



HAL
open science

”Les agents économiques et le déclin hollandais en Méditerranée entre 1763 et 1780. Un inter bellum décisif à Smyrne ?”

Thierry Allain

► **To cite this version:**

Thierry Allain. ”Les agents économiques et le déclin hollandais en Méditerranée entre 1763 et 1780. Un inter bellum décisif à Smyrne ?”. Rives Méditerranéennes, 2019, 59. hal-03168913

HAL Id: hal-03168913

<https://hal.science/hal-03168913v1>

Submitted on 6 Dec 2021

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.

Les agents économiques et le déclin hollandais en Méditerranée entre 1763 et 1780. Un *interbellum* décisif à Smyrne ?

Thierry Allain
Université Paul-Valéry Montpellier III
Centre de recherches C.R.I.S.E.S. / EA4424

Résumé

L'enquête se base sur 478 manifestes de chargement de navires hollandais, au départ ou à destination de Smyrne. Le pavillon de la République tenait toujours une grande place dans le trafic du port anatolien, malgré les difficultés des maisons de commerce hollandaises. Sensibles à une navigation sécurisée ainsi qu'à la liberté du commerce avec les Provinces-Unies, les marchands ottomans ont rendu des arbitrages favorables à l'armement maritime hollandais. Les capitaines d'Amsterdam et de Rotterdam, dans un climat oscillant entre concurrence et coopération, ont également saisi les opportunités offertes par la caravane méditerranéenne. Dans une période de restructuration séparant deux conflits majeurs, l'élargissement de l'offre hollandaise d'armement a su rencontrer une demande dynamique.

Mots-clés : Smyrne / Hollande / Amsterdam / Rotterdam /caravane

Abstract

The analysis is based on 478 bills of lading of Dutch ships, originating from or destined to Smyrna. Despite difficulties experienced Dutch commercial houses, ships flying the flag of the Dutch Republic always played an important role in the shipping of the Anatolian port. Mindful of advantages of security for cargoes and open trade policies of the Dutch Republic, Ottoman merchants gave favorable exchange rates for the provisioning of Dutch ships. The captains, from Amsterdam and Rotterdam, alternating between co-operation and competition, equally sought to benefit from tramping in the Mediterranean. During a period of restructuring of maritime trade that separated two major maritime conflicts the increase in the Dutch carrying trade met effectively growth in demand for Dutch carriers.

Keywords : Smyrna / Holland / Amsterdam / Rotterdam / Tramping

L'historiographie de la présence hollandaise en Méditerranée a longtemps été dominée par une vision cyclique¹. Bien qu'en recul, l'armement maritime hollandais dans la mer Intérieure se maintint en réalité à un niveau honorable jusqu'au milieu du XVIII^e siècle². Les recherches récentes ont porté sur l'essor du trafic direct effectué par les marchands ottomans entre le Levant et les Provinces-Unies, de nature à refondre les rapports entre négoce et armement hollandais³. Dans le cadre d'une liberté de commerce et d'armement instituée par la République, n'importe quel opérateur économique de Hollande pouvait se lancer dans les liaisons avec la mer Intérieure. Au retour, des marchands étrangers avaient le droit de charger des marchandises vers les Provinces-Unies, en leur nom propre ou en commandite. Une Direction du Commerce Levantin et de la Navigation en Méditerranée réglait les aspects pratiques de cette ligne maritime, mais servait surtout d'instrument de lobbying aux grands intérêts marchands d'Amsterdam et de Rotterdam⁴. Les acteurs privés ont donc précocement exercé une importance décisive dans l'armement maritime et le commerce hollandais, profitant de la grande latitude de choix s'offrant à eux.

L'enquête s'appuie sur une série de manifestes de chargement des navires collectés par le consul hollandais à Smyrne à partir de 1763, et conservés aux archives nationales de La Haye⁵. Ces documents manuscrits prenaient la forme d'un papier de taille et de longueur variables, signé par le capitaine et l'autorité sur place⁶. Cette source d'une grande richesse regorge de données brutes, comme la liste des négociants impliqués, ainsi que l'indication des marchandises embarquées sur le bâtiment. La procédure, prévue dès la résolution des Etats Généraux du 12 avril 1675, fut inscrite dans le formulaire relatif au chargement des navires vers la Méditerranée du 13 mars 1676. Son article 12 rendait obligatoire la remise par le capitaine d'une notice détaillée de toutes les marchandises se trouvant à bord au consul ou au résident du port d'accostage ou de départ au Levant⁷. Les opérations de transbordement étaient en théorie subordonnées au respect de ces obligations. Ces documents ont été conservés de façon inhabituelle dans les papiers du consulat, car ils auraient dû être remis aux Directeurs d'Amsterdam. La source n'est cependant pas totalement fiable, comme en atteste les plaintes de l'ambassadeur néerlandais à Constantinople⁸. Par ailleurs, les années 1773 et 1775 ne comportent aucun manifeste ou presque. Il est possible que des documents aient été perdus, ou non serrés avec les autres.

¹ BRAUDEL Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle*, tome 3, Paris, A. Colin, 1979, p. 239-326 ; ISRAEL Jonathan, « The Phases of the Dutch straatvaart (1590-1713). A Chapter in the Economic History of the Mediterranean », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, n°99, 1986, p.1-30.

² Après un maximum absolu de 123 navires en moyenne par an entre 1697 et 1700, suivi d'un effondrement et d'un rétablissement à 109,6 navires par an entre 1711 et 1720, les deux décennies suivantes s'établirent à environ 70 navires par an (DE VRIES Jan et VAN DER WOUDE Ad, *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge/New York/Melbourne, Cambridge University Press, 1997, p.381).

³ KADI Ismail Hakki, *Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century. Competition and Cooperation in Ankara, Izmir and Amsterdam*, Leyde/Boston, Brill, 2012.

⁴ ALLAIN Thierry, notice « Direction du Commerce Levantin et de la Navigation en Méditerranée », dans C. Secrétan et W. Frijhoff (dir.), *Dictionnaire des Pays-Bas au Siècle d'or*, Paris, CNRS éditions, 2018, p.153-154.

⁵ Nationaal Archief Den Haag (désormais NA), Consulaat Smyrna (désormais CS), classés dans les papiers de la trésorerie du consulat. Les vingt pochettes, numérotées de 547 à 566, couvrent la période de 1763 à 1794.

⁶ Selon Jacques Savary des Brûlons : « Par les réglemens pour le commerce de la nation hollandaise, il est ordonné aux pilotes, capitaines et écrivains, de remettre leurs manifestes au trésorier, tant à leur arrivée qu'avant leur départ, et d'assurer par serment qu'ils sont fidèles, à peine de mille écus d'amende et d'être mis hors d'emploi... » (*Dictionnaire universel du Commerce*, Paris, 1748 (2^e édition) volume III, p. 245-246).

⁷ NA, CS, volume 676, fol.397-401.

⁸ L'ambassadeur Dedel dénonçait dans une lettre de 1765 la mauvaise tenue de ces manifestes (NANNINGA Jan Gerbrand, *Bronnen tot de Geschiedenis van den Levantschen Handel*, 4^e partie (1765-1826), tome I, La Haye, M. Nijhoff, 1964, p.12-13).

Ce corpus remarquablement homogène permet néanmoins d'éclairer le dossier de l'adaptation des acteurs économiques à une nouvelle donne commerciale en Méditerranée. Le document sur lequel s'appuie l'analyse était en effet le résultat d'une multiplicité d'arbitrages rendus par l'armateur, le capitaine, et au moins deux marchands, l'expéditeur et le destinataire. L'importance des choix effectués par les différents acteurs dans le commerce méditerranéen est aujourd'hui au cœur de nombreuses enquêtes⁹. Mais dans le domaine de la navigation des neutres, la recherche a souvent privilégié les périodes de conflits¹⁰. De son côté, une très récente étude s'est attachée aux comportements des acteurs privés et publics de Grande-Bretagne au cours des guerres napoléoniennes, soulignant la souplesse des stratégies imaginées afin de maintenir une présence commerciale en Méditerranée¹¹. L'enquête proposée ici souhaite offrir un contrepoint à ces devancières. Elle s'attache à scruter la période comprise entre la fin de la Guerre de Sept Ans et le début de la Quatrième guerre anglo-néerlandaise. Cette intermède de 1763-1780 est dénué de conflits, hormis une déclaration de guerre du roi du Maroc à la République en avril 1772. Les Provinces-Unies parvinrent à demeurer neutres dans les affrontements entre Français et britanniques, et entre Russes et Ottomans.

