

## Introduction

Tobias BOESTAD et Philipp HÖHN

« Au-delà de Bruges » (*Jenseits von Brügge*) : le titre de l'article publié il y a une vingtaine d'années par Werner Paravicini, alors directeur de l'Institut historique allemand de Paris, est en lui-même tout un programme<sup>1</sup>. S'adressant à la communauté historique allemande, il l'invitait à se saisir plus résolument d'une question que les précédentes générations de chercheurs et de chercheuses n'avaient fait qu'effleurer : celle de la présence et du commerce des marchands allemands de la Hanse, généralement associés à l'Europe du Nord – entre les quatre points cardinaux matérialisés par les comptoirs de Londres, Bruges, Bergen et Novgorod –, dans l'espace atlantique.

Non que cette question ait été totalement ignorée. Dès le début du xx<sup>e</sup> siècle, plusieurs études importantes furent menées par des historiens allemands, notamment Arthur Agats et Otto Held, sur le commerce atlantique de la Hanse et ses relations politiques avec le royaume de France<sup>2</sup>. Par la suite, les travaux d'Antonio Henrique de Oliveira Marques ont contribué à mettre en lumière l'importance des contacts commerciaux de la Hanse avec le royaume du Portugal<sup>3</sup>. Du côté français, plusieurs monographies régionales (sur la Normandie, la Bretagne<sup>4</sup>) ou urbaines (Bordeaux,

---

1. PARAVICINI Werner, « Jenseits von Brügge. Norddeutsche Schiffer und Kaufleute an der Atlantikküste und im Mittelalter und Früher Neuzeit », in Werner PARAVICINI, Jan HIRSCHBIEGEL, Andreas RANFT et Jörg WETTLAUER (dir.), *Edelleute und Kaufleute im Norden Europas. Gesammelte Aufsätze*, Ostfildern, Thorbecke, 2007, p. 561-606.

2. AGATS Arthur, *Der hansische Baienhandel*, Leipzig, Winter, 1904 ; HELD Otto, « Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Regierungsantritt Karls VIII », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 17, 1912, p. 121-237.

3. MARQUES A. H. de Oliveira, *Hansa e Portugal na Idade Média*, Lisboa, Presença, 1993 (1959). Pour un aperçu plus complet de la bibliographie sur les relations de la Hanse au Portugal, on se référera à la contribution de Flávio Miranda dans le présent volume.

4. MOLLAT Michel, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge. Étude d'histoire économique et sociale*, Paris, Plon, 1952 ; TOUCHARD Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967 ; MOAL Laurence, *L'Étranger en Bretagne au Moyen Âge. Présence, attitudes, perceptions*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008.

La Rochelle<sup>5</sup>) ont souligné la présence et l'activité de marchands allemands le long des côtes du royaume capétien. Le volume franco-allemand coordonné par Isabelle Richefort et Burghart Schmidt et publié en 2006, à défaut d'envisager la toile hanséatique dans toute sa complexité, a permis d'éclairer l'évolution sur le long terme des relations diplomatiques de la France avec certaines des principales composantes de ce réseau : Lübeck, Hambourg et Brême<sup>6</sup>. Il faut enfin citer l'œuvre de Simonne Abraham-Thisse, dont les travaux pionniers sont cités abondamment, et à juste titre, par les auteurs des contributions réunies dans le présent volume<sup>7</sup>, ainsi que les récentes ouvertures proposées sur ces questions par les historiens modernistes<sup>8</sup>.

Grâce à ces études, nous savons que Bruges et Londres ne constituèrent jamais les limites occidentales de la zone d'activité des Hanséates. Leur présence dans l'Atlantique est expliquée par leur intérêt pour ses produits d'exportation, en particulier le sel – de Bourgneuf, Brouage ou Setúbal –, dont ils avaient besoin, en complément de la production déclinante de Lunebourg, pour conserver et commercialiser le hareng acheté sur les côtes de Scanie<sup>9</sup>. Il faut aussi la mettre en relation avec l'augmentation générale du trafic sur les routes atlantiques à la fin du Moyen Âge. Des tonneaux de vin d'Aunis sont en tout cas attestés à Lunebourg dès 1278, alors qu'au même moment le sel de Poitou et le vin de La Rochelle sont mentionnés dans la loi urbaine de Hambourg<sup>10</sup>. Ces contacts précoces expliquent la présence à Brouage de blocs de granite d'origine scandinave ayant pu servir

5. BOCHACA Michel, *Les marchands bordelais au temps de Louis XI. Espaces et réseaux de relations économiques*, Bordeaux, Ausonius, 1998; TRANCHANT Mathias, *Le commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003. Voir aussi ID., « The Maritime Trade and Society of La Rochelle in the Late Middle Ages », in Wim BLOCKMANS, Mikhail KROM et Justyna WUBS-MROZEWICZ (dir.), *Londres/New York, Routledge*, 2017, p. 357.
6. RICHEFORT Isabelle et SCHMIDT Burghart, *Les relations entre la France et les villes hanséatiques de Hambourg, Brême et Lubeck, Moyen Âge-XIX<sup>e</sup> siècle*, Bruxelles/Berne, Peter Lang, 2006.
7. Parmi de nombreux articles publiés, on se contentera de citer : ABRAHAM-THISSE Simonne, « Le commerce des Hanséates de la Baltique à Bourgneuf », in SOCIÉTÉ DES HISTORIENS MÉDIÉVISTES DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR PUBLIC (dir.), *L'Europe et l'Océan au Moyen Âge. Contribution à l'Histoire de la Navigation*, Nantes, Cid Éditions, 1988, p. 131-180; ABRAHAM-THISSE Simonne, « Les relations hispano-hanséates au Bas Moyen Âge », *En la España Medieval*, n° 14, 1991, p. 131-161; EAD., « Les relations hispano-hanséates au Bas Moyen Âge », *En la España Medieval*, n° 15, 1992, p. 249-296; EAD., « Les intérêts des Hanséates en France (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », in Nils JÖRN, Werner PARAVICINI et Horst WERNICKE (dir.), *Hansekaufleute in Brügge*, t. 4 : *Beiträge der Internationalen Tagung in Brügge April 1996*, Francfort-sur-le-Main, Peter Lang, 2000, p. 349-380.
8. FÉLICITÉ Indravati, *Das Königreich Frankreich und die norddeutschen Hansestädte und Herzogtümer (1650-1730): Diplomatie zwischen ungleichen Partnern*, Cologne, Böhlau, 2017; POETTERING Jorun, *Migrating Merchants. Trade, Nation, and Religion in Seventeenth-Century Hamburg and Portugal*, Berlin, De Gruyter, 2019; WELLER Thomas, *Ungleiche Partner. Die spanische Monarchie und die Hansestädte, ca. 1570-1700*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2023.
9. HOCQUET Jean-Claude et SARRAZIN Jean-Luc (dir.), *Le sel de la Baie. Histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006.
10. TRANCHANT Mathias, *Le commerce maritime de La Rochelle*, op. cit., p. 326.

de lest à des navires venus d'Europe du Nord<sup>11</sup>. Cependant, si les privilèges accordés aux marchands allemands par les rois de France, d'Espagne et du Portugal attestent que la route de l'Atlantique leur était bien ouverte dès cette époque, il semble que leur présence dans la région se soit surtout densifiée à partir de la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle<sup>12</sup>. Il n'en reste pas moins que, dès la fin du xiv<sup>e</sup> siècle, les Hanséates disposaient d'agents plus ou moins permanents dans certains des principaux ports de cette façade, où se rendaient régulièrement leurs bateaux réunis en un convoi appelé la « flotte de la Baie » (*Baienflotte*).

