

# Les relations de Bayonne et de Saint-Sébastien pendant l'Ancien Régime

(The relationship between Bayonne and San Sebastian during the Ancient Regime)

Pontet, Josette

Univ. Michel de Montaigne-Bordeaux 3

Institut d'Histoire

Domaine Universitaire

F-33607 Pessac Cedex

BIBLID [1137-442X(2001), 11; 213-223]

---

*Les relations de Bayonne et de Saint-Sébastien ont toujours été marquées par la complémentarité due à la configuration géographique, par la solidarité due aux nécessités de la conjoncture économique, mais aussi par la rivalité et la concurrence, aucune des deux villes n'envisageant que le développement de l'une put aller sans le déclin de l'autre. Le fantasme de l'essor des ports basques à leurs dépens a fortement imprégné les esprits bayonnais au XVIII<sup>e</sup> siècle.*

*Mots Clés: Bayonne. Saint-Sébastien. Ports. Commerce. Trafic portuaire. Mentalités.*

*Osagarritasunak eta elkartasunak baina baita elkarren lehiak ere markatu dituzte beti Baionaren eta Donostiaren arteko harremanak. Osagarritasuna geografian alde tik, elkartasuna koiuntura ekonomikoa -ren pre miak zirela eta; elkarren lehia, orde a, bi hirietako ezeinek ez baitzuen bere garapena aurreikusten bestearen gainbeherarik gabe. Euskal portuen garapenaren beldurak guztiz kezkatuak zeuzkan XVIII. mendeko baionarren izpiritualak.*

*Giltz-Hitzak: Baiona. Donostia. Portuak. Merkataritza. Portuko trafikoa. Pentsamoldeak.*

*Las relaciones de Bayona y San Sebastián han estado siempre marcadas por la complementariedad debida a la configuración geográfica, por la solidaridad debida a las necesidades de la conjuntura económica, pero también por la rivalidad y la competencia, ya que ninguna de las dos ciudades prevé que el desarrollo de la una o de la otra pueda hacerse sin la decadencia de la otra. El fantasma del desarrollo de los puertos vascos en sus costas ha impregnado fuertemente los espíritus bayoneses en el s. XVIII.*

*Palabras Clave: Bayona. San Sebastián. Puertos. Comercio. Tráfico portuario. Mentalidades.*

Situées à une cinquantaine de kilomètres l'une de l'autre, de part et d'autre de la frontière, Bayonne et Saint-Sébastien ne sont pas sans similitude, à l'époque moderne. Places fortes maritimes, encerclées de murailles, elles étaient tournées vers la pêche à la morue et à la baleine, le commerce des laines de Navarre et de Castille et les constructions navales, en fort développement au XVI<sup>e</sup> siècle à Saint-Sébastien. A la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, leur population était sensiblement comparable, avec semble-t-il, un léger avantage pour Bayonne<sup>1</sup>.

Quelles furent leurs relations dans le passé? Elles apparaissent dominées à la fois par la complémentarité, la solidarité, l'intensité mais aussi la rivalité et la concurrence.

La complémentarité d'abord. Celle-ci était imposée par la géographie; elle faisait de l'Espagne pour les Bayonnais le débouché de leurs marchandises, mais aussi le pourvoyeur de leur commerce, en denrées mais aussi en piastres. Le décentrage de la péninsule ibérique était une chance pour Bayonne, un bout du monde pour le royaume, presque en marge de celui-ci, dont elle était séparée par le désert landais: il ne fallait pas moins d'une semaine aux messagers qui depuis 1637 la relaient à Bordeaux pour faire le voyage<sup>2</sup>. Deux messagers faisaient la liaison entre Bayonne et Saint-Sébastien deux fois par semaine depuis 1627<sup>3</sup>. La route par mer n'était pas beaucoup plus facile; le littoral entre l'estuaire de la Gironde et celui de l'Adour était répulsif, pratiquement sans havre. A l'inverse, la côte cantabrique parsemée de petits ports rapprochés, incitait au cabotage. Saint-Sébastien n'était que l'un d'entre eux, encore assez modeste au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. D'après le voyageur français Silhouette, «ce port est une rade foraine qui n'a qu'un petit rôle pour les barques. C'est avant tout un port de pêche à la morue et à la baleine». La chance de Saint-Sébastien était d'avoir à proximité le petit port de Pasajes, «un misérable village» pour notre voyageur, mais un excellent port, «où ils mouillent les huit à dix navires qui font la pêche à la morue et autant à la baleine»<sup>4</sup>.