Cet *interbellum* est cependant porteur de nombreux enjeux, appelant un questionnement central. Dans le contexte de la surchauffe financière de sortie de guerre en 1763 et de la montée de la concurrence des neutres scandinaves, la présence hollandaise en Méditerranée a-t-elle subi des remodelages ? Adeptes d'un commerce libre, les acteurs bataves ont-ils su faire une place au dynamisme des marchands ottomans ? Ces différentes mises à l'épreuve ont-elles précipité une redistribution des cartes chez les acteurs néerlandais opérant en Méditerranée orientale ? Le choix a été fait de ne pas se concentrer sur une seule maison négociante, mais sur plusieurs groupes de marchands et d'armateurs impliqués dans le commerce avec Smyrne, principale échelle levantine dans la seconde moitié du XVIII^e siècle¹².

La présence du pavillon néerlandais à Smyrne

Une offre d'armement maritime toujours appréciée

Les archives du consulat de Smyrne renferment 491 manifestes pour la période comprise entre février 1763 et décembre 1780¹³. Il est possible d'en exploiter 478, soit 244 manifestes de chargement pour des navires quittant le port anatolien et 234 autres pour des arrivées. Les destinations ou les provenances, quand elles concernent les Provinces-Unies, sont exclusivement Amsterdam et Rotterdam. Il s'agissait en effet des deux villes les plus actives de la République en termes d'armement commercial vers la Méditerranée au XVIII^e siècle. L'intérêt de l'enquête s'en trouve renforcé, car ces deux ports nourrissaient un antagonisme ancien à propos de la navigation dans la mer Intérieure. Bien qu'Amsterdam soit incontestablement plus puissante que sa rivale meusienne, cette dernière tenait à son autonomie.

⁹ BUTI Gilbert, LO BASSO Luca et RAVEUX Olivier (dir.), *Entrepreneurs des mers. Capitaines et marins du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Riveneuve, 2017.

¹⁰ ALIMENTO Antonella (dir.), *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the seventeenth and the eighteenth centuries*, Milan, FrancoAngeli, 2011 ; plus spécifiquement à propos des Scandinaves : ANDERSEN Dan et VOTH Hans-Joachim Voth, « The Grapes of War : Neutrality and Mediterranean Shipping under the Danish Flag, 1747-1807 » dans *Scandinavian Economic History Review*, 48, 2000, p.5-27.

¹¹ GALANI Katerina, *British Shipping in the Mediterranean during the Napoleonic Wars. The Untold Story of a Successful Adaptation*, Leyde/Boston, Brill, 2017.

¹² FRANGAKIS-SYRETT Elena, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Athènes, Center for Asia Minor Studies, 1992.

¹³ Les pochettes concernées sont au nombre de dix-sept, numérotées de 547 à 563.

Elle était parvenue à obtenir la création d'une direction à part pour le commerce levantin et la navigation en Méditerranée en 1670¹⁴.

La moyenne annuelle des entrées de navires hollandais à Smyrne s'établit à 14, avec des variations importantes d'une année sur l'autre. Les périodes 1764-72 et 1776-80 paraissent plus favorables que d'autres¹⁵. Elles comportent néanmoins des effondrements brusques et importants, probables signes de revirements spectaculaires dans les arbitrages effectués par les acteurs économiques de la région. La chute des années 1773-1775 est spectaculaire, et s'explique sans doute par un « effet-source » causé par la perte d'une liasse de manifestes. Il ne faut cependant pas exclure l'impact des retombées de la guerre russo-turque. Les données générales dont on dispose confirment plutôt les résultats dégagés plus haut. Dans le deuxième quart du XVIII^e siècle, environ 70 navires hollandais destinés à la péninsule Ibérique poursuivirent leur route en Méditerranée¹⁶. En 1756, ce sont 17 bâtiments bataves qui accostèrent à Smyrne, représentant 7,1% du total du trafic portuaire. Vingt ans plus tard, ce chiffre était monté à 27¹⁷.

Le nombre moyen de départs de Smyrne s'établit à 13 entre 1763 et 1780, avec d'importantes variations annuelles. L'éventail des destinations était plus restreint. Les retours directs vers l'Europe du Nord s'imposaient nettement, avec près des deux tiers d'entre eux vers Amsterdam, contre un tiers pour Rotterdam, deux départs pour Emden et un seul pour Stettin¹⁸. Il est naturellement difficile de vérifier chacune de ces déclarations. Des recoupements effectués dans le fonds de la Chambre des Assurances et Avaries d'Amsterdam ont permis de valider les renseignements portés au départ de Smyrne sur les manifestes testés. Tous les mouvements de navires entre Smyrne et Amsterdam ne sont pas référencés dans cette source complémentaire, qui ne concerne que les navigations ayant essuyé une avarie ou un retard. On retrouve cependant une concordance avec un certain nombre de manifestes¹⁹.

Ces retours représentaient une part réduite du commerce extérieur des Provinces-Unies. Entre 1778 et 1790, les entrées annuelles à Amsterdam en provenance d'un port méditerranéen auraient plafonné en effet à une soixantaine²⁰. Les Hollandais chargeaient pourtant près de 18,3% des exportations ottomanes vers 1784, la moitié de celle des Français, mais le double de celle des Britanniques²¹. Trois ans plus tard, les Hollandais avaient consolidé leur deuxième place, malgré une balance commerciale déficitaire. La valeur des marchandises qu'ils emportaient de Smyrne se montait alors à 7 millions de livres-tournois²². Forts de leur succès dans l'achat des laines mohair du centre de l'Anatolie, les Français étaient devenus les premiers partenaires commerciaux des Ottomans, à partir des années 1720²³. Les Hollandais,

¹⁴ ALLAIN Thierry, « Relations de pouvoirs et enjeux marchands autour du réseau consulaire néerlandais en Méditerranée (XVII^e-XVIII^e siècle) » dans A. Bartoloméi, G. Calafat, M. Grenet et J. Ulbert (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XX^e siècle)*, Rome/Madrid, EFR/Casa de Velazquez, 2018, p.421 et 430-431.

¹⁵ Voir l'annexe 1.

¹⁶ DE VRIES Jan et VAN DER WOUDE Ad, *op.cit.*, p.487-488.

¹⁷ PANZAC Daniel, « Les échanges maritimes dans l'Empire ottoman au XVIII^e siècle », dans *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 39, 1985, p.181.

¹⁸ Voir l'annexe 2.

¹⁹ Stadsarchief Amsterdam (désormais SAA), Fonds des Echevins, Bank van Assurantien en Avarijen (désormais BAA). Pour une présentation de la source, voir GO Sabine et ALLAIN Thierry, « Les archives de la Chambre des Assurances et Avaries d'Amsterdam. Une source pour l'histoire maritime à l'époque moderne », dans Ch. Borde et E. Roulet (dir.), *L'assurance maritime XIV^e-XXI^e siècle*, Aix-la-Chapelle, Shaker Verlag, 2017, p.27-46.

²⁰ DE VRIES J. et VAN DER WOUDE Ad, *op.cit.*, p.487-488.

²¹ MAC GOWAN Bruce, *Economic Life in Ottoman Empire. Taxation, Trade and the struggle for land, 1600-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981, p.18.