Beaucoup reste pourtant à faire pour colliger ces observations et les placer dans une perspective d'ensemble. Jusqu'à présent, l'Atlantique est en effet resté pratiquement absent de la plupart des grandes synthèses sur l'histoire de la Hanse médiévale – à commencer par celle de Philippe Dollinger qui n'évoque que ponctuellement l'activité des Hanséates « au-delà de Bruges<sup>13</sup> ». Arthur Agats lui-même soulignait, au début du xx<sup>e</sup> siècle, que sa présentation du commerce de la Hanse dans la baie de Bourgneuf ne tenait pas suffisamment compte des archives françaises, dont un examen approfondi demeurait à mener<sup>14</sup>.

La recherche historique fut et reste en cela tributaire – et dans une certaine mesure prisonnière – des limites de l'impulsion donnée aux études hanséatiques en Allemagne à la fin du xix<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire au moment où furent réalisées, dans le cadre d'un programme de recherche mené de longue haleine par les historiens de l'alors tout jeune Hansischer Geschichtsverein, les éditions des *Hanserecense* et du *Hansisches Urkundenbuch* qui font encore aujourd'hui référence, au moins en tant que répertoires de sources<sup>15</sup>. En effet, que ce soit du fait de l'insuffisante coopération entre chercheurs allemands et français dans les décennies qui suivirent la guerre de 1870-1871 ou d'une masse documentaire qui contraignit bientôt les éditeurs à réduire leurs ambitions et à faire des choix, cet inestimable travail de compilation d'archives remarquablement dispersées a très largement négligé le versant occidental des activités de la Hanse, publiant les documents conservés dans les archives allemandes, mais renonçant à aller chercher ce que les archives

11. LAZARETH Claire, *Pierre de lest du littoral de Poitou-Charentes : granites et larvikites*, thèse non publiée, université de La Rochelle, 1998.

12. TRANCHANT Mathias, *Le commerce maritime*, op. cit., p. 333-337.

13. DOLLINGER Philippe, *La Hanse xiv<sup>e</sup>-xvii<sup>e</sup> siècle*, Paris, Aubier, 1964.

14. AGATS Arthur, *Der hansische Baienhandel*, op. cit., p. v-vi.

15. KOPPMANN Karl, ROPP Goswin von der, SCHÄFER Dietrich et TECHEN Friedrich (éd.), *Die Recesse und andere Akten der Hansetage*, Leipzig, Duncker & Humblot, 1870-1913; HÖHLBAUM Konstantin, KUNZE Karl, RUNDSTEDT Hans-Gerd von et STEIN Walther (éd.), *Hansisches Urkundenbuch*, Halle-sur-Saale/Leipzig/Munich/Weimar, Waisenhaus/Duncker & Humblot/Hermann Böhlau Nachf., 1876-1939. Sur les problèmes de méthode que soulève l'utilisation de ces éditions, voir HUANG Angela et KYPTA Ulla, « Ein neues Haus auf altem Fundament. Neue Trends in der Hanseforschung und die Nutzbarkeit der Rezessionen », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 129, 2011, p. 213-229; JAHNKE Carsten, « Die Reliquien jener grossartigen Bewegung: "Die Recesse und andere Akten der Hansetage" sowie das "Hansische Urkundenbuch" », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 137, 2019, p. 1-42.

françaises, espagnoles ou portugaises avaient à offrir<sup>16</sup>. À cela s'ajoute la barrière de la langue, qui continue de compliquer le dialogue entre les différentes traditions historiographiques.

Pour espérer apporter à cette question tous les renouvellements attendus, il faudrait donc bien plus qu'un colloque international comme celui organisé les 9 et 10 juin 2023 à l'université de La Rochelle, dont ce volume réunit les actes : un véritable travail de recensement des sources disponibles dans les archives françaises, espagnoles, portugaises, peut-être même irlandaises, dans la lignée des jalons déjà posés en Angleterre par Stuart Jenks et Nils Jörn<sup>17</sup>. Comme le conclut fort justement Werner Paravicini : « sans questions pas de sources, mais sans sources il n'y a pas non plus de réponses<sup>18</sup> ». Or aucune de ces trois étapes ne saurait être réalisée par les historiens de la Hanse sans un dialogue avec les spécialistes des rivages atlantiques, de leurs archives et des entités politiques qui y virent le jour à la fin du Moyen Âge. Elles exigent au contraire un effort international de problématisation et de collecte, dont cet ouvrage, en ouvrant un espace de discussions entre chercheurs allemands, néerlandais, belges, français et portugais, entend poser une première pierre.



L'absence de dialogue entre les différentes traditions historiographiques s'est traduite par une prise en compte insuffisante par les spécialistes de l'espace atlantique des nouvelles approches de la Hanse qui se sont développées en Allemagne depuis plus d'un demi-siècle. Alors que cette construction politique fait l'objet d'une attention constante de la part des historiens et historiennes allemand(e)s, comme l'atteste la publication récente d'une large gamme de manuels et ouvrages de synthèse plus ou moins détaillés<sup>19</sup>, la recherche française continue de s'appuyer principalement sur celui de Philippe Dollinger, qui, bien qu'ayant fait référence pendant plusieurs décennies y compris outre-Rhin, révèle depuis maintenant plusieurs décennies ses limites. Avant d'aller plus loin, il importe donc d'apporter quelques

16. Sur ces questions, voir JAHNKE Carsten, « Die Hanse als mnemonisches Projekt. Von Sartorius über das hansische Arbeiterkleeblatt, Karl Koppmann, Goswin von der Ropp und Konstantin Höhlbaum bis zum „Flotten-Schäfer“ », in Nils JÖRN et Jürgen SARNOWSKY (dir.), *Der Hansische Geschichtsverein und die Hansegeschichtsforschung seit dem 19. Jahrhundert*, Wismar, Callidus, 2024, p. 37-69.