Bayonne était beaucoup moins bien servie avec l'embouchure de l'Adour où une barre sableuse en gênait l'entrée et la sortie, les rendant souvent impossibles au moins pour les navires de gros tonnage, avec en outre un chenal dans l'estuaire, peu profond et fort changeant. A la fin du XV<sup>e</sup> siècle, Bayonne avait même perdu une sortie directe sur l'océan, sortie que lui

---

1. D'après la *Descripcion de la ciudad de San Sebastian y su jurisdiccion 1785*, publiée par J. Ignacio Tellechea Laigoras, in Real Academia de la Historia. Fondo Vargas Ponce, t 4, la ville aurait eu environ 10.000 âmes en comprenant la garnison. L'enquête de 1789 répartissant la population par âge aboutit à un total de 10.478. Bayonne a alors un peu plus de 12.000 habitants (J. Pontet-Fournigüé, *Bayonne un destin de ville moyenne à l'époque moderne*, J. et D., Biamitz, 1990, p. 162).

2. Arch. Mun. Bayonne, HH 37, BB 24.

3. Ibid., BB 21.

4. Silhouette, *Voyage de France, de Portugal et d'Italie*, 1729-1730, Paris, 4 volumes, 1770.

redonnèrent les travaux de Louis de Foix, en 1578. Mais, malgré des travaux constants et coûteux pour stabiliser l'embouchure, la Barre a toujours posé problème à l'activité portuaire<sup>5</sup>. Le palliatif fut pour le négoce bayonnais d'utiliser les ports de Pasajes et de Saint-Sébastien comme entrepôts et centres d'armement pour la pêche à la morue et à la baleine dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle encore. Le Guipuzcoa côtier apparaît bien comme le prolongement portuaire des Bayonnais. La perspective en 1726 d'une rupture avec l'Espagne fait craindre l'abandon de cette fonction complémentaire pour l'armement des navires du port de l'Adour. Les Bayonnais ne sont pas les seuls à utiliser ces ports. Savary des Bruslons note: «les ports de Saint-Sébastien et du Passage sont très souvent en temps d'hiver les ports où toutes sortes de navires sortant des divers ports de France vont relâcher», Le Passage, port qu'il considère «comme l'un des plus vastes et peut-être le plus sûr d'Europe»<sup>6</sup>. La francisation du nom de Pasajes dans les textes français est extrêmement significative de son appropriation par les Français. Ne lit-on, pas, dans Mémoires et Reconnaissances rédigés par les ingénieurs militaires des fortifications en 1722 que Bayonne est située à six lieues de Saint-Sébastien et du Passage, les deux meilleurs ports que la France ait dans cette région!<sup>7</sup> C'est dire si la complémentarité était forte. On pourrait même alors parler d'osmose.

Cette sorte de déterminisme géographique pouvait cependant être contrariée par les contingences de l'histoire. Les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles surtout ont connu une conjoncture de guerre entre la France et l'Espagne. La zone frontalière était une zone particulièrement sensible, et du côté bayonnais on vivait dans la crainte permanente d'une attaque de la part des Espagnols, alors que Saint-Sébastien était le siège de la capitainerie du Guipuzcoa, et avec Fontarrabie, à l'imposante fortification, un centre actif de l'espionnage très répandu au temps de Philippe II. Il faut rappeler le contexte des guerres de religion et des guerres civiles en France, activées par le problème successoral et les ambitions dynastiques de Philippe II qui débouchèrent sur la guerre ouverte entre la France et l'Espagne en 1595. Mais bien avant, la prise de Bayonne était un des objectifs des agents de Philippe II et la ville vivait dans la psychose du complot, des traîtres que l'on soupçonne même de communiquer les délibérations du corps de ville à Saint-Sébastien<sup>8</sup>. Toujours est-il que le capitaine de Guipuzcoa tente de circonvenir le gouverneur de la ville et qu'un complot est organisé pour faire tomber Bayonne aux mains des Espagnols. Mais le message codé du capitaine du Guipuzcoa porté aux con-

5. J. Pontet-Fourmigué, *op. cit.*, p. 384-406.

6. Savary des Bruslons, *Dictionnaire universel du commerce*, Paris, 1721, 2 volumes, 1723-1730, 3 volumes.

7. Service historique des Armées, Vincennes, MR 970. L'utilisation de ces ports n'incitait pas les négociants et amateurs bayonnais surtout à consentir de lourds investissements pour l'endiguement de l'estuaire dans les années 1760-1770.