²² MORINEAU Michel, « Naissance d'une domination. Marchands européens, marchands et marchés du Levant aux XVIII^e et XIX^e siècles », dans *Cahiers de la Méditerranée*, HS n°1, 1976, note 41 p.175.

²³ FAROQHI Suraya et alii (dir.), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, volume 2 (1660-1914), Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p.727.

aiguillonnés par les besoins des manufactures de Leyde, se défendirent face à la forte croissance des Français sur le marché des laines ottomanes au XVIII^e siècle²⁴.

Toutes les données s'accordent pour faire de Smyrne l'escale privilégiée de la navigation hollandaise en Méditerranée. Cette situation largement partagée par d'autres Européens existait déjà dans la seconde moitié du XVII^e siècle, quand on comptait de 15 à 20 maisons de commerce²⁵. Moins nombreux par la suite, les Hollandais étaient néanmoins encore une centaine sur les 7 à 800 Européens résidant à Smyrne vers 1750²⁶. Cette ville était progressivement devenue le premier port ottoman, siège d'une formidable croissance économique appuyée sur les échanges commerciaux avec l'Europe au XVIII^e siècle. Smyrne drainait de façon sécurisée et en quantité massive les produits textiles régionaux comme le fil de chèvre mohair ou le coton, dont les manufactures européennes étaient friandes²⁷. La demande en armement maritime était donc forte, en lien avec une offre alléchée par la perspective d'écouler les produits européens dans l'Empire ottoman par Smyrne. La nation hollandaise écrivait fréquemment à la Direction d'Amsterdam pour demander des mesures contre les appétits des concurrents anglais et prussiens²⁸.

Des cargaisons de valeur

Les manifestes comportent la mention des produits chargés, mais pas leur valeur. Pour la connaître, on peut recourir aux jugements rendus par la Chambre des Assurances d'Amsterdam pour les avaries-grosses. Les informations sont très fournies dans ces synthèses de fin de procédure, une fois que l'indemnisation des marchands avait été acceptée. On y trouve l'indication du chargeur, du destinataire ainsi que la valeur des marchandises embarquées. La moyenne de cette dernière pour les voyages directs de Smyrne vers Amsterdam, entre 1763 et 1780, s'établit à 130 877 florins²⁹. Certains gros porteurs, habitués à effectuer des rotations entre Amsterdam et Smyrne, pouvaient acheminer des cargaisons d'un montant supérieur. Ce résultat est remarquable, si on le compare à celui des trajets entre la Hollande et les Antilles pendant la Guerre de Sept Ans³⁰. La Direction du Commerce Levantin exigeait des armateurs souhaitant intégrer les convois vers la Méditerranée qu'ils fournissent des bâtiments d'une taille et d'un nombre de canons conséquents. Les chargeurs du port anatolien connaissaient et appréciaient l'offre d'armement maritime des Hollandais, singulièrement leurs capacités frêtables et militaires³¹.

²⁴ KADI I.H., *op.cit.*, p.55-57 et 64.

²⁵ ISRAEL Jonathan, « The Dutch merchant colonies in the Mediterranean during the seventeenth century », dans *Renaissance and Modern Studies*, 30, 1986, p.100.

²⁶ SMYRNELIS Marie-Carmen, *Une société hors de soi. Identités et relations sociales à Smyrne aux XVIII^e et XIX^e siècles*, Louvain, Peeters, 2005, p.38.

²⁷ FRANGAKIS-SYRETT Elena, « Le développement d'un port méditerranéen d'importance internationale : Smyrne (1700-1914) », dans M-C. Smyrnelis (dir.), *Smyrne, la ville oubliée ? 1830-1930. Mémoires d'un grand port ottoman*, Paris, Autrement, 2006, p.24-26.

²⁸ NANNINGA J.G., *op.cit.*, 1964, p.46-47, lettre de la nation hollandaise de Smyrne du 19 août 1766.

²⁹ SAA, BAA, registres 2859 à 2892. Dans la troisième édition de son *Traité général du Commerce, plus ample et plus exact....*, imprimé à Amsterdam en 1714, Samuel Ricard indiquait une valeur de 49 florins pour 100 livres tournois (p.242).

³⁰ Selon les jugements des avaries-grosses, la valeur moyenne de ces retours s'établissait à 151 318 florins, avec un pic à un peu moins de 200 000 florins en 1758 (BOFFA Kevin, *Entre les mailles du filet. Négociants et liaisons maritimes entre les Caraïbes et la Hollande pendant les guerres de Succession d'Autriche et de Sept Ans*, Mémoire de M2, juin 2018, sous la direction de Th. Allain, UPVM, p.18).

³¹ Les navires de commerce expédiés d'Amsterdam au XVIII^e siècle étaient parfois des frégates de 400 à 800 tonneaux, mais le plus souvent des flûtes de 200 à 400 tonneaux, portant une dizaine de canons (ALLAIN Thierry, « Des hommes entre Mer du Nord et Méditerranée. Les équipages des navires de commerce d'Amsterdam vers la mer Intérieure au XVIII^e siècle », dans *La mer en partage. Sociétés littorales et économies maritimes, XVI^e-XX^e siècle*, sous la direction de X. Daumalin, D. Faget et O. Raveux, Aix-en-Provence, PUP, 2016, p.106).

Les circonstances n'étaient pourtant pas forcément favorables au pavillon de la République. Un certain nombre de négociants juifs d'Amsterdam se détournèrent de la Méditerranée, suite à l'effacement de la ville comme entrepôt actif à partir des années 1740³². La concurrence des Scandinaves mettait également l'armement hollandais à rude épreuve, en particulier quand les Suédois abaissèrent les coûts de transport maritime et se réservèrent le transport de leurs produits³³. Enfin, l'effondrement des ventes de draps de Leyde a certainement pesé sur les capacités d'achat des négociants hollandais à Smyrne en fils de laine anatoliens. Féroce ment concurrencés par les exportations françaises dès les années 1680, leur déclin au Levant fut irrémédiable à la fin du premier tiers du XVIII^e siècle³⁴. Les Hollandais surent toutefois valoriser d'autres atouts, comme la facilité offerte aux agents économiques en Méditerranée de tirer des lettres de change sur Amsterdam, plaque tournante financière de l'Europe³⁵. En outre, les besoins en certains produits demeuraient importants. A l'instar de Daniel van Eys, des fabricants de tissus de Leyde recherchaient de grandes quantités de laine mohair expédiées depuis Smyrne³⁶. Les marchands hollandais furent donc plus nombreux à fréquenter Ankara au XVIII^e siècle, malgré l'hostilité des marchands locaux. Aux Provinces-Unies, les acteurs économiques connaissaient l'existence de cette demande. Ils stimulèrent l'offre d'armement maritime vers la Méditerranée. En l'absence d'une compagnie à charte, ce sont les armateurs qui annonçaient en public le départ prochain de leur bâtiment pour le Levant³⁷. Le commerce du Levant fut profondément bouleversé au cours du XVIII^e siècle. Les matières premières non transformées remplacèrent les produits précieux dans les exportations ottomanes à destination de l'Europe³⁸. Les ventes de coton à l'extérieur triplèrent au cours du XVIII^e siècle³⁹. Les manifestes nous révèlent sans surprise que les navires hollandais emportaient de Smyrne une écrasante majorité de produits textiles, sous la forme de coton filé ou non, de soie et d'étamine. Les autres produits comme les noix de galle, le bois de palme ou les raisins secs étaient anecdotiques. Smyrne concentrait les stocks, ce qui renforçait son attractivité car les capitaines hollandais étaient assurés d'y trouver un fret de retour⁴⁰. Les navires hollandais écoulaient dans cette échelle des produits sidérurgiques d'Europe du Nord, des biens manufacturés et des draps de Leyde, désormais supplantés dans la seconde moitié du XVIII^e siècle par des produits coloniaux comme le café ou le sucre. Quand les navires hollandais venaient d'un port méditerranéen, ils amenaient également des denrées coloniales ou des cargaisons traditionnellement de caractère hétéroclite.