17. JENKS Stuart, *England, die Hanse und Preußen. Handel und Diplomatie (1377-1474)*, Cologne/Vienne, Böhlau, 1992 ; Id., *London Customs Accounts*, Cologne/Weimar/Vienne, Böhlau, 2016-2019 ; JÖRN Nils, *With money and blood: Der Londoner Stalhof im Spannungsfeld der englisch-hansischen Beziehungen im 15. und 16. Jahrhundert*, Cologne/Weimar/Vienne, Böhlau, 2000.

18. PARAVICINI Werner, « Jenseits von Brügge », art. cité, p. 585.

19. On citera notamment STOOB Heinz, *Die Hanse*, Graz, Styria, 1995 (le plus détaillé, mais aussi le moins à jour). Plus concis, mais toujours d'une grande clarté : HAMMEL-KIESOW Rolf, *Die Hanse*, Munich, Beck, 2002 ; SELZER Stephan, *Die mittelalterliche Hanse*, Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 2010 ; HAMMEL-KIESOW Rolf et GRAICHEN Gisela, *Die Hanse. Eine heimliche Supermacht*, Reinbek, Rowohlt, 2011 ; JAHNKE Carsten, *Die Hanse*, Stuttgart, Reclam, 2014. Il existe aussi une synthèse en anglais à plusieurs mains : HARRELD Donald J. (dir.), *A Companion to the Hanseatic League*, Leyde/Boston, Brill, 2015.

éléments de définition et de bibliographie générale sur la Hanse et ses institutions – avec l'espoir que cette mise au point servira, au-delà de ce seul ouvrage, à tous les chercheurs et chercheuses amenés à s'interroger sur la présence des Hanséates en Europe occidentale.

Le mot « hanse » a une histoire, et sa signification a évolué au cours des siècles depuis ses premières apparitions dans l'Antiquité tardive<sup>20</sup>. Pour notre propos, l'essentiel est de retenir qu'il n'a pas toujours été associé aux marchands allemands. Aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècle, il est attesté à Paris, à Londres et en Flandre pour désigner, avec des nuances, un groupe ou une guilde de marchands parfois étrangers soumis à de mêmes règles, notamment fiscales. Ainsi, une *hansa Almanie* se forme à Londres en 1282 par la fusion de groupes plus anciens de marchands allemands actifs dans cette ville (dont une « hanse de Lübeck » et une « hanse de Hambourg »). Il faut attendre le XIV<sup>e</sup> siècle pour que le terme soit exclusivement associé au commerce bas-allemand. Il renvoie alors à la jouissance des privilèges commerciaux dont les communautés de marchands de tout l'Empire (les « communs marchands allemands ») disposent sur les principaux marchés d'Europe du Nord, ainsi qu'à la discipline collective que leurs représentants exigent d'eux en retour<sup>21</sup>. Ce n'est que dans la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, à la suite d'un embargo contre la Flandre et de deux guerres contre le roi de Danemark, que les « communes villes de la Hanse allemande » mettent sur pied une alliance politique dont l'aspect, les fonctions et l'étendue font toutefois l'objet d'une réactualisation constante en fonction des circonstances.

Il importe par conséquent de dissocier deux dimensions du phénomène hanséatique. D'une part, l'économie : les réseaux commerciaux nord-européens des marchands bas-allemands, locuteurs de dialectes à mi-chemin entre l'allemand et le néerlandais modernes dont la zone linguistique s'étend des actuels Pays-Bas aux mondes urbains de l'espace baltique. Certains de ces réseaux sont détectables en Angleterre, en Russie et en Scandinavie dès le XII<sup>e</sup>, voire le XI<sup>e</sup> siècle, même s'il faut attendre le XIII<sup>e</sup> siècle pour que de premières associations de « communs marchands » prennent corps sur certains marchés clés des mers du Nord et Baltique<sup>22</sup>. La chronologie et les formes de leur dilatation vers l'ouest aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles est l'une des questions centrales de cet ouvrage. D'autre part, la dimension politique,

20. Pour plus de précisions à ce sujet, on se référera à SCHMIDT-WIEGANDT Ruth, « Genossenschaftliche Organisation im Spiegel historischer Bezeichnungen. Hanse, Gilde, Morgensprache », in Nils JÖRN, Detlef KATTINGER et Horst WERNICKE (dir.), *Genossenschaftliche Strukturen in der Hanse*, Cologne/Weimar/Vienne, Böhlau, 1999, p. 1-12.

21. BOESTAD Tobias, « “German Law” or “Law of the Germans”? Plurality and Unity of German Merchant Jurisdictions in the Early Fourteenth Century », in Ulla KYPTA et Gregor ROHMANN (dir.), *How to Ensure Predictability in Legal Pluralism. Merchants and their Interaction in Late Medieval Europe*, Cologne, Böhlau, 2025, p. 133-158.

22. Sur les débuts du commerce hanséatique et de la Hanse, voir BOESTAD Tobias, *Pour le profit du commun marchand. La genèse de la Hanse (XI<sup>e</sup>-milieu du XIV<sup>e</sup> siècle)*, Genève, Droz, 2022.

qu'il faut situer dans le contexte de floraison d'expériences politiques délibératives et/ou parlementaires qui émergent en Occident à la fin du Moyen Âge, tantôt sous l'égide des pouvoirs monarchiques, tantôt dans leurs interstices<sup>23</sup>. La Hanse à proprement parler est en effet une alliance de villes, incluant également des juridictions marchandes, liée à certains pouvoirs territoriaux (comme l'Ordre teutonique) et constituée à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle pour défendre non seulement les intérêts commerciaux des marchands allemands, mais aussi de plus en plus l'autonomie urbaine menacée par la constitution d'États royaux ou princiers centralisés en Europe du Nord. Il va de soi que ces deux dimensions sont consubstantielles. Elles doivent néanmoins être rigoureusement distinguées afin de ne pas aboutir à la schématisation abusive de la Hanse comme une simple organisation commerciale ou « super-gilde », comme cela est parfois le cas<sup>24</sup>.

