



Robert E. Jones, Bread upon the Waters. The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703-1811, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2013, 298 pages, ISBN 978-0-8229-4428-7.

Vincent Demont

► **To cite this version:**

Vincent Demont. Robert E. Jones, Bread upon the Waters. The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703-1811, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2013, 298 pages, ISBN 978-0-8229-4428-7.. Revue de synthèse, 2018, 139 (1-2), pp.225-227. 10.1163/19552343-13900011 . hal-03162467

HAL Id: hal-03162467

<https://hal.science/hal-03162467>

Submitted on 7 Nov 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Robert E. Jones, *Bread upon the Waters. The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703-1811*, Pittsburgh, University of Pittsburgh Press, 2013, 298 pages, ISBN 978-0-8229-4428-7.

De la production céréalière aux évolutions du système fiscal, de l'industrie de la batellerie au développement de nouvelles pratiques financières, la perspective offerte par ce livre éclaire de larges pans de l'histoire économique russe. Elle s'ancre dans un problème fondamentalement géographique : la création, en 1703, de Saint-Pétersbourg, se fait non seulement à bonne distance du cœur démographique de la Russie, mais plus loin encore de ses terres agricoles les plus fertiles. L'extraordinaire développement de la nouvelle capitale (qui, en nombre d'habitants, dépasse Moscou en 1730, pour devenir la cinquième ville européenne au début du XIX^e siècle) conditionne et entraîne donc à sa suite celui d'un immense arrière-pays voué à son ravitaillement. Il est ainsi question, dans ce livre, d'une bonne part de la Russie d'Europe. Les distances-temps y sont considérables : de Nijni Novgorod aux rives de la Baltique, il y a plus de 2 000 km de navigation fluviale, soit de six mois à une année d'un trajet si long que les navires céréaliers étaient bien souvent, à leur arrivée, brûlés comme bois de chauffe plutôt qu'envoyés sur une route du retour déjà englacée. Et encore le grain pouvait-il venir de bien plus loin ! Ampleur de l'objet, importance des dépouillements aussi, puisqu'il s'agit ici de recherches de première main : ce sont plus de deux décennies que Robert E. Jones, professeur émérite de l'université du Massachusetts et spécialiste de la Russie de Catherine II, dit avoir consacré à ce travail – de quoi donner à celui-ci un caractère d'essai liant, via les flots de la Volga et de la Neva, histoires russe et européenne du XVIII^e siècle.

Non, à vrai dire, que le marché du grain pétersbourgeois ne fonctionne pas de manière originale. La ville, établie sur un delta inondable et fréquemment inondé (à 23 reprises entre 1721 et 1778, 269 fois entre 1703 et 1786), est si au Nord que, loin de pouvoir se ravitailler auprès des campagnes qui l'entourent, elle doit approvisionner celles-ci. Le canal vers la Volga ouvert en 1709, puis le haut cours de ce fleuve, imposent l'envoi de farines plutôt que de grains tout aussi pesants mais moins compacts ; la pratique est lourde de conséquences, car la ville, dépourvue de moulin, ne peut en cas de disette recourir que de manière fort parcimonieuse aux grains baltes (ce qu'elle fera en particulier à la fin des années 1780). A cela s'ajoutent des barrières législatives limitant, et souvent prohibant, l'export de grain vers l'Occident. Aussi les prix des farines, à Saint-Pétersbourg, et les cours du grain de l'Europe occidentale suivent-ils des évolutions disjointes, et souvent opposées : de 1720 à 1760, les prix baissent dans la capitale impériale, alors qu'ils augmentent à Amsterdam. Et si, dans les années 1760, le coût des farines double sur les rives de la Neva, c'est du fait non d'un quelconque rattrapage mais d'une inflation d'origine monétaire. Saint-Pétersbourg, nouvelle Alexandrie ou deuxième Constantinople, peut bien être conçue comme un passage vers l'Europe, ou pourquoi pas le monde ; pour le commerce des grains russes, elle est, durablement, un cul-de-sac. Au XIX^e siècle, c'est ainsi par les ports de la mer Noire, et non par la Baltique, que la Russie fera son entrée sur les marchés céréaliers mondiaux. L'entreprise de R. E. Jones – faire de l'approvisionnement de Saint-Pétersbourg un objet d'histoire européenne, et lier par cet objet le développement de la Russie à l'histoire de l'Europe – a donc tout de la gageure.