³² TRIVELLATO Francesca, *The Familiarity of Strangers. The Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven/Londres, Yale University Press, 2009, p.212-214 et 269.

³³ MÜLLER Leos, *Consuls, Corsairs, and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Uppsala Universitet, 2004, p.31, 134-144 et 164.

³⁴ BULUT Mehmet, *Ottoman-Dutch Economic Relations in the early modern period, 1571-1699*, Hilversum, Verloren, 2001, p.171-188.

³⁵ FRANGAKIS-SYRETT Elena, « Les réseaux commerciaux et l'intégration au marché mondial de la Méditerranée orientale, un parçu historique », dans M. Bazin *et alii* (dir.), *Méditerranée et Mer Noire. Entre mondialisation et régionalisation*, Turcica 34, IFEA, Istanbul, 2000, p.184-189.

³⁶ KADI I.H., *op.cit.*, p.105.

³⁷ *Ibid.*, p.160-162.

³⁸ FAROQHI Suraiya (dir.), *The Cambridge History of Turkey*, Cambridge, Cambridge University Press, vol. 3, 2006, p.299, p.315-321.

³⁹ INALCIK Halil et QUARTAERT Donald (dir.), *An economic and social History of the Ottoman Empire*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, vol.3, p.725-727.

⁴⁰ FRANGAKIS-SYRETT E., *op.cit.*, 2006, p.25.

L'insertion dans les trafics méditerranéens

L'insertion des neutres d'Europe du Nord dans le cabotage régional en Méditerranée au XVIII^e siècle est désormais bien connue⁴¹. L'analyse des destinations et des provenances des navires hollandais à Smyrne entre 1763 et 1780 fait apparaître un fort déséquilibre. Alors que les mouvements vers Amsterdam et Rotterdam assuraient près de 95% des sorties, les arrivées directes depuis ces deux ports ne représentaient que 63% du total. Les autres avaient donc connu au moins une escale méditerranéenne. Pour 22% du total, le manifeste ne mentionne pas la provenance hollandaise mais seulement un port méditerranéen⁴². L'escale en Méditerranée, occasion de charger des produits très divers, permettait de participer aux transactions dans les échelles levantines. Il s'agissait également de compléter une cargaison ou de multiplier les occasions de profits.

Se pliant à une véritable routine, nombre de capitaines faisaient escale à Livourne avant de rallier Smyrne⁴³. D'autres au contraire paraissent avoir été plus souples en adaptant leurs mouvements aux opportunités disponibles, par-delà les années et les changements d'embarcations⁴⁴. Malte devint ainsi une escale prisée, où le consul Jean Guérin vint en aide à plusieurs reprises aux capitaines hollandais, distribuant des nolis ou veillant à leur paiement⁴⁵. Cette connaissance fine du marché de l'affrètement méditerranéen s'explique aisément par la qualité de négociant du consul hollandais. Ce n'était pas le cas du titulaire de Smyrne. Néanmoins, Daniel-Jean de Hoche pied écrivit en 1775 à des marchands d'Amsterdam et de Rotterdam pour leur conseiller la prudence dans les affaires⁴⁶. Bien qu'entre les mains des Français ou des Ragusains, le commerce régional en Méditerranée orientale ne laissait pas indifférent des Hollandais conscients des bénéfices à engranger⁴⁷.

Les choix décisifs de certains acteurs économiques

Des armateurs hollandais très réactifs

Les Hollandais surent profiter, dès la fin du XVI^e siècle, des opportunités offertes en Méditerranée⁴⁸. Devenues une puissance neutre, les Provinces-Unies s'efforcèrent de se tenir à l'écart des conflits à partir de 1713. Une course endémique dans la mer Egée, les agressions ponctuelles des régences barbaresques, mais également des gains parfois limités n'empêchèrent pas les Hollandais de profiter des difficultés françaises pour développer leurs activités de transport maritime⁴⁹. A l'issue du conflit très dur de 1715-1726 avec Alger, la République parvint à limiter les poussées de fièvre corsaires en signant des traités. La normalisation des relations diplomatiques avec les régences nord-africaine consistait à préserver les navires

⁴¹ ANDERSEN Dan et POURCHASSE Pierrick, « La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (XVII^e-XVIII^e siècles) », dans *Revue d'Histoire maritime*, n°13, 2011, p.21-45.

⁴² Voir les annexes 3 et 4.

⁴³ A l'image d'Albert Jansz Bakker sur *De Zwaan*. Il effectua à trois reprises, entre janvier 1767 et décembre 1771, le circuit Amsterdam-Livourne-Smyrne (NA, CS 551, 552 et 555).

⁴⁴ Ainsi Cornelis Everts, parti de Rotterdam le 16 août 1766 et identifié quelques mois plus tard sur un trajet entre Livourne et Smyrne (NA, CS 550). Plus tard, il fit escale à Marseille et Livourne en 1768, puis Malte en 1771 et 1774 avant d'accoster à Smyrne (NA, CS, 552, 556 et 557).

⁴⁵ ALLAIN T., *op.cit.*, 2018, p.427-429.

⁴⁶ NA, CS, volume n°15, lettres du 24 juillet et du 9 septembre 1775.

⁴⁷ PANZAC D., *op.cit.*, p.180.

⁴⁸ ISRAEL Jonathan, « The Dutch merchant colonies in the Mediterranean during the seventeenth century », dans *Renaissance and Modern Studies*, 30, 1986, p.87 et 96.

⁴⁹ CARRIERE Charles et COURDURIE Marcel, « Les grandes heures de Livourne au XVIII^e siècle. L'exemple de la Guerre de Sept ans », dans *Revue Historique*, 516, juillet-septembre 1975, p.61-65.

marchands hollandais des attaques contre le versement de tribut ou de fournitures navales. La menace de la reprise de la course devint un moyen de pression dans le cadre de la renégociation de ces traités, dont beaucoup servirent de modèles aux Scandinaves⁵⁰. La conjoncture s'avéra plus complexe au début de la guerre d'Amérique, quand de nombreux navires neutres furent arrêtés pour visite par des corsaires anglais et français. Cependant, ce sont les guerres engagées par la Porte qui constituaient les plus graves menaces pour le commerce caravanier et par ricochet sur le négoce à Smyrne. L'affrontement avec la Russie entre 1768 et 1774 occasionna une interdiction des sorties de céréales, la réquisition des navires hollandais et de graves troubles de l'ordre public dans le port anatolien⁵¹. En outre, ce dernier était régulièrement touché par des épisodes de peste, des incendies et des séismes⁵².

Des contraintes fortes pouvaient peser sur l'armement maritime hollandais. La navigation en convoi, pour le retour, s'imposait en cas de danger militaire ou corsaire. En outre, le calendrier de navigation arrêté par la Direction du Commerce Levantin entraînait des arrivées groupées à Smyrne en juin et en novembre. Les manifestes laissent apparaître un très net relâchement de cette discipline dans le dernier tiers du XVIII^e siècle⁵³. Les armateurs hollandais ont donc retrouvé une liberté d'action pour répondre à la conjoncture, en particulier dans l'immédiate après-guerre de Sept Ans. Les entrées de navires d'Europe du Nord à Marseille confirment la nette hausse de l'activité en 1764, aussitôt suivie d'une chute sévère et d'un redémarrage. Au total, les Hollandais totalisaient près de 43% des entrées de navires nordiques à Marseille entre 1763 et 1780⁵⁴. Pourtant, la forte progression des passeports dits « algériens » signale la propension des Suédois et des Danois à grignoter des parts de marché en Méditerranée à l'occasion des grands conflits⁵⁵.