Plus qu'à la Hanse, les marchands allemands s'identifient généralement à une ville en particulier – ou, parfois, à une province ou son seigneur. La question de l'importance de la Hanse dans l'identité et la conception de soi des marchands allemands reste d'ailleurs ouverte depuis les doutes émis à ce sujet par Thomas Behrmann<sup>25</sup>. Ces marchands ont leurs propres réseaux interpersonnels, dont plusieurs travaux menés dans les années 2000 ont mis en lumière l'étendue<sup>26</sup>. Ils nouent des relations commerciales, font et défont des sociétés de commerce non seulement avec d'autres Hanséates, mais aussi avec des partenaires extérieurs à la Hanse, comme le laisse entendre l'interdiction régulièrement répétée de s'associer avec des marchands flamands ou autres<sup>27</sup>. La dynamique de ces initiatives individuelles échappe largement aux villes et aux instances centrales de la Hanse. Les marchands hanséates

23. Voir HÉBERT Michel, *Parlementer : assemblées représentatives et échange politique en Europe occidentale à la fin du Moyen Âge*, Paris, De Boccard, 2014 (qui n'aborde toutefois pas le cas de la Hanse); HARDY Duncan, *Associative political culture in the Holy Roman Empire: upper Germany, 1346-1521*, Oxford, Oxford University Press, 2018. Ulla Kypta souligne aussi à juste titre des parallélismes avec le mouvement conciliaire ainsi qu'avec les cantons suisses : KYPTA Ulla, « Versammeln, besprechen, beschließen: der Vergleich verschiedener Tagfahrten des späten Mittelalters und der frühen Neuzeit », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 138, 2020, p. 1-23.

24. Sur l'opposition nécessaire entre histoire politico-organisationnelle et l'histoire économique-commerciale, voir KYPTA Ulla, « Hansegeschichte als Organisationsgeschichte versus Hansegeschichte als Wirtschaftsgeschichte: Anregungen für eine diskussionsfähige Hanseforschung », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 134, 2016, p. 133-165.

25. BEHRMANN Thomas, « "Hansekaufmann", "Hansestadt", "Deutsche Hanse"? Über hansische Terminologie und hansisches Selbstverständnis im späten Mittelalter », in THOMAS SCHARFF (dir.), *Bene vivere in communitate. Beiträge zum italienischen und deutschen Mittelalter. Hagen Keller zum 60. Geburtstag überreicht von seinen Schülerinnen und Schülern*, Münster, Waxmann, 1997, p. 155-176.

26. JAHNKE Carsten, *Netzwerke in Handel und Kommunikation an der Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert am Beispiel zweier Revaler Kaufleute*, mémoire d'habilitation non publié, université de Kiel, 2004; BURKHARDT Mike, *Der hansische Bergenhandel im Spätmittelalter: Handel – Kaufleute – Netzwerke*, Cologne/Weimar/Vienne, Böhlau, 2009.

27. JENKS Stuart, « Zum hansischen Gästerecht », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 114, 1996, p. 3-60 (en particulier p. 9-18). Sur l'histoire des sociétés de commerce des marchands bas-allemands, voir notamment CORDES Albrecht, *Spätmittelalterlicher Gesellschaftshandel im Hanseraum*, Cologne/Weimar/Vienne, Böhlau, 1998.

ne sont donc pas au service de cette dernière, même s'ils s'en réclament pour profiter des privilèges commerciaux du « commun marchand allemand » (*gemeyner dudescher kopman*). Un corollaire important de cette observation est qu'il n'y a pas de corrélation nécessaire entre les phases d'essor, d'apogée et de déclin de la Hanse – si on accepte un tel schéma simpliste mais commode – et la prospérité des marchands allemands : le succès d'un Hanséate se mesure à son enrichissement personnel ; celui de la Hanse à sa capacité à susciter une adhésion durable<sup>28</sup>.

S'agissant de la Hanse comme organisation politique, on peut distinguer au moins trois types d'instances. Il y a d'abord les associations de « communs marchands » que les ressortissants de différentes villes ont constituées dès le XIII<sup>e</sup> siècle en certains lieux de marché particulièrement stratégiques, dans le but non seulement de négocier et défendre des privilèges communs pour les marchands allemands auprès des autorités locales, mais aussi d'arbitrer les litiges internes à leur communauté. Ces associations, dont les principales se trouvent à partir du XIV<sup>e</sup> siècle à Bergen, Bruges, Londres et Novgorod, se dotent de statuts et se placent sous l'autorité de doyens (*aldermans*) dont le nombre et les modalités d'élection ou de désignation varient d'un lieu à l'autre. Pour les désigner, on parle communément de « comptoirs » – un terme calqué sur le bas-allemand *kontor*, lui-même emprunté au moyen français. Notons que ce terme ne désigne pas tant une infrastructure qu'une association interpersonnelle et une juridiction marchande. Il s'impose d'ailleurs tardivement, et les sources des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècle lui préfèrent souvent des périphrases telles que le « commun marchand à Bruges » (ou à Londres), voire tout simplement le « Marchand de Bruges » (ou de Londres) – un usage qui sera repris ici<sup>29</sup>.

En principe, les villes de la Hanse correspondent aux villes dont les marchands jouissent des privilèges de la Hanse à l'étranger – et *vice versa*<sup>30</sup>. Mais cette appartenance ne constitue pas plus que pour les marchands un élément fondamental de l'identité de ces villes – hormis peut-être pour certaines d'entre elles, comme Lübeck –, et il est significatif que la notion de « ville hanséatique » (*Hansestadt*) ne se diffuse au singulier qu'au XVI<sup>e</sup> siècle<sup>31</sup>.

28. KYPTA Ulla, « Aufstieg, Blüte, Niedergang – Entstehung, Krise, Übergang: Von der bürgerlichen zur postmodernen Hanseforschung? », in Oliver AUGÉ (dir.), *Hansegeschichte als Regionalgeschichte: Beiträge einer internationalen und interdisziplinären Winterschule in Greifswald vom 20. bis 24. Februar 2012*, Francfort-sur-le-Main/New York, Peter Lang, 2014, p. 413-428.

29. Pour plus de détails, on se référera à la synthèse en anglais de BURKHARDT Mike, « "Kontors" and Outposts », in Donald J. HARRELD (dir.), *A Companion to the Hanseatic League*, op. cit., p. 127-161.

30. Il existe cependant aussi des cas de villes dont la participation à la Hanse répondait à des questions proprement politiques de confrontation avec les seigneurs territoriaux voisins, sans que leurs marchands aient beaucoup profité des privilèges communs. Voir par exemple le cas de Halle-sur-Saale (HÖHN Philipp, « Halle und die Hanse um 1427 oder: Warum man dem dänischen König die Fehde erklärt », *Jahrbuch für hallische Stadtgeschichte*, 2021, p. 10-37).