8. Arch. Mun. Bayonne, BB 15.

jurés est intercepté, les traîtres arrêtés et exécutés. Ce complot dit de Château-Martin a laissé des séquelles dans les mémoires et sa découverte a continué d'être célébrée jusqu'à la fin de l'Ancien Régime<sup>9</sup>.

La psychose du complot a été alimentée dans les esprits au moins jusqu'à la paix des Pyrénées et plusieurs affaires ont été déjouées qui ne pouvaient que l'alimenter<sup>10</sup>.

Mais la guerre, si elle perturbait le commerce, ne l'arrêtait pas. Les marchands de part et d'autre de la Bidassoa décidèrent de nouer des accords qui protégeraient leurs intérêts bien compris. Engagée en 1649<sup>11</sup>, la négociation aboutit à la conclusion d'un traité de bonne correspondance le 10 février 1653 par le gouverneur de Bayonne, Toulangeon et par Diego de Cardenas, approuvé par le roi en juillet, il ne fut cependant appliqué qu'au commencement 1654. Il visait entre autres à garantir la liberté de l'Adour sans risque de prises par la flotte de guerre espagnole ou par les corsaires. Il englobait du côté espagnol, le Guipuzcoa et la Biscaye, Bayonne et le Labourd du côté français. Ces traités de correspondance furent plusieurs fois renouvelés, après négociation, durant les guerres de Louis XIV et officialisés par l'enregistrement dans divers ports du royaume comme en 1675<sup>12</sup>. Lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, le renouvellement fit l'objet, en 1693, de discussions assez longues et difficiles. Les députés bayonnais, le cleric assesseur de Larre et le jurat Dubrocq, se rendent à l'Île des Faisans pour la conclusion qui n'aboutit qu'en 1694, des divergences étant intervenues avec le Guipuzcoa, les députés ne voulant pas conclure de traité signé avec la Biscaye; les négociations étaient menées parallèlement par les députés de Bayonne et du Labourd et débouchèrent sur deux traités signés le même jour<sup>13</sup>.

En fait, par delà la guerre, la complémentarité apparaissait une nécessité non seulement aux yeux des Bayonnais, mais aussi aux autorités en place, le gouverneur de la ville mais aussi l'intendant qui encourage la négociation autorisée par lettres patentes. Dès avril 1689, l'intendant de Bezons écrivait au contrôleur général: «il me paraît nécessaire pour assurer la subsistance des peuples de la frontière qui ne vivent que de leur commerce avec l'Espagne, de faire des traités de bonne correspondance»<sup>14</sup>.

---

9. Ibid.

10. Par exemple, le complot de Mantilla concerté avec le gouverneur de Saint-Sébastien en 1651 pour s'emparer de Bayonne par l'Adour. Arrêté, il est pendu le 1er avril 1651. Blay de Gaix, *Histoire militaire de Bayonne*, Bayonne, 1980, p. 193-195.

11. Arch. Mun. Bayonne, BB 24.

12. Blay de Gaix, *op. cit.*, p. 272-273.

13. Arch. Mun. Bayonne, BB 32.

14. Boislisle, *Correspondance des contrôleurs généraux*, t 1.

Mais la guerre autorisait aussi des pratiques frauduleuses, grâce à la proximité des lieux, et la complicité des pouvoirs en place. «Lors de la guerre de Hollande, on tolérait qui plus est que des pinasses portassent des vins et les eaux de vie au môle de Saint-Sébastien où les vaisseaux hollandais venaient les prendre.»<sup>15</sup> Une autre forme de fraude répandue consistait à mettre du vin de France dans des futailles d'Espagne pour l'envoyer en Angleterre, ce qui réussit fort bien. Mais les négociants veulent continuer ce procédé avec le retour de la paix qui permet d'accroître les quantités de vin envoyées chez les Anglais à partir des ports de Saint-Sébastien et de Pasajes dans les futailles espagnoles. La Ferme générale ne l'entend pas ainsi et impose que le transvasement soit fait à Bayonne où il ne s'est jamais fait. Pour l'intendant, c'est le moyen de l'empêcher complètement: il ne peut se faire qu'au Passage ou à Saint-Sébastien!