Le poids des habitudes chez les chargeurs hollandais

Des maisons de commerce comme Huset, Bisshop, Leytstar ou Fremeaux, étaient installées sur la place de Smyrne. Leurs chefs résidaient parfois de longues années dans le port anatolien⁵⁶. Le marché y demeurait difficile à appréhender, en particulier pour la laine mohair dont les prix variaient considérablement. Au-delà des paramètres classiques de la qualité et de la demande, le négociant européen cherchait à réaliser l'échange le plus vite possible, même avec des conditions inférieures à ses espérances. Le rythme d'arrivée des caravanes imposait cependant à tous les acteurs des hausses d'activité en février, juin et octobre. Le retour régulier des mêmes capitaines dévoile des comportements quasi routiniers, rendus possibles par leur expérience et de nombreux contacts noués avec les chargeurs de la place⁵⁷. En outre, la compétition aiguë qui

⁵⁰ PANZAC Daniel, *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée, 1800-1820*, Paris, CNRS, 1999, p.31-35.

⁵¹ NANNINGA J.G., *op.cit.*, 1964, p.178-179.

⁵² Dans une lettre du 10 août 1763 à la Direction d'Amsterdam, le consul écrivait que les marchands Fremeaux et van Lennep avaient tout perdu lors du dernier séisme (NA, Direction du Commerce Levantin et de la Navigation en Méditerranée, Direction d'Amsterdam [désormais DLHA], volume 141).

⁵³ Sur les 144 arrivées directes à Smyrne depuis un port hollandais pour lesquelles on dispose de la date, l'hiver et le cœur de l'été se détachent nettement avec un record de 21 en août (NA, CS 547 à 563).

⁵⁴ CARRIERE Charles, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contributions à l'étude des économies maritimes*, Marseille, Institut historique de Provence, 1973, tableau p.1061-1062.

⁵⁵ MÜLLER L., *op.cit.*, p.144-149, et annexe B p.233.

⁵⁶ Selon une liste du 10 octobre 1759, Dirk Knipping était installé à Smyrne depuis onze ans, Daniel Fremeaux depuis huit ans ou encore William Enslie depuis cinq ans (NANNINGA Jan Garbrand, *Bronnen tot de geschiedenis van den Levantschen Handel*, La Haye, M. Nijhoff, partie III [1725-1765], 1952, p.395-396).

⁵⁷ Multipliant les allers et retours entre Rotterdam et Smyrne, Jan Theodorus ne demeura jamais plus de trois mois dans le port anatolien. La rotation la plus courte le vit arriver à Smyrne le 4 décembre 1765, puis repartir et parvenir à Rotterdam le 19 février 1766 (NA, CS 549 et 550).

s'installa entre Britanniques et Hollandais accéléra les transactions, car chaque partie souhaitait proposer en premier les produits levantins sur les marchés européens⁵⁸.

Les chargeurs hollandais de l'échelle semblent avoir opté, le plus souvent, pour des capitaines connus effectuant des trajets quasiment « en droiture » entre Amsterdam et Smyrne⁵⁹. Le port de l'IJ disposait d'un vivier de capitaines expérimentés connaissant bien la région. Beaucoup de ces hommes identifiés dans les manifestes passèrent régulièrement le détroit de Gibraltar au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle⁶⁰. Cette navigation se plaçait donc sous le signe d'un armement confinant à la routine, sur des porteurs de belle taille et avec des chargeurs fidèles⁶¹. La confrontation avec le fonds de la Chambre des Assurances d'Amsterdam montre que certains chargeurs remplissaient une bonne part des cales des navires effectuant des rotations régulières. Il s'agissait de maisons de commerce hollandaises anciennement établies au Levant. Celle de David van Lennep était en liens étroits avec Thomas de Vogel, négociant à Amsterdam⁶².

En outre, les intérêts marchands et manufacturiers de Leyde étaient étroitement liés aux grandes maisons de Smyrne, privilégiant les armateurs d'Amsterdam. C'est ce qui ressort des envois d'Abraham van Pembroek, consignataire en Anatolie de la maison Caauw de Leyde⁶³. Son nom n'apparaît jamais dans les manifestes de navires expédiés vers Rotterdam. Hendrik Momma, connu pour avoir essuyé des démêlés judiciaires avec ses fournisseurs ottomans, cherchait à obtenir le prix le plus bas pour ses matières premières. Il n'hésitait pas à se tourner vers les opérateurs ottomans pour se fournir en laine mohair et profiter de services commerciaux meilleur marché⁶⁴. Momma faisait charger ses fils de coton et ses balles d'étamine de préférence sur des navires d'Amsterdam commandés par des capitaines dont les noms revenaient fréquemment⁶⁵. Les logiques étaient parfois familiales. Dans le cas des Fremeaux, Daniel était l'un des négociants hollandais les plus en vue à Smyrne, tandis que Nicolas siégeait à la Direction du Commerce Levantin à Leyde.

La percée des négociants ottomans

Les maisons demeurées aux Provinces-Unies employaient leurs compatriotes des échelles levantines comme courtiers, sans la relation de dépendance parfois toxique qui pouvait exister chez les Français entre un « majeur » et un « régisseur »⁶⁶. A l'instar des autres Européens, les maisons de commerce basées à Amsterdam ou ailleurs en Hollande recouraient également aux

⁵⁸ FRANGAKIS-SYRETT Elena, « Commercial practices and competition in the Levant. The British and the Dutch in Eighteenth-century Izmir », dans A. Hamilton, A.H. de Groot et M.H. van den Boogert (dir.), *Friends and Rivals in the East. Studies in Anglo-Dutch Relations in the Levant from the Seventeenth to the early Nineteenth Century*, Leyde/Boston, Brill, 2000, *op.cit.*, p.143-147.

⁵⁹ Quelques exemples de capitaines à la présence récurrente sur la ligne Amsterdam-Smyrne : Adrianus Mallaga (vingt mentions entre 1765 et 1780), Paulus Blandauw (dix mentions entre 1763 et 1768) ou encore Dirk Frost (huit mentions entre 1765 et 1772).

⁶⁰ ALLAIN T., *op.cit.*, 2016, p.104-105.

⁶¹ Voir l'annexe 5, où le nom des principaux chargeurs à deux dates différentes et pour un même navire concordent assez bien : Hendrik Momma, Stathi Thomas, J. Ackerman, Vve Tack et Urberfeld, A. di Isayas.

⁶² KADI I.H., *op.cit.*, p.69-71 et 101-113.

⁶³ SAA, BAA, 2866/35-40 ou 2861/137-143.

⁶⁴ KADI I.H., *op.cit.*, p.186-194.

⁶⁵ Par exemple le *Middeloo* d'Elias Hendrikz, et le *Azia* de Mente Schrijver. La valeur des produits embarqués pouvait être très élevée. Les recoupements entre le manifeste établi le 28 mars 1766 (NA, CS 550) et le jugement rendu par la Chambre des Assurances d'Amsterdam le 14 septembre 1766 (SAA, BAA, 2865/31-37), indique que Momma a chargé pour 21 450 florins de produits sur ce navire.

⁶⁶ ELDEM Edhem, *French Trade in Istanbul in the eighteenth century*, Leyde/Boston/Cologne, Brill, 1999, p.208. Pour la défiance entre partenaires français, voir LUPO Sébastien, « Enjeux éthiques et correspondances négociantes dans l'espace méditerranéen au XVIII^e siècle », dans *Rives méditerranéennes*, 49-2014, p.64-70.

courtiers ottomans, intermédiaires incontournables pour les transactions avec les caravaniers⁶⁷. De nombreuses critiques leur étaient pourtant adressées, insistant notamment sur la dépendance des négociants hollandais à leur égard et leur manque de fiabilité. La maison Leytstar et De la Fontaine, solidement implantée au Levant depuis des décennies, fit ainsi faillite en 1739, et l'on accusa les courtiers arméniens qu'elle employait. On ne peut exclure de la mauvaise foi dans la désignation des coupables, tant les marchés levantins présentaient des contraintes structurelles de nature à favoriser les banqueroutes, malgré les efforts des consuls sur place⁶⁸. Les attaques se concentraient cependant sur les Juifs, à propos desquels le secrétaire de l'ambassadeur à Constantinople évoquait des « friponneries » dans une lettre de mai 1771 à Fagel⁶⁹. Il s'agissait bien souvent de fraudes à la douane, constituées par des marchandises embarquées nuitamment de bord à bord sans avoir été consignées sur le manifeste⁷⁰.