31. BEHRMANN Thomas, « "Hansekaufmann", "Hansestadt", "Deutsche Hanse"? », art. cité, p. 167-170. Le pluriel *hensestede* est quant à lui attesté dès le tournant du XV<sup>e</sup> siècle, mais pour désigner les

À quelques exceptions près – Visby sous domination danoise, les villes de Prusse et de Livonie soumises à l'Ordre teutonique – ces villes font partie de l'Empire. À la fin du Moyen Âge, ce dernier constitue cependant une marqueterie juxtaposant des villes et des territoires de statuts très variés. Qu'elles soient « villes immédiates » (Lübeck, Dortmund), « villes libres » (Cologne), soumises à des princes territoriaux (comme la grande majorité des autres), ou d'un statut contesté (Brême, Hambourg), toutes s'inscrivent dans un contexte politique local spécifique qui leur laisse de fait une autonomie plus ou moins étendue vis-à-vis de leur seigneur<sup>32</sup>. Aucune n'a toutefois jamais abdiqué cette part d'autonomie en faveur de la Hanse, dont les assemblées ne disposent d'aucun moyen coercitif unanimement reconnu pour contraindre une ville donnée à comparaître ou à mettre en œuvre les décisions collectives – et ce, malgré les ambitions centralisatrices de plus en plus souvent affichées par Lübeck à partir du xv<sup>e</sup> siècle. Le fonctionnement de la Hanse est donc structuré par des groupements provinciaux remarquablement stables dans le temps, soudés par des identités régionales fortes et des intérêts politiques et commerciaux communs : les villes rhénanes et westphaliennes (autour de Cologne), qui tendent à se rapprocher des villes néerlandaises du Zuiderzee au cours du xv<sup>e</sup> siècle ; les villes saxonnes autour de Brunswick ; les villes dites « wendes » ou maritimes, c'est-à-dire Lübeck et les villes du Mecklembourg et de Poméranie, qui entretiennent aussi des liens étroits avec Hambourg ; les villes prussiennes, au premier rang desquelles Danzig et Thorn ; et enfin celles de Livonie<sup>33</sup>.

À partir du milieu du xiv<sup>e</sup> siècle, les villes de la Hanse prennent l'habitude de se constituer en assemblée pour adopter des décisions collectives. Ces diètes se réunissent sans périodicité en fonction des besoins – souvent à Lübeck ou dans une autre ville wende, sans que cela ne soit pour autant une règle intangible. Elles regroupent des délégués consulaires (*radessende-bode*, « envoyés du conseil ») envoyés par les villes participantes et choisis au sein de leurs conseils municipaux respectifs. Bien qu'elles aient vocation à délibérer des problèmes rencontrés et à y répondre par l'adoption de décisions et de mesures communes, elles constituent plus largement un espace d'échange politique qui, sous l'apparence du consensus, permet aux villes de la Hanse d'arbitrer ou du moins d'exposer leurs différends<sup>34</sup>.

« villes de la Hanse », c'est-à-dire les villes appartenant à cette alliance, là où « ville hanséatique » (*Hansestadt*) est plus essentialisant.

32. Pour une mise au point en français sur ces différences de statut, voir BOESTAD Tobias, « Liberté, immédiateté, territorialité : statuts et autonomie des villes allemandes », in PILORGET Julie (dir.), *Villes et construction étatique en Europe du Nord*, Paris, Atlande, 2022, p. 250-258.
33. HENN Volker, « Städtebünde und regionale Identitäten im hansischen Raum », in Peter MORAW (dir.), *Regionale Identität und soziale Gruppen im deutschen Mittelalter*, Berlin, Duncker & Humblot, 1992, p. 41-64 ; PUHLE Matthias, « Der sächsische Städtebund im späten Mittelalter. Regionale "confoederatio" oder Teil der Hanse? », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 112, 1994, p. 125-138.
34. WÜBS-MROZEWICZ Justyna, « The Late Medieval and Early Modern Hanse as an Institution of Conflict Management », *Continuity and Change*, n° 32/1, 2017, p. 59-84 ; HÖHN Philipp,

Lieu de rencontre de certaines des personnalités les plus influentes de cette alliance<sup>35</sup>, elles sont aussi un lieu de règlement informel des conflits entre marchands ou entre villes<sup>36</sup>. Les décisions de la diète sont consignées dans un document appelé recès (*recess*), dont des copies sont adressées aux principales villes participantes. Elles ont dès lors vocation à être mises en application – même si, on l’a dit, la Hanse doit sur ce point s’en remettre à la bonne volonté de ses membres<sup>37</sup>.

On a longtemps exagéré la continuité institutionnelle de ces assemblées, en parlant au singulier de la « Diète hanséatique » (*Hansetag*), quand bien même ce terme n’est attesté qu’à partir du xvi<sup>e</sup> siècle<sup>38</sup>. En réalité, les sources bas-allemandes médiévales préfèrent parler de *tagvart* (en allemand moderne *Tagfahrt*), s’inscrivant en cela dans une culture politique délibérative et arbitrale qui, loin d’être propre à la Hanse, caractérise en réalité la société impériale dans son ensemble à la fin du Moyen Âge<sup>39</sup>. À cela s’ajoute que dès le xiv<sup>e</sup> siècle, et plus encore au xv<sup>e</sup> siècle, des assemblées furent également convoquées à l’échelle des différentes provinces, dont les relations institutionnelles aux diètes dites « générales » restent problématiques tant la géométrie de toutes ces rencontres et les raisons de les convoquer étaient variables. D’ailleurs, toutes les régions n’y étaient pas toujours représentées, pour ne pas parler de toutes les villes<sup>40</sup>. Si la division de la Hanse en « quartiers » introduite au xv<sup>e</sup> siècle visait en principe à clarifier la hiérarchie de l’ensemble, elle contribua aussi à accentuer la régionalisation

« Entscheidungsfindung und Entscheidungsvermeidung in der Hanse. Das Beispiel der Sunddurchfahrt um 1440 », in Wolfgang Eric WAGNER (dir.), *Entscheidungsfindung in spätmittelalterlichen Gemeinschaften*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2021, p. 91-137.