L'osmose apparaissait donc presque totale entre Saint-Sébastien et Bayonne du point de vue commercial au moins, à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et cela malgré les conflits. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, l'Espagne avec l'arrivée de Philippe V sur le trône d'Espagne cesse d'être l'ennemie du royaume de France, et mise à part la guerre de 1719-1720, la paix règne entre les deux Etats jusqu'à la Révolution. Pourtant la complémentarité n'apparaît plus aussi forte, car de chaque côté de la frontière, les deux monarchies cherchent à restreindre la liberté du commerce, et les ports basques veulent se protéger de la concurrence étrangère, française notamment. Dès 1712, les négociants français se plaignent des mauvais traitements qui leur sont réservés, à Bilbao surtout qui refusent d'accréditer un consul français. A Saint-Sébastien, fréquenté en priorité par les Bayonnais semble-t-il, la nécessité d'un consul ne se fait pas sentir; mais dès 1718, on dénonce la volonté d'introduire une taxe sur les marchandises françaises dont l'entrée était libre jusque là. En 1737, on annonce de nouvelles ordonnances pour favoriser le commerce du port, au détriment des Français<sup>16</sup>. Plus que complémentaire, Saint-Sébastien apparaît comme rivale de Bayonne.

En réalité concurrentes les deux villes l'ont toujours été, au moins en partie, par les activités qui étaient les leurs et le marché qu'elles se partageaient: celui du Nord de la péninsule ibérique: Navarre, Castille et Aragon. Le Pays Basque espagnol était en dehors de la ligne des douanes fixée à l'Ebre. Certes, il y avait des postes de douanes en Guipúzcoa à l'intérieur et sur la côte, alors que la Biscaye était exempte de taxes, mais le *diezmo viejo* était très faible<sup>17</sup>. Ce statut de zone franche est capital pour le développement du commerce dont profitent sans doute avant tout Bilbao au XVI<sup>e</sup> siècle, mais aussi Saint-Sébastien et Bayonne. L'importance de la flotte basque, la proximité de Burgos, la nécessité de trouver un fret de retour pour les bateaux

---

15. Ibid.

16. Arch. Nat. Affaires étrangères, BB208.

17. J.-P. Priotti, «Les fonctions portuaires du Pays Basque espagnol au XVI<sup>e</sup> et au début du XVII<sup>e</sup> siècle», *Bordeaux, porte océane*, Fédération historique du Sud-Ouest, 1999, p. 501-523.

étrangers venus décharger leurs marchandises en Biscaye ou Guipuzcoa favorisent l'acheminement des laines vers les ports biscayens et guipuzcoans à partir de 1570-1580 et Saint-Sébastien tient un rôle majeur de 1617 à 1626 dans l'exportation des laines espagnoles en Europe, notamment en Angleterre. Cette activité n'est pas la seule: le rôle industriel avec l'exploitation des gisements de fer, l'importance des capitaux drainés, investis également dans la pêche, font de Saint-Sébastien un des pôles de croissance du nord de l'Espagne en liaison étroite avec la Navarre et Burgos.

Mais dans ce marché, la percée de Bayonne est réelle, favorisée par la conjoncture politique: guerre contre l'Angleterre, conflit avec les Pays-Bas qui amènent les Néerlandais vers le port de l'Adour; dynamisme des pêcheurs français avec une modification parallèle des bancs de pêche, politique douanière de la monarchie. Les routes vers Bayonne par le Baztan sont d'un accès plus facile à partir de la Navarre. Les marchands de Saint-Sébastien se plaignent de la concurrence bayonnaise, de l'essor de la ville qui repose, selon eux, sur leur propre décadence<sup>18</sup>. Toutefois, les plaintes consignées dans plusieurs mémoires sont sans doute excessives, car Saint-Sébastien joue un rôle prépondérant dans le trafic céréalier, indispensable à l'alimentation de la province, dont il a réussi à avoir le monopole, en faisant passer le port de Pasajes sous sa juridiction. Cette main mise lui a indiscutablement donné une assise économique solide sur la région.

