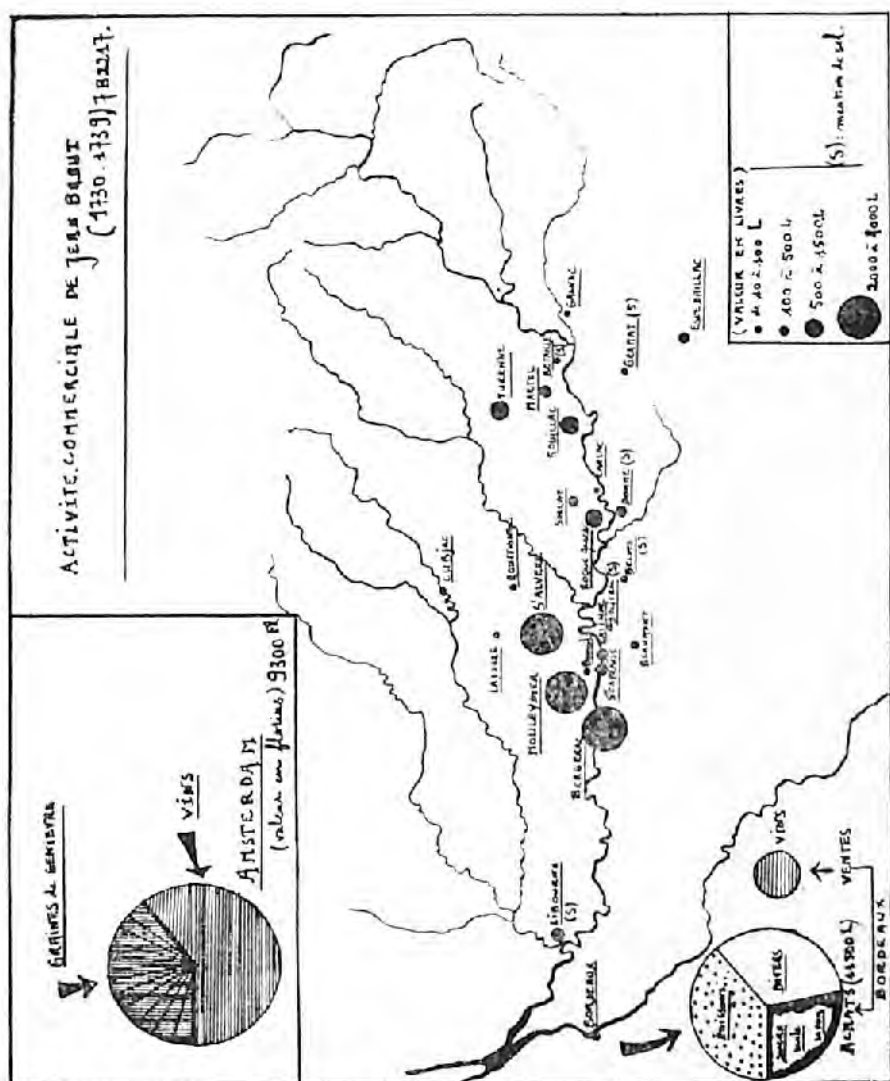
Le livre journal de Jean Babut, marchand de Bergerac, débute en août 1730 et se termine en juin 1739 <sup>1</sup>. Il est l'unique témoignage d'une activité commerciale saisie sur neuf années seulement. Vouloir la recréer peut paraître une entreprise téméraire, voire sans objet, car les défauts habituels de tels documents sont ici exagérés par la brièveté de ce mince cahier d'une dizaine de pages et par la rareté des achats et des ventes en début de période : seulement 22 mentions de 1730 à 1736 contre 59 pour les trois années 1737, 1738, 1739 qui sont, de ce fait, les plus utiles et les plus intéressantes. Aussi cet exemple ne veut être qu'un maillon d'un long travail de patience entrepris à partir de tels livres épars dont la juxtaposition peut seule permettre de retrouver et de retisser, en un vaste réseau, les directions et la nature des échanges à l'intérieur du pays.

On peut classer en trois rubriques les données fournies à l'état brut par ce document : la délimitation de l'aire commerciale du marchand, la nature des denrées transportées, la composition de la clientèle avec la place et la définition du type de marchand qu'était Jean Babut.