De cette difficulté naît un plan d'orientation thématique, dans lequel l'ouverture aux historiographies européennes ne sert pas de fil directeur mais trouve place dans le détail de l'écriture. Après deux chapitres consacrés à St Pétersbourg, Robert E. Jones traite tour à tour de la production, du négoce et du transport du grain, et avec eux de l'agriculture et des structures foncières, du monde de la marchandise et des institutions commerciales russes. Ce faisant, il ne tait pas la difficulté des sources : côté ville, les registres de police manquent pour les six premières décennies de l'existence de Saint-Pétersbourg, et

côté campagne, on ne peut saisir la gestion des exploitations agricoles que par le biais des documents laissés par les grands propriétaires terriens. L'Etat, qui se mêle peu de ce commerce – les premiers greniers publics de Saint-Pétersbourg ne sont mis en place que sous Catherine II – donne peu à voir, et la perspective des acteurs de l'échange eux-mêmes est pour l'essentiel impossible à percevoir. Si les mémoires du marchand pétersbourgeois Ivan Tolcherov éclairent sur le commerce des farines dans les années 1770 et 1780, elles ne peuvent malgré leur richesse compenser l'absence d'archives commerciales... La référence occidentale, ou du moins son usage, crève les yeux dans les pratiques introduites par l'Etat, comme dans les sociabilités nouvelles du XVIII^e siècle : c'est le cas dans l'introduction du *Veksel* (1729), transfert de fonds sans échange de numéraire (celui-ci, constitué de monnaie de cuivre, pèse tout simplement trop lourd !), qui copie explicitement les réglementations ouest-européennes sur le change, comme dans le journal *Trudy* qui, dans les années 1760, publie nombre de traductions d'écrits agronomiques européens. Mais les limites de la documentation interdisent souvent de jauger la pertinence de cette référence dans les pratiques concrètes des acteurs, que nulle focale d'observation ne permet totalement de saisir.

Au vrai, la richesse de l'ouvrage est ailleurs : il s'agit d'un passionnant essai de géographie historique, au fil duquel le lecteur voit, sous ses yeux, se construire un espace. Par la croissance des superficies cultivées, qui passent d'un cinquième à un tiers de la Russie d'Europe de la fin du XVII^e au milieu du XVIII^e siècle, par la densification des circulations, qui explique la hausse des effectifs employés dans la construction nautique (20 000 ouvriers en 1760, 30 000 à la fin du XVIII^e siècle), par des mutations sociales de grande ampleur, telle cette conversion de la corvée exigée des paysans vers une redevance monétaire mobilisable, elle, pour le commerce au loin, c'est finalement une bonne part de l'histoire matérielle de la Russie qui trouve place dans le bassin-versant de la Volga. Et l'espace, justement, compte : l'auteur montre les points de rupture de charge (Rybinsk), les bourgades marchandes où s'invente et s'organise le commerce du fleuve (Tver), les rapides dont l'aménagement nécessite l'intervention du pouvoir central. Ce n'est pas par hasard que la conclusion du livre est consacrée au creusement du canal Mariinsky, aux travaux d'agencement de la Volga et finalement du territoire impérial, dont le coût est mis en balance, au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, avec celui d'une expansion russe vers les mers chaudes. L'ouverture vers l'histoire et les historiographies européennes, dont nous avons évoqué les difficultés et les limites, trouve ici sa justification. Elle comporte sa part de risques (le recenseur, spécialiste d'histoire germanique plus que russe, a ainsi été surpris de l'absence du canal de Stecknitz, reliant depuis le Moyen Âge Baltique et mer du Nord, dans l'énumération des ouvrages hydrauliques du continent), mais quelle fluidité donnée à la plume, et quelle ampleur conférée aux perspectives ! Un triple index (onomastique, thématique et, bien sûr, géographique), ainsi qu'une trentaine de cartes de tableaux statistiques (dont nulle table, malheureusement, ne donne le détail), viennent compléter les possibilités d'user de cette monographie. Au-delà du bel ouvrage universitaire, celle-ci est aussi – et ce n'est pas si fréquent – un livre qui se lit avec plaisir.

Vincent DEMONT (Université Paris Nanterre)