Quoi qu'il en soit, à la fin du règne de Louis XIV, les deux ports apparaissent commercialement plus concurrents que complémentaires. Leur activité repose sur l'exportation des laines, sur l'importation des produits manufacturés (draps, toiles, étoffes diverses) de denrées alimentaires et coloniales destinées à l'important marché navarrais, castillan et aragonais. Les deux ports sont intéressés par l'entrée en fraude sur ces marchés et par la sortie, en retour d'espèces métalliques. Le commerce des piastres est particulièrement actif à Bayonne, sans doute alors plus favorisée par sa situation dans le royaume: elle commerce librement aussi bien avec l'étranger qu'avec le reste du royaume.

Or dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, ce commerce presque sans paiement de droits commence à être remis en cause par la Ferme générale, et la volonté de clarifier le statut réel du port, étranger ou non. L'instauration de nouveaux droits sur le commerce des sucres, l'interdiction des sucres portugais, l'établissement d'un entrepôt apparaissent comme autant de menaces sur le commerce bayonnais. Cette nouvelle législation est synonyme de la décadence de Bayonne au profit de Saint-Sébastien. Le gouverneur en appelle au contrôleur général sur ces problèmes «un bâtiment portugais, chargé de casonades et de tabacs pour Bayonne a reçu l'ordre des expéditeurs de décharger à Saint-Sébastien... Une des raisons que je vous ay alléguées plusieurs

18. P. Fernández-Albaladejo, *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa*, p. 78.

fois pour essayer de vous prouver que l'établissement du dernier arrêt sur les cassonades a nui et nuira au commerce... et que les Espagnols en profiteront à notre préjudice...». Bazin de Bezons confirme ce diagnostic en juin 1700: «à Bayonne, le commerce menace de se transporter à Saint-Sébastien...»<sup>19</sup>. C'est là un leitmotiv sans cesse répété au cours du siècle, jusqu'à l'obsession, qui va grandissant après 1730, englobant Bilbao puis Santander. Les Bayonnais dénoncent la politique de taxation qui leur est imposée, les contrôles douaniers de la Ferme qui empêchent le transport des denrées, comme le sucre ou le tabac en Navarre par le Baztan: Cela conduit les voituriers espagnols navarrais à s'approvisionner à Saint-Sébastien au lieu de venir à Bayonne. Mais le contrôleur général n'est plus très sensible aux arguments des négociants du port de l'Adour. Les difficultés bayonnaises ne sont pas dues à la fiscalité, mais à la politique de l'Espagne et des ports basques qui lèvent des taxes sur les marchandises étrangères (Bilbao 1723, Saint-Sébastien 1737). La création de la compagnie guipuzcoane de Caracas établie à Saint-Sébastien, avec ses magasins à Pasajes en 1728, pour le commerce avec le Venezuela et notamment du cacao est jugée catastrophique par les Bayonnais. «Cette compagnie est devenue maîtresse du cacao; elle a enlevé à Bayonne cette source principale de son ancienne opulence, car la vente de cette denrée entraînait celle de beaucoup d'autres choses». En réalité, le commerce du cacao ne connaît un effondrement des ventes qu'après 1750, et alors que le siège de la compagnie a été transféré à Madrid. L'uniformisation des droits sur les laines entraîne également une chute certaine du commerce lainier bayonnais, qui profite surtout à Santander à partir de 1763. La lutte contre la sortie des métaux précieux engagée par la Castille rend la fraude plus difficile<sup>20</sup>.

Il y a donc un ensemble de modifications, d'évolutions qui sont ressenties très diversement par les Bayonnais, obsédés et fascinés à la fois par l'essor réel ou supposé des ports espagnols voisins qui se font à leurs dépens. Comment mieux exprimer ce sentiment que Joseph de Laborde Noguez en janvier 1790: «ces ports (Santander, Bilbao et Saint-Sébastien) ne s'enrichissent que de nos dépouilles<sup>21</sup>».