La carte de son activité sert de point de départ. Evaluée en livres pour la région et en florins pour Amsterdam, elle révèle trois directions fondamentales : l'une de Bergerac vers le Haut Pays, l'autre vers Bordeaux, la troisième enfin, hors du royaume, vers Amsterdam. La distribution en valeur de ces trois directions est la suivante : 9.300 florins pour Amsterdam (soit, compte tenu des variations des cours en cette période, une équivalence d'environ 18.000 livres) <sup>2</sup>, 16.479 livres pour Bergerac, la vallée et le Haut Pays, 13.473

1. Arch. dép. Gironde, 7 B 2217 (fonds des négociants).

2. Voir P. BUREL, *Bordeaux et la Hollande au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'exemple du négociant Pellet (1694-1772)*, dans *Revue d'histoire économique et sociale*, 1967, p. 58-86.



livres pour Bordeaux. Cette hiérarchie, sans grande différence, est signe d'équilibre dans la répartition des échanges. Là s'arrête la comparaison, car à la concentration des places de Bordeaux, principal lieu d'achat, et d'Amsterdam, lieu privilégié des ventes, s'oppose la dispersion des villes et bourgs du fleuve, véritable terrain commercial du marchand. Bergerac, au cœur de la vallée, y joue pleinement son rôle de marché tourné vers l'amont. Tous proches, Mouleydier, Saint-Capraise et Lalinde prolongent cette influence grâce à la navigation. Mais après Lalinde, c'est-à-dire après les rapides de la Gratusse tant redoutés des bateliers, les jalons le long de la rivière deviennent plus lâches : Domme, La Roque-Gageac, Carsac aux limites de la navigation remontante, et Souillac, point de départ des cargaisons de Haut. Hors du cadre de la vallée, l'activité du marchand se prolonge par les routes qu'empruntent les voituriers pour joindre les centres les plus proches que quelques lieues seulement séparent du fleuve ou pour atteindre les centres les plus éloignés tels Gramat, Espédaillac, Turenne <sup>3</sup>.

La nature des denrées transportées <sup>4</sup> explique ces liens commerciaux. Le trafic le plus lointain mais le plus facile à définir se fait avec Amsterdam. Il repose seulement sur deux produits toujours bien différenciés dans le livre journal par leurs quantités et leur coût : il s'agit des graines de genièvre et surtout des vins blancs, soit de janvier 1737 à juin 1739, 110 tonneaux 1/4 de vins blancs (5.429 florins) et 1.565 quintaux 59 livres de graines de genièvre (3.779 florins) <sup>5</sup>.

En retour, ce trafic ne provoque pas d'échanges de marchandises : Jean Babut se contente de tirer des traites sur les négociants d'Amsterdam correspondant à la vente de la cargaison qui leur a été adressée.

Les relations avec Bordeaux, souvent moins précises dans le livre journal <sup>6</sup>, sont plus complexes bien que l'attrait du grand port atlantique ne suscite, à l'inverse, de la part de Jean Babut, qu'un infime courant de marchandises : 25 tonneaux de vin rouge vendus en 1737 à un négociant et à un marchand bordelais. La quasi-totalité de son activité réside donc en achats à Bordeaux, grand pourvoyeur de la vallée

3. Voir carte ci-jointe.

4. Elle est toujours indiquée pour Amsterdam, pour Bordeaux les indications sont plus vagues, pour le Haut Pays toujours imprécises.

5. Une seule exception à ces envois de vins blancs : l'expédition à Jean Naudy de 14 barriques de vin rouge (26.6.1738).

6. Cette imprécision relative s'explique par la nature des fournisseurs bordelais, marchands détaillistes ou de demi-gros.

en produits alimentaires. Le poisson (barriques de sardines, barils de harengs blancs, morues ou plus vaguement poisson sec) constitue en valeur 38 % des achats du marchand. Ensuite, l'huile, le sucre et le savon, qui ne sont pas différenciés dans le livre journal, représentent 27 % des achats. Une livraison de planches (sans doute de bois de pin, le seul à remonter le fleuve), un envoi de 300 bouteilles et surtout des mises à jour de comptes complètent les relations commerciales avec Bordeaux.