35. FAHLBUSCH Friedrich Bernward, « Zwischen öffentlichem Mandat und informeller Macht: Die hansische Führungsgruppe », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 123, 2005, p. 43-60; РОЕЦК Dieterich, *Die Herren der Hanse. Delegierte und Netzwerke*, Francfort-sur-le-Main/New York, Peter Lang, 2010.
36. HÖHN Philipp, *Kaufleute in Konflikt. Rechtspluralismus, Kredit und Gewalt im spätmittelalterlichen Lübeck*, Francfort-sur-le-Main/New York, Campus, 2021, p. 185-204.
37. Voir à ce sujet HUANG Angela et KYPTA Ulla, « Ein neues Haus auf altem Fundament », art. cité, p. 218-221. Sur la naissance et les conditions de production des recès, voir BOESTAD Tobias, « Les plumes de la Hanse. Rôle et capacité d’action des notaires municipaux aux diètes hanséatiques (c. 1360-c. 1450) », *Revue historique*, n° 706, 2023/2, p. 179-204, ici p. 195-201 ; Id., « The first recess: diplomacy, documentary practices, and the self-awareness of the Hanse cities (1362-1375) », in Jenny BENHAM, Ben MORRIS et Sam OTTEWILL-SOULSBY (dir.), *In the Absence of Envoys: New Approaches to Medieval Diplomacy, 450-1350*, Manchester, Manchester University Press, à paraître.
38. Le terme *Hansetag* se diffuse par imitation de la « Diète d’Empire » (*Reichstag*), dont on sait maintenant qu’elle ne se formalise qu’après 1495 (DEETERS Joachim, « Reichs- und Hansetage – eine vergleichende Betrachtung », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 129, 2011, p. 137-152).
39. DIRKS Florian, *Konfliktaustragung im norddeutschen Raum des 14. und 15. Jahrhunderts. Untersuchungen zu Fehdewesen und Tagfahrt*, Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 2015 ; Duncan HARDY, *Associative political culture, op. cit.*, ; KYPTA Ulla, « Versammeln, besprechen, beschließen », art. cité.
40. Pour la seconde moitié du xiv<sup>e</sup> siècle, Volker Henn estime que seuls 11,9 % des 67 ou 68 diètes interrégionales réunirent plus de vingt villes (sur les quelque 200 qu’on associe généralement à la Hanse) ; 40,3 % en réunirent moins de dix (HENN Volker, « Hansische Tagfahrten in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts », in Volker HENN [dir.], *Die hansischen Tagfahrten zwischen Anspruch und Wirklichkeit*, Trèves, Porta Alba, 2002, p. 1-22, ici p. 5).

des coopérations inter-urbaines au sein de la Hanse, faisant ressortir plus nettement encore certains groupements d'intérêt provinciaux. Pour toutes ces raisons, il convient de parler des diètes de la Hanse au pluriel lorsqu'on ne fait pas référence à une rencontre en particulier.

Malgré le caractère nécessairement schématique de cette présentation, toutes ces instances (les comptoirs, les villes, les diètes) ne forment donc pas une pyramide mais un réseau, d'où l'impression que l'on a parfois – à raison – que la Hanse ne parle pas d'une seule voix. Les diètes sont son principal organe décisionnaire, mais elles sont dominées par Lübeck et les villes wendes, alors que d'autres villes se réclamant de la Hanse (comme celles de Rhénanie et du Zuiderzee) ne se sentent pas toujours liées par leurs décisions. La continuité institutionnelle de l'ensemble est assurée par les comptoirs, qui rendent des comptes aux diètes mais pas nécessairement aux villes isolées<sup>41</sup>. Le tout n'est pas gouverné par la constitution tacite intangible que l'on a parfois cherché à reconstituer à partir des positions de principe exprimées dans les sources, mais plutôt par des rapports de pouvoir qui posent et reposent sans cesse la question de la légitimité des instances communes<sup>42</sup>. Cette fluidité institutionnelle, et le refus persistant des Hanséates de dresser sans équivoque la liste des membres de leur alliance, plaident pour l'emploi du terme de Hanse, plus proche des sources médiévales – ou à la rigueur de celui de « Hanse allemande », en gardant à l'esprit les précautions déjà exprimées sur cet ethnonyme<sup>43</sup> –, à celui de « Ligue hanséatique », qui pour sa part s'applique mieux aux formes d'organisation développées par les villes allemandes à l'Époque moderne.

Les marchands hanséates qui parcouraient l'Atlantique à la fin du Moyen Âge ne constituaient donc pas un groupe homogène. Ils étaient originaires de villes souvent éloignées les unes des autres – de Kampen sur les rives du Zuiderzee à Reval en Estonie –, et dont chacune s'inscrivait dans un arrière-pays propre qui définissait pour une large part ses intérêts, ses réseaux et ses débouchés commerciaux. Toutes ces villes ne s'impliquaient pas au même degré ni de la même manière dans le commerce atlantique, ce qui n'est pas sans conséquences sur sa géographie et sa place dans la politique des villes allemandes.



41. BOESTAD Tobias, « Quand une juridiction marchande mène sa propre politique : le Marchand de Bruges et la Hanse (c. 1360-c. 1460) », *Histoire urbaine*, n° 74, 2025, p. 49-64.

42. L'histoire constitutionnelle de la Hanse a en particulier été systématisée par PITZ Ernst, *Bürgerreinigung und Städteeinigung: Studien zur Verfassungsgeschichte der Hansestädte und der deutschen Hanse*, Cologne/Weimar/Vienne, Böhlau, 2000. Pour une critique de ces thèses, voir BEHRMANN Thomas, « Über die Willensbildung in der "Megalopolis". Die Hanse in der Deutung von Ernst Pitz », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 120, 2002, p. 205-212 ; CORDES Albrecht, HÖHN Philipp et KREY Alexander, « Schwächediskurse und Ressourcenregime: Überlegungen zu Hanse, Recht und historischem Wandel », *Hansische Geschichtsblätter*, n° 134, 2016, p. 167-203, ici p. 179-181.

43. On évitera en revanche de parler de la Hanse « germanique », tandis que l'adjectif « teutonique » reste possible bien qu'archaïsant.

En s'intéressant aux formes de la présence des Hanséates dans l'Atlantique, les travaux réunis dans cet ouvrage visent d'abord à élargir les horizons d'un champ de recherche dont les limites occidentales ont trop longtemps été fixées à Londres et Bruges. Les problèmes qu'ils soulèvent se révèlent cependant trop larges pour qu'un colloque suffise pour en faire le tour. Il ne s'agira donc pas de livrer ici une synthèse ou un aperçu exhaustif de l'Occident des Hanséates, mais plutôt de tracer les perspectives, notamment méthodologiques, d'un programme de recherche dont la réalisation ne saurait se passer de dépouillements plus complets dans les archives locales et nationales de l'Europe atlantique. Il semble qu'on puisse en distinguer quatre.

La première perspective est spatiale. Elle postule l'existence d'un espace littoral et maritime relativement cohérent – l'Atlantique –, s'étendant de la Cornouailles à la péninsule Ibérique avec des extensions en mer d'Irlande et dans la Manche. Les marchands de la Hanse y entraient en contact avec un monde de gens de mer qui, bien que de langues et de nationalités différentes – anglais, normands, bretons, gascons, castillans, portugais... –, se connaissaient bien souvent et étaient liés par un savoir et une pratique commune de la mer et des ports. L'appropriation de ces connaissances nautiques par les Hanséates, bien mise en évidence par l'étude de Michel Bochaca sur les *Seebücher* bas-allemands, témoigne de leur expérience de cette région et de leur bonne intégration dans ses circuits commerciaux.