Il est évident que de part et d'autre de la frontière, les conceptions étaient les mêmes: la prospérité de l'un reposait nécessairement sur la décadence de l'autre.

Ces idées s'alimentaient aux principes du mercantilisme bien exprimé en France par le colbertisme, mais toujours vivant au XVIII<sup>e</sup> siècle: l'essor du commerce ne se concevait pas par la croissance simultanée de deux secteurs, de deux pays: on ne pouvait s'enrichir qu'aux dépens des autres.

19. J. Pontet-Foumigué, *op. cit.*, p. 461.

20. Sur tout ceci, voir J. Pontet-Foumigué, *op. cit.*

21. *Mémoire sur la constitution commerciale de Bayonne et du Labourd*, Joseph de Laborde Noguez, 16 janvier 1790.

Au-delà de l'imaginaire, quelle est la réalité? Le développement de Saint-Sébastien (et de Bilbao) est-il le négatif de celui de Bayonne et inversement? Si l'on prend le critère démographique, il est sûr que Saint-Sébastien a connu une croissance assez marquée de sa population, alors que celle de Bayonne stagnait, voire régressait. Les courbes des naissances et des mariages montrent une évolution inversée. Bayonne croît à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'à la fin de la Régence, puis stagne. Saint-Sébastien, en difficulté au début du siècle, progresse nettement à partir de 1730 et surtout après 1750, confortant le sentiment des Bayonnais. En revanche, après 1770, la conjoncture démographique n'est guère meilleure pour Saint-Sébastien, marquée par le reflux, que pour Bayonne. Les deux ports apparaissent plongés dans une période difficile, dans une conjoncture commerciale de crise. Celle-ci est en partie au moins liée à leurs options communes. Tous deux étaient au départ des ports de pêche actifs des ports d'armement, qui se tournent à partir des années 1730 davantage vers le commerce, un commerce à la commission surtout pour Bayonne, alors que jusqu'aux années 1760, Saint-Sébastien est largement engagé dans le commerce colonial qui lui vaut un indéniable essor. Refusant l'intégration dans le marché national, Saint-Sébastien à partir de 1768 se prive d'une participation active et directe au commerce américain qui profite aux autres ports de la péninsule, après la fin du monopole gaditain. Comme Bayonne, ses horizons sont plus que jamais la fourniture du marché navarrais et par-là castillan et aragonais. Or l'aggravation des droits de douane, les contrôles de plus en plus forts sur l'exportation des monnaies, les tensions dans les campagnes sont autant d'éléments qui tirent Saint-Sébastien vers la récession, comme ils pénalisent également Bayonne où se pose de façon cruciale le problème du statut du port et la question d'établir un port franc pour le commerce avec l'Espagne<sup>22</sup>. La création de celui-ci en 1784 donne un avantage certain à Bayonne sur le marché navarrais, éminemment convoité par les deux ports, et qui explique leur rivalité, et la crainte que le développement de l'un ne soit que le résultat de la décadence de l'autre.

Quoi qu'il en soit les relations entre les deux ports sont restées étroites par mer, plus que par terre, l'état des routes restant assez défectueux jusqu'à la fin de l'Ancien Régime<sup>23</sup>. Le trafic portuaire s'effectuait presque exclusivement par pinasses, de petites embarcations, dont le tonnage excède rarement dix tonneaux au XVII<sup>e</sup> siècle. Dès le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, les marchands bayonnais sont majoritaires dans ce trafic qui est alors cependant d'assez faible ampleur, mais déjà constitué dans ses composantes: aux importations on trouve essentiellement balles de laine, agnelines et surtout fer sous différentes formes, alors qu'aux exportations figurent les produits types du commerce bayonnais: vin, miel, brai, avirons et plumes. Mais on

22. «Les fermiers généraux paraissent de connivence avec les villes de Bilbao et de Saint-Sébastien pour transporter dans leurs ports tout le commerce dont Bayonne était en possession». Arch. Mun. Bayonne, BB 79.