Sans compagnie à charte ni monopole, la République n'a jamais fermé ou entravé le chargement de marchandises vers les Provinces-Unies aux étrangers⁷¹. Les négociants hollandais avaient le droit de s'associer librement aux Ottomans. Les marchands grecs, juifs et arméniens offraient leurs connexions dans l'arrière-pays et une expertise supérieure des produits trafiqués⁷². Des partenariats de forme multiple furent conclus entre tous ces négociants. En 1760, Jacob de Vogel s'associa à Manuel Kiriaco, puis ce fut au tour de la société Veuve Uberveld et Tak avec Antonio Zingrilara⁷³. Soucieuse d'empêcher ce dernier d'obtenir le privilège national, la Direction d'Amsterdam avertit le consul de Smyrne que la firme hollandaise servait de prête-nom au négociant grec⁷⁴. Ses courriers insistaient sur le manque de fiabilité des Ottomans, comme semblait le prouver la faillite retentissante de la maison Massé de Herabeth et fils en 1768⁷⁵. En butte à des restrictions imposées dans la foulée de cet événement aux associations entre Hollandais et Ottomans, ces derniers mirent en place des consignations croisées en nombre croissant. La société Thomas de Vogel et fils possédait ainsi une liste impressionnante de correspondants d'affaires dans l'Empire ottoman, consignataires plus que véritables associés, tant la méfiance voire l'animosité pouvaient régner à l'égard de ces partenariats⁷⁶. L'hostilité des maisons hollandaises installées depuis longtemps à Smyrne, ainsi qu'une part variable de confiance entre partenaires dans le cas de relations commerciales à distance expliquent sans doute ces critiques récurrentes.

Forts d'atouts comme l'accès direct aux produits anatoliens et des capitaux conséquents, les sujets de la Porte devinrent néanmoins des acteurs majeurs et autonomes du négoce international de la région au cours de la seconde moitié du XVIII^e siècle. Certaines maisons de commerce ottomanes profitèrent de l'ouverture de l'économie marchande aux Provinces-Unies pour y faire passer des marchandises pour leur propre compte. Des spécialisations émergèrent, à l'instar des Arméniens qui devinrent les fournisseurs privilégiés des manufacturiers de Leyde en laine mohair⁷⁷. De leur côté, les Grecs monopolisaient la commercialisation du coton. Ils furent quelques douzaines à s'installer à Amsterdam entre 1750 et 1796, faisant parfois souche

⁶⁷ MORINEAU M., *op.cit.*, p.149-153 et FRANGAKIS-SYRETT E., *op.cit.*, 2006, p.31-32.

⁶⁸ BOOGERT VAN DEN Maurits, *The Capitulations and the Ottoman Legal System. Qadis, Consuls and Beraths in the 18th Century*, Leyde/Boston, Brill, 2005, p.207-262.

⁶⁹ NANNINGA J.G., *op.cit.*, 1964, p.155-159.

⁷⁰ Dans une lettre du 18 avril 1775, le secrétaire d'ambassade à Constantinople expose le cas de négociants grecs ayant chargé des ballots d'étamine non déclarés sur un navire d'Amsterdam (NANNINGA J.G., *op.cit.*, 1952 p.203).

⁷¹ Ce qui constitue une différence majeure avec les Britanniques, où une Compagnie à charte veillait jalousement sur le monopole du commerce pour les marchands nationaux (VLAMI Despina, *Trading with the Ottomans. The Levant Company in the Middle East*, Londres/New York, I.B. Tauris, 2015, p.162-163).

⁷² TRIVELLATO F., *op.cit.*, p.114 et 128-130.

⁷³ KADI I.H., *op.cit.*, p.178-182.

⁷⁴ NANNINGA J.G., *op.cit.*, 1952, p.84.

⁷⁵ *Ibid.*, p.112-113.

⁷⁶ KADI I.H., *op.cit.*, table 1 p. 184-185.

⁷⁷ *Ibid.*, p.171 et p.203-207.

et se distinguant par une remarquable capacité d'adaptation⁷⁸. Dans la foulée, les Ottomans s'insèrent dans le commerce des draps hollandais, prenant en charge leur exportation vers le Levant⁷⁹. Les manifestes témoignent pour la plupart de ce phénomène, en particulier lors de l'immédiate après-guerre en 1763. Les négociants ottomans remplirent alors les cales des navires hollandais en partance pour Smyrne, pour des destinataires locaux⁸⁰.

Le poids du duo formé par Amsterdam et Rotterdam

Une diversification de l'offre hollandaise de transport maritime

Les armateurs d'Amsterdam occupèrent une place prépondérante dans les mouvements de navires hollandais à Smyrne entre 1763 et 1780. Le rapport de force avec Rotterdam, qu'il s'agisse des entrées ou des sorties, s'établissait globalement à un pour trois en faveur du port de l'IJ. Les sorties, qui se firent presque toutes directement vers la Hollande, concernaient Amsterdam pour 66% et Rotterdam pour 29%. Le premier port s'appuyait sans doute sur l'ancienneté des liaisons avec le Levant et des réseaux déjà très enracinés. Toutefois, la ville de la Meuse émergea comme un acteur incontournable à la sortie de la Guerre de Sept Ans pour les entrées. La part globale prise par les armateurs de Rotterdam s'affirma dans les années 1770, tout particulièrement à l'orée de la Quatrième Guerre anglo-néerlandaise⁸¹. Des capitaines employés par ceux-ci, à l'instar de Willem Blom, ont été repérés sur des liaisons entre l'Afrique du Nord et Marseille, entre deux mentions dans les manifestes⁸². Des différences importantes apparaissent selon le sens de la navigation et l'identité des chargeurs. Un acteur incontournable du commerce drapier de Leyde, Hendrik Momma, chargea ainsi des quantités très modestes de draps sur des navires de Rotterdam vers Smyrne⁸³. Il avait peut-être déjà été dépassé par les initiatives des Ottomans installés dans les ports néerlandais. Les volumes de coton chargés par ses partenaires du port anatolien étaient beaucoup plus considérables⁸⁴. Ce sont ces marchands qui semblent donc s'être prioritairement saisis de cet élargissement de l'offre d'armement hollandais, particulièrement au départ de l'échelle levantine vers un port hollandais.

Il existe cinq mentions d'une escale à Marseille avant de repartir vers Smyrne, dans la série des manifestes étudiés. Quatre des bâtiments avaient Rotterdam pour port d'attache⁸⁵. Il est probable que le positionnement des négociants de la ville sur le négoce des vins et eaux-de-vie leur a en partie ouvert les portes de la Méditerranée. La Guerre de Sept ans aurait été propice à

⁷⁸ BOOGERT VAN DEN Maurits, « Ottoman Greek in the Dutch Levant Trade. Collective Strategy and Individual Practice (c.1750-1821), dans *Oriente Moderno*, 25, 2006, p.131-138.

⁷⁹ FRANGAKIS-SYRETT E., *op.cit.*, 2000, p.148-151.

⁸⁰ NA, CS, 547, navires *St Spiridon* commandé par Paulus Blandaauw et *De vigilantie* par Gool Kolff. Par exemple, le négociant Stathi Thomas y chargea des produits pour Gio Mavrogordato, Nicolo Mangiorano et frères, Strati Petrocochino et N. Mavrogordato et Leonardo Metaxa. Voir également l'annexe 8.

⁸¹ Voir les annexes 2 et 3.