Il convient donc de faire le point sur les principales destinations des Hanséates et sur les différentes étapes qui jalonnaient leur route, que ce soit pour y faire du commerce ou se ravitailler. Cette question est liée à celles de la nature des marchandises échangées – dont la contribution de Carsten Jahnke montre qu'elles étaient loin de se limiter au sel et au vin – et de la manière dont les marchands allemands s'accommodèrent d'une balance commerciale qui, à en croire les travaux de Mathias Tranchant et de Thierry Sauzeau, aurait été structurellement déficitaire<sup>44</sup>. L'importance des ports sauniers de Bourgneuf et Brouage en France et de Setúbal au Portugal n'est plus à démontrer, sans parler de La Rochelle, mais concentraient-ils pour autant l'ensemble des échanges ?

Un enjeu de réflexion consiste ici à s'interroger sur le poids respectif des routes commerciales et des réseaux personnels dans les itinéraires individuels. D'un côté, on sait que les échanges commerciaux de la fin du Moyen Âge se structuraient souvent autour d'axes dont les différentes nations de marchands se partageaient la spécialité, comme Flávio Miranda le montre à propos des relations entre marchands allemands et portugais.

44. TRANCHANT Mathias, « La gestion du lest dans les ports de la France atlantique à la fin du Moyen Âge », *Revue d'histoire maritime*, n° 29, 2021, p. 31-48; SAUZEAU Thierry, « Les délestages dans la mer des Pertuis charentais », *Revue d'histoire maritime*, n° 29, 2021, p. 49-62. Ce point demeure débattu et à approfondir (voir l'article de Carsten Jahnke dans ce volume).

L'importance de la navigation en convoi dans le cadre de la « flotte de la Baie » eut peut-être aussi pour effet de concentrer la présence des Hanséates dans certains ports stratégiques. Mais ces structures n'empêchèrent jamais des individus de sortir des sentiers battus en s'appuyant sur leurs propres contacts. Appréhender de telles mobilités suppose toutefois de sortir de la simplicité des études bilatérales, comme le soulignent Laurence Jean-Marie et Axelle Lecroq, pour envisager une géométrie plus complexe de relations triangulaires, voire quadrangulaires, entre régions maritimes. Plus localement, la question de la topographie des interactions à l'échelle des villes portuaires demeure largement ouverte, bien que le risque soit fort ici de se heurter aux limites d'une documentation lacunaire.

Un deuxième axe de recherche portera une réflexion sur les acteurs de ce commerce. La contribution de Louis Sicking, qui souligne la spécificité de l'expérience des villes de l'Overijssel, livre un bon exemple de la diversité d'intérêts politiques et commerciaux qui cohabitent au sein de la Hanse. L'un des objectifs du présent livre consistera donc à identifier des récurrences dans la provenance des marchands allemands, pouvant témoigner d'un intérêt privilégié pour l'Atlantique dans certaines villes plus que dans d'autres (on pense par exemple à Kampen, Lübeck ou Danzig). Cette question doit être posée dans une perspective également chronologique, en s'interrogeant sur la persistance de certaines affinités – comme celles qui semblent lier les villes du Zuiderzee à la Normandie –, et sur leur éventuelle corrélation avec le contexte macro-politique.

Dans le même temps, il importe de dissocier l'expérience des marchands de celle des gens de mer composant les équipages, ces derniers se révélant souvent beaucoup plus internationaux que ne pourrait le laisser croire une catégorisation simpliste des bateaux par nations<sup>45</sup>. Il y aurait là matière à une belle étude prosopographique, confrontant les données des éditions de sources existantes avec celles issues d'archives françaises, anglaises et ibériques encore non exploitées à cette fin, pour appréhender la géographie de ces réseaux et leur transformation dans le temps.

En attendant, l'examen critique des données disponibles ouvre d'ores et déjà quelques pistes de réflexion prometteuses. Celles-ci ont notamment trait à l'*agency* des marchands et maîtres de navires allemands actifs dans l'Atlantique, à la manière dont ils usèrent (ou non) de leur identité juridique « hanséatique » au gré des circonstances et à la part de ces initiatives individuelles dans la politique atlantique de la Hanse. Les réflexions de Thomas Heebøll-Holm autour des premières occurrences du concept de « neutralité » montrent bien le pragmatisme des acteurs individuels et institutionnels en la matière. En même temps, cette question soulève à son tour celle du

45. Voir à ce sujet LE BOUËDEC Gérard et GUERBER Éric (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

rôle de relais et de soutien des instances de la Hanse – à commencer par le Marchand de Bruges – dans les conflits opposant ses membres aux autres nations marchandes actives dans la région. Cela nous ramène paradoxalement à la métropole flamande, qui, sans faire partie de l'espace atlantique à proprement parler, sert souvent de base arrière aux marchands allemands qui y évoluaient et de lieu de rencontre et de règlement des litiges les opposant aux marchands français ou espagnols.

L'entrée par les conflits – notre troisième axe – se révèle elle-même particulièrement fructueuse dans la mesure où c'est souvent par leur biais que sont documentés les réseaux du commerce. Cette approche suppose néanmoins un double questionnement quant à leur représentativité.

Représentativité du conflit en tant que tel dans le commerce maritime, d'abord, car l'histoire de la présence des Hanséates dans l'Atlantique est scandée d'épisodes de violences parfois bien documentés et connus. On pense à la rivalité durable entre Hanséates et Espagnols, qui culmina avec le pillage de la flotte de la Baie en 1419 et ne s'apaisa qu'après les trêves conclues en 1436 et 1443 par l'entremise de La Rochelle; ou à l'affaire du pillage de la nef de la reine de France par les Brêmois en 1446, qui empoisonna les relations de la Hanse au roi de France jusque dans les années 1460<sup>46</sup>. L'itinéraire de la grande caravelle *Pierre de La Rochelle/Peter von Danzig* dans les années 1460 et 1470, bien étudié par Beata Mozejko, livre aussi de précieuses informations sur les mécanismes de la violence en mer dans la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle<sup>47</sup>. Moins connue est l'affaire du pillage du *David* par les écumeurs allemands Pothorst et Pining, dont Laurence Moal livre ici la première étude détaillée. La question – déjà abondamment labourée par l'historiographie du règlement des conflits<sup>48</sup> – est de savoir si ces violences constituent autant de disruptions du commerce maritime ou si au contraire elles en sont indissociables; en d'autres termes, si la moisson d'événements précisément datés que cette succession de conflits nous fournit sont autant de charnières potentielles en vue d'une périodisation du commerce atlantique de la Hanse, ou si elle n'est que le reflet du caractère endémique de la violence en mer.