Avec la vallée et le Haut Pays, il faut bien souvent se contenter de relever les noms des denrées sans en pouvoir connaître la quantité. On se heurte là à l'un des obstacles majeurs de l'étude du commerce intérieur qui, parvenu à un certain degré de dispersion dans la redistribution ou dans la collecte, échappe aux notions quantitatives de poids ou de volumes.

A la remontée, le sel est le produit aux ramifications les plus lointaines : ainsi il compose exclusivement les chargements à destination de Molières, Belvès, Domme, Bétaille et Gramat, et sans doute fait-il partie des convois de « marchandises diverses » acheminées vers les autres endroits. Une seule mention du livre journal indique le lieu où Jean Babut s'approvisionne en sel : la maison Fourcaud à Libourne. Ce renseignement épars mérite d'être retenu quand on sait que Libourne, elle-même alimentée par les barques saintongaises, libournaises et blayaises venues de Ré, Oléron et Marennes, sert de grenier à sel à la vallée et aux pays de Haut. A la descente, en réponse à cette denrée vitale, nous n'avons relevé que quatre expéditions de bois : feuillards et merrains de Souillac et Turenne transportés par voie fluviale en raison de leur poids et de leur encombrement.

La moyenne vallée, entre Bergerac et Limeuil, recèle une richesse que l'on destine parfois au transport : il s'agit du blé d'Espagne et du « bled », mention vague pour toutes les céréales, que le marchand achète sur place. Ces achats locaux de Jean Babut sont en valeur les plus importants : 2.000 livres au marquis de Saint-Alvère, 4.000 livres au sr Fontayne, négociant de Mouleydier, 1.000 livres à deux marchands de Bergerac, soit 7.000 livres pour 1738.

A l'inverse, l'année suivante, Jean Babut se procure à Bordeaux 50 boisseaux de froment et ne vend aucun blé de la vallée : c'est encore une preuve de la fragilité de ce com-

merce dans la région dont nous avons déjà retrouvé d'autres exemples pour le siècle antérieur <sup>7</sup>.

Il reste, afin de mieux cerner l'activité du marchand, à définir le cadre humain de ses relations commerciales. Le livre journal permet de connaître la répartition géographique des clients et des fournisseurs, leurs professions, et leurs rapports avec Jean Babut. Ce dernier aspect est le plus difficile à saisir, car, à quelques exceptions près, ces rapports se réduisent à des opérations financières de débits et d'avoirs. Du côté hollandais, Jean Babut commerce avec trois négociants d'Amsterdam dont le plus régulier est Jean Naudy. Sur la place de Bordeaux, il a comme fournisseurs douze négociants, dont l'un, le sr Drouillard au Pont-Saint-Jean, est son commissionnaire, et neuf marchands, demi-grossistes qui le ravitaillent en poissons. Dans la vallée et vers le Haut Pays, la clientèle se diversifie et se disperse : six négociants <sup>8</sup>, dix marchands, dix marchands voituriers, cinq voituriers, trois marchands maîtres de bateaux, un seul artisan maître-cloutier et treize particuliers.

Même en tenant compte des incertitudes du vocabulaire des professions, le groupe le plus important est ici celui des marchands transporteurs et des simples voituriers qui jouent, après le maillon Jean Babut, le rôle de nouveaux intermédiaires. Avec eux les relations du marchand ne paraissent guère faciles : le 19 février 1734, le sr La Feuillade, marchand et maître de bateau de Saint-Capraise, qui transportait quatre pipes deux poignées de bled d'Espagne à 22 livres la pipe, « comme il a cousté sur les lieux », afin de les remettre au sr Drouillard, commissionnaire du marchand, « comme il avait ordre de ce faire », s'est avisé de vendre la marchandise à son profit. Alors Jean Babut, pour en récupérer le montant, rend La Feuillade débiteur des 89 livres 16 sols. Une mésaventure à peu près semblable survient le 16 janvier 1736 avec le sr Jardel, marchand et maître de bateau de Carsac, obligé, selon les propres termes de Jean Babut, de payer 94 livres 3 sols « pour un billet de déclaration que son fils m'a fait de plusieurs marchandises qu'il m'avait diverté ».

De tels ennuis étaient sans doute fréquents et s'expliquent fort bien par des raisons commerciales, mise à part l'honnêteté

7. Voir A.M. COGULA, *L'activité d'un maître de bateau sur la Dordogne au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle*, dans *Annales du Midi*, 1970, p. 39-41.