⁸² Willem Blom, sur le *Gisbert Jan*, accosta à Marseille le 4 octobre 1766 en provenance de Salé et le 28 mars 1767 de Larache, chargé de marchandises et de blé (ACCIMP, Bureau de la Santé, L1, comptes des frais de quarantaine, 96-192 et 97-66).

⁸³ NA, CS 548 et 549, manifestes du *De Jonge Cornelis*, capitaine Cornelis Evertsen ; NA, CS 549, idem, ; NA, CS 550, manifeste du *De Hester Galeij*, capitaine Hendrik Douwes.

⁸⁴ Sur le *De Vrouwe Margaretha en Catharina* de Willem Crimper, prévu pour un voyage de Smyrne vers Rotterdam, Massé di Herabeth fit charger quinze balles de coton et deux balles d'étamine pour Momma, selon le manifeste du 7 juin 1766 (NA, CS 550).

⁸⁵ Elias Hendriks sur le *Middeloo* avait Amsterdam pour port d'armement (NA, CS 551). En revanche, les *De Nicolaes Theodorus* (NA, CS 552), *Hendrina Jacoba* (NA, CS 560), *De Catharina* (NA, CS 561) et *De Johanna Lambert et Christina* (NA, CS 563) venaient de Rotterdam. Les trois derniers sont regroupés à la fin de la période, arrivés à Smyrne respectivement en août 1777, juin 1778 et avril 1780.

une accélération de la percée de Rotterdam. De nombreuses chartes-parties témoignent de mouvements commerciaux intenses entre Rotterdam et les côtes méditerranéennes françaises. Beaucoup de capitaines identifiés dans les manifestes de Smyrne avaient déjà fréquenté auparavant le bassin occidental de la Méditerranée, nolisés par divers marchands de Rotterdam pour transporter des céréales ou des fournitures maritimes vers Sète, Marseille ou Toulon. Le cas d'Hendrik Douwes, dont le nom apparaît à quatre reprises dans les manifestes entre 1764 et 1766 pour des mouvements directs entre Smyrne et Rotterdam, est très instructif. Il est en effet nolisé avant la Guerre de Sept Ans pour des transports vers Marseille et Toulon⁸⁶. Puis, quand les Français commencèrent à souffrir de la pression britannique en 1758, il fut sollicité par un chargeur qui l'avait déjà employé pour effectuer une liaison entre Marseille et Smyrne⁸⁷. La correspondance des Roux avec leurs partenaires de Rotterdam permet également des recoupements, comme dans le cas du capitaine Jacobus Laars qui semble avoir inspiré confiance par sa fréquentation répétée de la Méditerranée⁸⁸. Il est possible que les armateurs de Rotterdam aient fait preuve d'opportunisme, faisant un coup ponctuel dans les envois vers Smyrne, avant de revenir à des liaisons plus classiques. Des capitaines n'apparaissent qu'une fois dans le corpus, alors qu'ils sont bien connus grâce à d'autres sources pour fréquenter les côtes françaises⁸⁹.

Entre complémentarité et coopération

La rivalité économique entre Amsterdam et Rotterdam ne va pas de soi. Il n'était pas rare d'indiquer, dans les manifestes du second port, une Maison, en précisant qu'elle était d'Amsterdam. De nombreux marchands ottomans semblent avoir été particulièrement concernés par ces pratiques⁹⁰. Ce serait donc une nouvelle démonstration de leur remarquable souplesse, et de leur aptitude à se saisir des opportunités offertes par les armateurs des ports hollandais. De fait, le commissionnaire dans une échelle levantine disposait d'une réelle autonomie dans le choix du navire nolisé. Il était à l'affût de l'occasion favorable qui lui permettrait de toucher sa part sur la transaction. Le calendrier des départs de Smyrne indique des pics d'activité au printemps et à l'automne, tandis que juillet et août étaient beaucoup plus calmes de façon générale. Le rythme d'arrivée des caravanes ainsi que le danger de la peste estivale ont sans doute beaucoup pesé. On relève cependant des différences importantes dans les envois vers les deux ports hollandais. Entre février et avril, puis novembre et décembre, ils pouvaient être trois à quatre fois plus nombreux vers Amsterdam que vers Rotterdam. A

⁸⁶ La frégate *De Hester Galeij* qu'il commandait, d'une capacité d'environ 120 lasts, fut nolisée le 8 avril 1751 par John Arnall pour transporter des grains vers Marseille ou Toulon (Stadsarchief Rotterdam, OudNotariël, désormais SAR, ONA, 2428-116, fol. 307-309), puis le 16 février 1756 par Jean-Joseph Niel pour acheminer du froment et des haricots vers Marseille (SAR, ONA, 2433-47, fol. 126-128).

⁸⁷ Le négociant Jean-Joseph Niel loua le *De Hester Galeij* par charte-partie du 26 juin 1758, afin qu'Hendrik Douwes achemine des marchandises depuis Marseille vers Smyrne (SAR, ONA, 2435-222, fol. 516-517).

⁸⁸ Pieter van Schoonhoven proposa à plusieurs reprises à Roux les services du capitaine Jacobus Laars, qui pilotait la frégate *Maria Jacoba*. Il s'agissait, en 1745, de transporter un chargement dissimulé vers Le Havre (ACCIMP, fonds Roux, liasse 992, lettres du 3 août 1741 et du 14 janvier 1745). Vingt ans plus tard, Laars naviguait d'Amsterdam vers Smyrne avec une escale à Livourne (NA, CS 549).

⁸⁹ Le consul Bugnot a établi, pour le second semestre de 1778, la liste des navires hollandais entrés à Marseille. Sur un total de dix-huit, dix venaient de Rotterdam. Aucun n'allait vers Smyrne, mais dans la liste des capitaines, on retrouve C. Janse Ege sur le *De Catharina Cornelia* et P. Moerkerken sur le *Zelden rust* (NA, DLHA, 183). Le premier figure dans les manifestes au départ de Rotterdam vers Smyrne le 26 août 1780 (NA, CS 563) ; le second, arrivé le 27 novembre 1778 de Rotterdam, allait vers Bandol (NA, CS 562).

⁹⁰ Dans les cales du *De Maria Therezia*, parti de Smyrne le 31 décembre 1776, se trouvaient des balles et du fil de coton de Manuel K. di Panaiolis et J. et D. de Vogel destinés à Gerardus Staats et fils ou à Jan Ackerman et fils toutes deux domiciliés à Amsterdam (NA, CS 550).

l'inverse, les départs vers le port meusien s'envolaient en mai-juin, octobre et janvier⁹¹. Une hypothèse serait qu'au-delà du coton ou de la laine transportés par les uns comme les autres, les navires de Rotterdam se rendraient disponibles pour embarquer des fruits, du bois de palme, des produits textiles semi-finis etc. selon un calendrier différent d'écoulement.

Des navires d'Amsterdam autant que de Rotterdam pouvaient avoir effectué une escale en Méditerranée avant d'arriver à Smyrne. Des variations existaient néanmoins, de plus en plus évidentes à partir des années 1770. Rotterdam paraît concernée bien plus tard que le port de l'IJ. Surtout, les ports méditerranéens d'accostage n'étaient pas identiques. Malte émergea comme une escale de première importance pour Rotterdam. Dans le cadre d'une navigation moins routinière, les capitaines étaient sans doute à la recherche de nolis. En revanche, Livourne s'imposait nettement du côté des capitaines d'Amsterdam. On relève en tout 55 arrivées à Smyrne de navires hollandais depuis Livourne, soit 23,5% du total des arrivées. On ne dispose pas toujours de la provenance initiale de ces navires. Des recoupements avec les fonds de la Chambre des Assurances d'Amsterdam mettent en lumière la part écrasante des bâtiments venus de cette ville. Il n'est pas très surprenant d'imaginer que le port toscan ait pu faire figure de relais privilégié des réseaux hollandais en Méditerranée⁹². Par ailleurs, des liens très forts unissaient les marchands juifs de Livourne et d'Amsterdam, facilitant le placement des produits levantins en Hollande et la baisse de coût des services commerciaux⁹³. Le consul de la République dans le port toscan favorisait fréquemment les intérêts d'Amsterdam dans son activité. Ce fut notamment le cas de Gio Francisco Bouwer, en poste entre 1734 et 1767⁹⁴.