23. «Il n'y a pas de route pour les voitures entre Bayonne et Bilbao et l'on voyage très peu par terre sur toute la côte», J.-F. Bourgoing, *Tableau de l'Espagne moderne*, Paris, 1807, 1<sup>ère</sup> édition 1797.



trouve aussi des livres imprimés, parfois en quantité: trente trois balles en 1650<sup>24</sup>.

Dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, le trafic de cabotage entre Bayonne et Saint-Sébastien est toujours assuré par des bateaux de faible tonnage, des petites barques ayant moins de 50 tonneaux et souvent beaucoup moins, et des pinasses jaugeant jusqu'à 50 tonneaux. Ces navires font des navettes régulières et l'armateur a généralement un congé pour six mois pendant lesquels il effectue une dizaine d'aller-retour. Saint-Sébastien est au premier rang des ports espagnols pour les échanges avec Bayonne en nombre de navires. Sur 1271 navires entrés ou sortis du port de Bayonne de 1757 à 1789, 38 % faisaient la liaison avec des ports espagnols; parmi 39 % venaient de Saint-Sébastien, 29 % y allaient. En 1790, Saint-Sébastien est au premier rang pour la valeur de ce commerce, avec 28,3 % aux importations et plus de 45 % aux exportations, soit respectivement 619.000 livres et 993.768; il devance largement Bilbao d'où Bayonne n'importe que pour 349.554 livres de marchandises, si elle en exporte pour 805.260 livres.

Saint-Sébastien est donc un partenaire de premier plan pour le commerce maritime de Bayonne avec l'Espagne, au moins à la fin de l'Ancien Régime, mais il ne faut pas oublier qu'une part très importante, sans doute majeure, du commerce espagnol se faisait par voie terrestre avec la Navarre.

Le trafic des marchandises ne constituait pas la seule activité commerciale entre les deux ports. Bayonne s'y approvisionnait aussi en navires et ce marché paraît avoir été particulièrement actif notamment en temps de guerre: les Bayonnais pouvaient se procurer des navires anglais pris par les corsaires: six sont ainsi achetés en 1740-1741. Plus de la moitié (58 %) des navires étrangers achetés par les armateurs bayonnais venaient des ports basques. Affrétés par les marchands de l'Adour, ils changeaient presque toujours de noms, qu'ils fussent anglais ou basques, en changeant de port et de propriétaire.

Ces relations commerciales, maritimes n'empêchaient évidemment pas les incidents, qui étaient assez fréquents devant Fontarabie notamment. En 1740 Daragory qui était installé à Saint-Sébastien avait chargé 1800 piastres mexicaines; l'alcade fait attaquer de nuit la chaloupe, saisir les piastres. En 1758, Moneix un autre négociant bayonnais fait transporter à Pasajes cinq sacs d'argent contenant 3.880 piastres, soit environ vingt mille livres destinées à payer l'équipage d'un corsaire qui faisait relâche dans le port; il est arrêté comme l'équipage, l'argent saisi<sup>25</sup>. Ce sont là quelques incidents, parmi bien d'autres qui provoquent de vives protestations de la part du commerce bayonnais ou inversement guipuzcoan. Le soupçon de contrebande, de

24. J. Pontet, «Bayonne et le commerce européen au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle», *Bordeaux, porte océane*, Fédération historique du Sud-Ouest, 1999, p. 539-551.

25. Arch C. C Bayonne, B 26.

fraude est toujours présent, et les navires souvent confisqués. Mais les choses finissent par s'arranger.