8. Sur ces 6 négociants, 2 sont à Bergerac, 1 à Mouleydier, 1 à Souillac, 1 à Turenne, 1 à Libourne.

plus ou moins grande de ces petits marchands transporteurs. En effet, en dépit des lettres de voiture, leurs responsabilités étaient mal définies, parfois seulement verbales pour de faibles cargaisons complément de chargements plus importants. En qualité de marchands, ils transportent aussi des denrées qui leur appartiennent et il est tentant de confondre avec elles les marchandises qui leur ont été confiées, non seulement pour le transport, mais aussi pour la vente : ainsi le 5 avril 1737, le sr Lavaysse, de Saint-Capraise, doit 73 livres pour paiement du feuillard qu'il a vendu pour le compte de Jean Babut.

Une autre source de déboires tient à la nature des échanges, souvent proches du troc, entre ces marchands transporteurs et ceux qu'on serait tenté de qualifier de sédentaires : ainsi le 25 novembre 1737, Ramade, marchand voiturier de Bétaille, doit 30 livres 4 sols pour régler, selon Jean Babut, « sel ou autres marchandises que je luy ai avancé sur une partie de froment qu'il m'a vendu et ne m'a livré ».

A ce stade des échanges, la mauvaise volonté n'est pas seule en cause, il faut lui adjoindre la difficulté de circulation du numéraire et, en cette première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, on est encore proche de l'évocation économique que Fernand Braudel a fait du royaume de Louis XIV : « Mais la grande économie qui suit le rythme mondial c'est celle des grandes villes, Paris, Rouen, Nantes, Bordeaux, Saint-Malo, Marseille, Lyon... Derrière cette économie urbaine, mercantile et monétaire, il y a un niveau de base d'économie rurale. La France de Louis XIV est une France campagnarde cloisonnée en provinces, où l'on vit par le troc, le salaire en nature, bien plus qu'en sols et en deniers... »<sup>9</sup>.

Quelle est alors dans ce cadre commercial la place de Jean Babut ? L'amplitude de ses transactions (achats, ventes, prêts, comptes) le situe au rang des petits marchands : sur 77 opérations financières, 30 sont inférieures à 100 livres, 21 sont comprises entre 100 et 500 livres, 10 entre 500 et 1.000 livres, 16 entre 1.000 et 5.000 livres ; aucune ne dépasse 5.000 livres. Tout laisse à penser qu'il est donc, comme beaucoup d'autres de ses semblables dont nous connaissons encore si mal l'activité, la pénultième étape de la diffusion des produits et le premier ou le deuxième maillon de leur collecte. Mais son rôle ne se réduit pas au seul plan local : au-delà de la

9. F. BRAUDEL, *Annales E.S.C.*, 1951, p. 65-69.

vallée, au-delà de Bordeaux, il a de lointaines antennes commerciales avec Amsterdam. Son exemple n'est pas isolé <sup>10</sup> ; simplement il confirme qu'il existe, même à l'échelle d'un petit marchand, des liens privilégiés entre Bergerac et la Hollande.



Il faut donc dépasser la stricte analyse des données de ce document pour voir en lui une illustration des relations entre la vallée et les Pays Bas et du rôle de Bergerac vis-à-vis du Haut Pays. Aux origines de la vocation hollandaise de Bergerac, il y a les vins blancs et liquoreux de la vinée <sup>11</sup>, tant prisés de la clientèle hollandaise depuis qu'elle a supplanté les Anglais, davantage attirés par les vins du Bordelais.

Roger Dion, dans son ouvrage sur l'histoire de la vigne et du vin en France, a su parfaitement décrire l'emplacement favorable du vignoble au bord du fleuve navigable, les privilèges de la descente des vins lentement entamés par les arrêts du Parlement de Bordeaux sous prétexte de fraude ou de futailles non réglementaires et l'acharnement des jurats de Bergerac à défendre leurs droits et à se préserver des vignobles concurrents d'amont et d'aval <sup>12</sup>. Il montre aussi l'extension et l'adaptation du vignoble en réponse à la demande accrue des Hollandais : « au XVIII<sup>e</sup> siècle, écrit-il, il semble que la viticulture bergeracoise se soit mise tout entière au service de la Hollande » <sup>13</sup>. Nous serions plutôt tentés de restreindre cette période à la première moitié du siècle, âge d'or du commerce avec les Pays Bas, la seconde moitié étant moins favorable aux exportations de vins de Haut <sup>14</sup>. Même s'ils exagèrent dans leurs doléances et leurs placets, les Bergeracois ont durement ressenti cette progressive désaffection de la clientèle hollandaise, surtout après 1780. Les vins ne sont pas le seul produit d'exportation. Avec eux, sont exportées les rames de papier de Couze, Creysse, Mouleydier por-