Représentativité de la documentation disponible, ensuite, qui nous invite à mettre en tension la géographie des conflits avec celle du commerce pour s'interroger sur les potentielles distorsions induites par la nature même

46. Voir notamment ABRAHAM-THISSE Simonne, « Les relations hispano-hanséates », art. cité; HOFMEISTER Adolf, « Der Holk der Königin von Frankreich. Ein hansisch-französischer Konflikt und ein Bremer Seeheld im 15. Jahrhundert », *Bremisches Jahrbuch*, n° 89, 2010, p. 29-51.

47. MOZEJKO Beata, *Peter von Danzig. A story of a great caravell, 1462-1475*, Leyde/Boston, Brill, 2020.

48. On se contentera ici de renvoyer aux études réunies dans HEEBÖLL-HOLM Thomas, HÖHN Philipp et ROHMANN Gregor (dir.), *Merchants, Pirates, and Smugglers. Criminalization, Economics, and the Transformation of the Maritime World (1200-1600)*, Francfort-sur-le-Main/New York, Campus, 2019; SICKING Louis et WIJFFELS Alain, *Conflict management in the Mediterranean and the Atlantic, 1000-1800: actors, institutions and strategies of dispute settlement*, Leyde/New York, Brill, 2020.

des sources. C'est la question posée par l'article de Philipp Höhn, qui constate une nette sous-représentation des Hanséates dans les suppliques adressées à la Court of Chancery anglaise pour des attaques subies au large du Devon et de la Cornouailles. Les violences en question étaient manifestement ciblées et maîtrisées ; elles ne frappaient pas les gens de mer de manière aléatoire mais s'inscrivaient dans des conflits focalisés entre des communautés maritimes concurrentes. Aussi la rareté des mentions de marchands allemands sur la côte ouest anglaise ne signifierait-elle pas que ceux-ci en étaient absents mais que leurs activités ne menaçaient pas les intérêts des gens de mer de cette région.

Bien que souvent localisés et – dans une certaine mesure – indépendants de la géopolitique des royaumes, ces conflits ont pour toile de fond la centralisation monarchique à l'œuvre aussi bien en Angleterre et en France que sur la péninsule Ibérique aux <sup>xiv</sup><sup>e</sup> et <sup>xv</sup><sup>e</sup> siècles. Un dernier axe de recherche se dégage donc autour de l'impact de ces processus de construction étatique sur la politique atlantique de la Hanse et ses relations avec les pouvoirs souverains de la région.

L'un des enjeux centraux porte ici sur le positionnement des Hanséates dans le long conflit franco-anglais, qui se prolongea – avec des interruptions – des années 1330 aux années 1470 avec des répercussions jusque sur la péninsule Ibérique : la Castille se trouva ainsi régulièrement aux côtés de la monarchie valoise, alors que le Portugal adoptait dans l'ensemble une attitude plutôt favorable aux rois anglais. La Hanse elle-même fut régulièrement sommée par les deux belligérants de choisir son camp. Or une telle situation ne pouvait qu'accroître les oppositions entre les villes dont les marchands possédaient des intérêts commerciaux directs dans l'Atlantique et celles qui n'étaient pas dans ce cas. Les lignes de fracture entre les villes wendes, prussiennes et livoniennes, d'une part, et les villes rhénanes et néerlandaises, d'autre part, déjà soulignées par Stuart Jenks pour le commerce avec l'Angleterre et Justyna Wubs-Mrozewicz pour celui avec la Norvège, sont tout aussi visibles en France<sup>49</sup>. Le bourgmestre de Thorn Hans Winter écrivit ainsi en 1450 au grand maître de l'Ordre teutonique que les Lübeckois envenimaient délibérément les conflits avec la royauté danoise autour de l'Øresund dans le but d'empêcher les importations de sel de la Baie pour favoriser le sel de Lunebourg<sup>50</sup>. Comme le montre l'article de Tobias Boestad et Pierre Prétou, de tels antagonismes expliquent pour partie l'incapacité des villes de la Hanse à accepter l'offre de paix perpétuelle qui leur fut adressée par Charles VII à la fin des années 1450.

49. JENKS Stuart, *England, die Hanse und Preußen*, op. cit. ; WUBS-MROZEWICZ Justyna, *Traders, ties and tensions the interactions of Lübeckers, Overijsslers and Hollanders in late medieval Bergen*, Hilversum, Verloren, 2008.

50. HÖHN Philipp, « Entscheidungsfindung und Entscheidungsvermeidung », art. cité, p. 98.

Plus fondamentalement, l'affirmation d'États monarchiques sur la façade atlantique contribuait à transformer les normes et règles présidant au règlement des conflits. Les pouvoirs souverains firent preuve d'un interventionnisme croissant à l'égard des affaires de violence en mer, comme en témoigne notamment la criminalisation de cette dernière dans la France du xv<sup>e</sup> siècle<sup>51</sup>. Cette politique n'était pas le fait des seuls rois, car Niels Fieremans et Laurence Moal décèlent des ambitions similaires de la part de grands princes comme les ducs de Bourgogne et de Bretagne. Elle ne se heurtait pas non plus frontalement aux intérêts des acteurs du commerce maritime, qui furent les premiers à faire appel aux instances étatiques telles que la Court of Chancery ou le Parlement de Paris – fournissant autant de prétextes à l'affirmation des pouvoirs souverains. Or l'article de Gisela Naegle montre que du point de vue des villes de la Hanse, ce processus de construction étatique constituait un double défi : il s'agissait non seulement de se maintenir comme un acteur diplomatique crédible – « des villes pas comme les autres<sup>52</sup> » –, mais aussi de renforcer à cette fin la discipline collective en son sein.

Ces perspectives n'ont, comme on l'a dit, pas vocation à faire le tour du sujet ni à le clore. Bien des questions n'ont pas pu être traitées et devront faire l'objet d'approfondissement à l'avenir. En particulier, le dossier des relations de la Hanse avec la Castille, bien que présent à l'arrière-plan de plusieurs communications, attend encore d'être rouvert. Tout n'est certainement pas dit non plus des manières d'identifier les Hanséates dans l'Atlantique, ni de la place qu'eut cet espace dans les délibérations des diètes. Il faut espérer que les communications réunies dans cet ouvrage sauront non seulement procurer des outils de méthode pour approfondir ces questions, mais aussi impulser de nouvelles études à ce sujet.

51. PRÉTOU Pierre, *L'invention de la piraterie dans le royaume de France au Moyen Âge*, Paris, Presses universitaires de France, 2021.

52. Voir déjà à ce sujet BEHRMANN Thomas, *Herrscher und Hansestädte. Studien zum diplomatischen Verkehr im Mittelalter*, Hambourg, Kovač, 2004.