Dans les relations commerciales entre Bayonne et Saint-Sébastien, il faut faire une place à part au commerce des grains. On sait que ce commerce était strictement réglementé, la circulation des blés contrôlée, et les exportations vers les provinces ou plus encore vers l'étranger généralement interdites jusqu'aux édits de mai 1763 et juillet 1764, d'application éphémère puisque l'édit de Turgot de 1774 interdit à nouveau l'exportation de grains. Dans la réalité, un commerce a toujours existé avec l'Espagne, licite ou illicite. En 1712, les officiers municipaux de Bayonne vont jusqu'à affirmer à propos de Saint-Sébastien «cette ville est pourvue ordinairement par la nôtre, non seulement dans les bonnes années, mais encore dans les années de disette...», alors qu'ils ont appris que des grains de Bretagne sont arrivés directement dans le port du Guipuzcoa<sup>26</sup>. En fait, au XVIII<sup>e</sup> siècle ce commerce s'insère dans le cadre de relations de solidarités transfrontalières qui concernaient le Guipuzcoa comme la Navarre, les secours étant demandés de chaque côté de la frontière, en fonction de la pénurie des grains ressentie par chacun. Les réponses étaient fonction des réserves disponibles et des craintes plus ou moins fondées que l'on avait pour l'avenir. En février 1712, on espère, à Bayonne, que Saint-Sébastien va envoyer quelques barques de grains, en échange des bons procédés en usage; en vain; le refus de Saint-Sébastien est signifié en juillet par les autorités municipales. Celles-ci, en charge de l'approvisionnement de leur ville, sont extrêmement prudentes à l'égard des sorties de grains qui peuvent provoquer une psychose populaire. En juin 1750 par exemple, un négociant bayonnais Duler se voit refuser la sortie de blés de la Baltique pour Saint-Sébastien<sup>27</sup>. Parfois, lorsque les sorties de grain sont autorisées, les cargaisons sont avariées: c'est le cas des grains que le négociant Latxague envoie de Saint-Sébastien à Bayonne en 1739. À l'inverse en mai 1772, reviennent de Saint-Sébastien deux cents conques de froment «qui a de l'odeur» et qui n'ont pas trouvé preneur<sup>28</sup>.

Au total les relations entre Bayonne et Saint-Sébastien ont à l'évidence été étroites durant l'Ancien Régime. Elles s'exprimaient dans le trafic des marchandises et de diverses denrées, mais aussi par la présence des hommes. Nombre de marchands et négociants bayonnais tenaient boutique à Saint-Sébastien, tout en laissant des membres de leur famille à Bayonne, leur père ou leur épouse parfois. On peut citer le cas, en 1688, à titre d'exemple, de Louis Ducoumau, bourgeois et marchand de Bayonne qui faisait négoce à Saint-Sébastien et à Renteria où il avait dans chacune une boutique, alors que sa femme continuait à tenir boutique ouverte à Bayonne avec ses enfants et une servante. Après sa mort, sa femme, Plaisance Detche-

26. Arch. Mun. Bayonne, BB 37.

27. *Ibid.*, BB 57

28. J. Pontet, «Le commerce des grains de Bayonne au XVIII<sup>e</sup> siècle», *De Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port*, Fédération historique du Sud-Ouest, 1993, p. 125-143.

garay, va régler sa succession à Saint-Sébastien avant de revenir demeurer définitivement à Bayonne<sup>29</sup>. Parmi les négociants d'origine bayonnaise installés à Saint-Sébastien bien connus dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, on peut citer les Laxalde ou les Betbeder. On est en revanche plus gêné pour identifier des négociants de Saint-Sébastien dans les diverses listes de négociants bayonnais à notre disposition. Ils ne semblent pas avoir été très nombreux, si les relations au niveau des comptabilités devaient être en revanche, très fréquentes. Mais c'est un domaine de recherche qui reste à exploiter. Dans la population bayonnaise, les conjoints venus du Guipúzcoa sont restés une minorité durant l'Ancien Régime: une petite vingtaine en 1777-1786, soit 3 ou 4 % au maximum: tous ne venaient pas de Saint-Sébastien, mais des bourgs et ports alentour. On ne les trouvait pas non plus très nombreux dans les équipages pour le commerce ou pour la pêche ou sur les corsaires où ils étaient cependant présents. Quant à l'affirmation que les habitants quittaient Bayonne pour aller peupler massivement les ports voisins et Saint-Sébastien en particulier, il semble que cela ait été très largement sans fondement. Dans les années 1770-1773, Bayonne et Saint-Sébastien connaissent toutes deux la récession économique et démographique.

Les relations de Bayonne et de Saint-Sébastien, inscrites dans la géographie et dans l'histoire, faites de mythe et de réalités ont constamment oscillé entre complémentarité, solidarité et rivalité tout au long de l'Ancien Régime, mais le fantasme du développement des ports basques, à leurs dépens, a fortement imprégné les esprits bayonnais au XVIII<sup>e</sup> siècle.

---

29. Arch. Mun. Bayonne, Livre de bourgeoisie.