10. Voir A. JOUANEL, *Bergerac et la Hollande*, 1951 (1<sup>re</sup> partie : les vins et leur commerce).

11. Voir pour les privilèges de la vinée G. CHARRIER, *Jurades de Bergerac*, t. XII, p. 105 et suivantes. Depuis la fin du XV<sup>e</sup> et le début du XVI<sup>e</sup> siècle, le « détroit » de la vinée est le suivant : Saint-Martin-de-Bergerac, Maurens, Sainte-Foy-des-Vignes, Ginestet, Lembras, Creysse, Mouleydier, Colombier, Monbazillac, la Madeleine, Saint-Christophe, Moncuq, Pomport, Saint-Mayme, Saint-Nexans, Saint-Laurent.

12. R. DION, *Histoire de la vigne et du vin en France des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1959, p. 58 et 391-394.

13. Ouv. cité, p. 440-441.

14. P. BUTEL et Ph. ROUDIE, *La production et la commercialisation des vins du Libournais au début du XIX<sup>e</sup> siècle*, dans *Annales du Midi*, 1969, p. 390-392.

tant en filigrane les armes d'Amsterdam <sup>15</sup>, les graines de genièvre et les cargaisons de châtaignes qui compensent en quantité les récoltes médiocres et moyennes du vignoble.

Pour recevoir tous ces produits, deux ou trois fois l'an, à l'automne et à l'hiver, les flottes hollandaises arrivent à Libourne en attente des gabares et des coureux d'amont <sup>16</sup>. Le livre journal illustre trop brièvement ce rôle du port : seuls sont mentionnés les noms des navires hollandais qui ont chargé là les tonneaux de vin expédiés par Jean Babut.

La consultation des registres de congés pour Libourne dans le fonds de l'Amirauté de Guyenne permet de retrouver et de vérifier, en partie, l'exactitude des informations du marchand <sup>17</sup>. Ces relations commerciales ont été resserrées, depuis la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, par l'exode des protestants de la vallée <sup>18</sup>. Dès 1682, de nombreux pasteurs ont quitté la région et gagné les Pays Bas grâce aux navires hollandais. Après eux ont fui les fidèles et, souvent de condition aisée, ils ont renoué, à l'arrivée en terre hollandaise, des liens familiaux et commerciaux avec leur ancienne patrie. Ainsi Jean Coudert, Josué Valetton et Jean Naudy, tous trois commissionnaires de Jean Babut, sont d'origine bergeracoise <sup>19</sup> et il est probable qu'Odet Coudert, négociant de Bordeaux en relation

15. A. JOUANEL, ouv. cité (2<sup>e</sup> partie : le papier).

16. Libourne reçoit en 1737 64 navires hollandais dont 21 d'Amsterdam ; en 1738 57 navires hollandais dont 19 d'Amsterdam ; en 1739 56 navires hollandais dont 8 d'Amsterdam (Fonds de l'Amirauté de Guyenne, Arch. dép. Gironde, 6 B 609 - 610).

17. Navires hollandais chargés des vins expédiés par Jean Babut :

|                                                  |                                                                                    |
|--------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| — « Leda Maria » (compte du 24.2.1737)           | (registres du fonds de l'Amirauté incomplets : manquent novembre et décembre 1736) |
| — « Jeune Eve » (compte du 24.2.1737)            | (départ de Libourne : 7.11.1737)                                                   |
| — « Jeune Pierre » (compte du 18.7.1737)         | (départ de Libourne : 16.11.1737)                                                  |
| — « La Marie » (compte du 29.10.1737)            | (départ de Libourne : 31.10.1737)                                                  |
| — « Le Saint Paul » (compte du 14.1.1738)        | (absent des registres : possibilité d'un chargement à Bordeaux)                    |
| — « Le Jeune Jean » (compte du 11.3.1738)        | (absent des registres : possibilité d'un chargement à Bordeaux)                    |
| — « L'Ida Maria » (compte du 11.3.1738)          | (départ de Libourne : 21.11.1738)                                                  |
| — « La Belle Rebecca » (compte du 6.4.1738)      | (départ de Libourne : 28.11.1738)                                                  |
| — « La Johanna Christina » (compte du 28.6.1738) |                                                                                    |
| — « Le Mercure libre » (compte du 24.1.1739)     |                                                                                    |
| — « Le Constans » (compte du 21.2.1739)          |                                                                                    |
| — « L'Elisabeth » (compte du 19.5.1739)          |                                                                                    |

18. C. MARTIN, *Les réfugiés de la Basse Dordogne après la Révocation de l'Edit de Nantes*, dans *Revue hist. de Bordeaux et de la Gironde*, 1966, p. 91.

19. A. JOUANEL, ouv. cité (3<sup>e</sup> partie : les relations familiales).

avec Jean Babut, est un autre représentant de ces familles marchandes dispersées par la Révocation.

Les relations de Bergerac avec le Haut Pays nous sont moins bien connues : elles font partie du quotidien, de la routine du commerce local que seul l'accidentel permet d'appréhender. Il faut que le pont de la ville s'écroule enfin en 1783, à la suite d'une inondation qui emporte les raccommodages de pierre et de bois, pour que le subdélégué fasse à l'intendant, après une narration dramatique, un tableau sans doute assez proche de la vérité <sup>20</sup> : « le pont de la Dordogne, cet ancien monument, qui menaçait ruine depuis longtemps, résista néanmoins jusque vers 8 heures, époque à laquelle il succomba », (lettre du 8 mars 1783)... « les bateaux ne pourront vraisemblablement plus remonter ni redescendre la rivière devant Bergerac, à cause des débris du pont ; et les diverses routes qui aboutissent à cette ville se trouvant interceptées... le commerce qui fournissait aux besoins de chaque canton, et procurait des débouchés pour les denrées du pays, en souffrira nécessairement un échec si considérable, qu'il ne sera presque plus d'aucune ressource ».

Bien que le pont soit encore debout en 1778, François de Paule Latapie, inspecteur des manufactures, a relevé dans son journal de tournée ce contraste entre la réalité économique de la ville et sa physionomie : « cette ville dont les habitants sont à peu près moitié catholiques moitié protestants, a environ 15.000 âmes. Vue du côté de la Dordogne, elle a un air de délabrement qui n'annonce en aucune manière un des lieux de la province où il y a le plus de commerce et d'industrie. On n'a jamais songé à y construire ni quais ni port commode, quoiqu'elle en soit très susceptible. Tout, jusqu'au pont, semble y annoncer la pauvreté... ».

Ces réserves faites, il n'empêche qu'au cœur d'un pays viticole, mieux protégée par les privilèges commerciaux que par ses murs détruits, Bergerac est, à la descente, l'étape nécessaire des cargaisons de bois, de blé, de châtaignes, et, à la remontée, l'endroit où s'opère la rupture de charge entre la

20. Cité dans G. CHARRIER, *Les Jurades de Bergerac*, Bergerac, 1889, t. XIII, p. 124 et suivantes, extr. du B.S.H.A.P., 1903, p. 380.

21. *L'industrie et le commerce en Guyenne sous le règne de Louis XVI* (Journal de tournée de François de Paule Latapie, inspecteur des manufactures, en 1778), dans *Archives historiques de la Gironde*, t. 38, p. 470).

voie fluviale, les routes, les chemins de terre des côteaux et les sentiers qui longent les méandres du fleuve vers l'amont.

\*  
\* \*

Le mérite du livre journal de Jean Babut est d'avoir permis de mesurer, à ce stade commercial, le rôle déjà important d'un petit marchand écartelé entre les trois pôles nécessaires de son commerce : Amsterdam, Bordeaux et Bergerac. Car il est infiniment probable que ses bénéfices hollandais, employés à Bordeaux, alimentent son commerce local : c'est, à l'échelle de la vallée, l'esquisse d'un trafic triangulaire où commerce intérieur et commerce extérieur se retrouvent intimement liés.

Anne-Marie COCULA.