Une rivalité stimulante

Les marchands ottomans savaient jouer de la concurrence entre les armateurs d'Amsterdam et de Rotterdam, tout en mettant en avant des services et des taux de commission moins chers pour l'acheminement de la laine mohair⁹⁵. La tolérance des Hollandais à leur égard, qu'ils avaient pu apprécier, laissa la place au XVIII^e siècle à des récriminations croissantes sur les avantages dont ils bénéficiaient⁹⁶. Sous la pression des marchands hollandais au Levant, le commerce de la République connut dans la région une régulation croissante au cours du XVIII^e siècle. Cette transformation de la politique commerciale des Provinces-Unies au Levant, opérant le passage du commerce libre au "faint protectionism", est désormais connue⁹⁷. Elle donna lieu à un vif débat aux Provinces-Unies. L'ambassadeur Elbert de Hochepped plaïda, depuis Constantinople, pour une approche préservant la capacité des Ottomans d'acheter et d'écouler dans l'Empire les draps de Leyde⁹⁸. Des mesures protectrices du commerce hollandais furent néanmoins prises par les Etats Généraux. Il s'agissait notamment de nouveaux tarifs pour les droits consulaires en 1762, discriminant pour les marchands ottomans⁹⁹.

Les différentes chambres de la Direction du Commerce Levantin étalèrent à cette occasion leurs divergences. Celle d'Amsterdam entendait défendre les intérêts des marchands hollandais, en

⁹¹ Voir l'annexe 6.

⁹² FRANGAKIS-SYRETT Elena, « Market Networks and Ottoman-European Commerce, c.1700-1825 », dans *Oriente Moderno*, 25, 2006, p.110-114.

⁹³ Entre 1701 et 1746, la compagnie Ergas et Silvera aurait envoyé 596 lettres à Amsterdam sur un total de 13 670, poste le plus important hors d'Italie (TRIVELLATO F., *op.cit.*, p.195).

⁹⁴ La plus grande partie de ses lettres étaient rédigées dans le but de fournir des informations aux marchands d'Amsterdam. Dans un courrier du 14 janvier 1763, il évoquait le refus des marchands de Rotterdam de prendre en charge une dette (NA, DLHA, 187-188).

⁹⁵ KADI I.H., *op.cit.*, p.166-167 et p.191-194.

⁹⁶ ELDEM Edhem, GOFFMAN Daniel et MASTERS Bruce, *The Ottoman City between East and West. Aleppo, Izmir and Istanbul*, Cambridge, Cambridge University Press, 1999, p.110-111.

⁹⁷ KADI I.H., *op.cit.*, p.237.

⁹⁸ NANNINGA J.G., *op.cit.*, 1952, p.277-316.

⁹⁹ KADI I.H., *op.cit.*, p.253.

particulier à Smyrne, tandis que Rotterdam souhaitait favoriser l'armement maritime national. Pour les directeurs du port meusien, les marchands ottomans devaient pouvoir continuer à charger leurs produits sur les navires hollandais, et ne pas être poussés à nolisier les navires anglais ou français par des mesures vexatoires. Le relèvement douanier devait frapper ces navires étrangers en priorité¹⁰⁰. Inversement, Amsterdam cherchait à préserver sa qualité d'entrepôt de produits levantins, avec la crainte de voir Hambourg la supplanter dans ce domaine. Le port de l'IJ dominait encore les rapports de force à la fin du XVIII^e siècle, comme en témoigne la ventilation des lettres envoyées par le consul de Smyrne vers Amsterdam et Rotterdam entre 1767 et 1780¹⁰¹. Mais cette dernière progressait nettement, affirmant ainsi son rôle dans l'activité maritime hollandaise en Méditerranée.

Conclusion

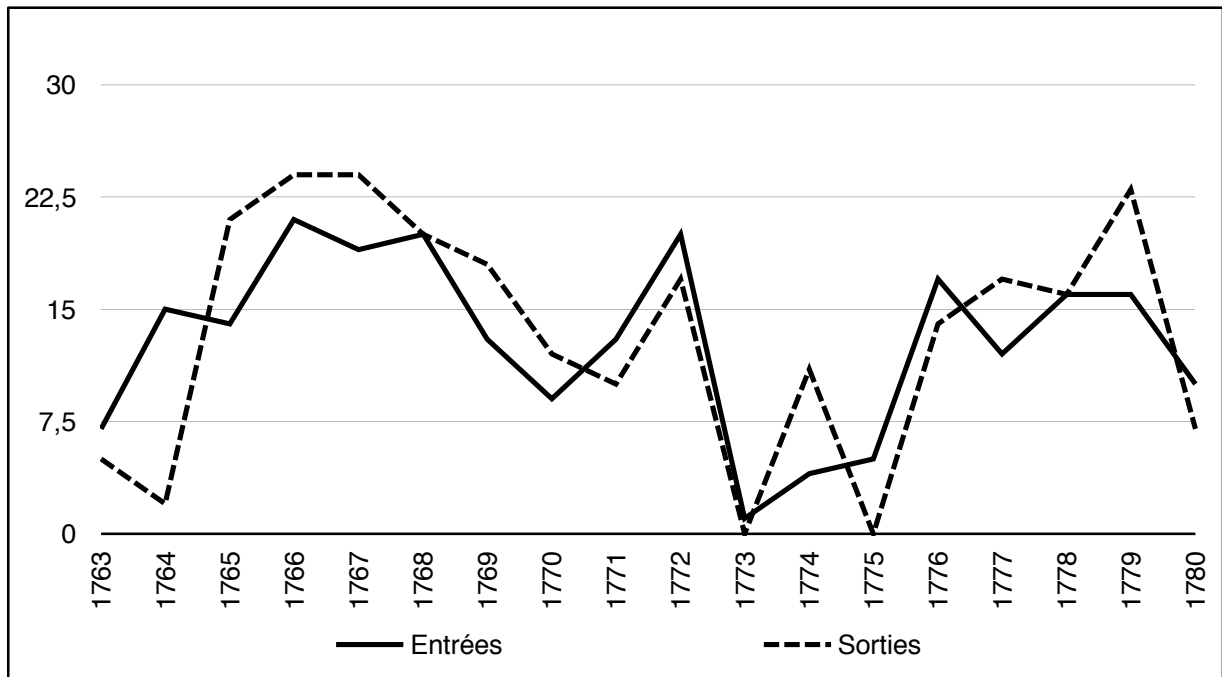
L'importance des choix effectués par les opérateurs, autant à Smyrne qu'aux Provinces-Unies, ne fait aucun doute. On relève, derrière l'affaiblissement des anciennes maisons de commerce hollandaises, le maintien de positions fortes pour le pavillon néerlandais. Le transport maritime batave semble avoir fait preuve, dans cet entre-deux-guerres, de souplesse et de réactivité face à des enjeux renouvelés. Les marchands ottomans et les armateurs de Rotterdam furent les principaux agents de dynamisme et de renouvellement. Leurs progrès ont toutefois fait surgir en pleine lumière les profonds désaccords qui pouvaient agiter, aux Provinces-Unies, les intérêts économiques intéressés par la Méditerranée. La dissociation de l'armement et de la marchandise franchit alors un nouveau palier, et structure en grande partie l'opposition entre Amsterdam et Rotterdam. La percée de cette dernière se confirme avec l'analyse des manifestes dont on dispose pour la période 1781-1787, puisque les départs et les arrivées de Smyrne furent également partagées entre les deux ports hollandais¹⁰².

¹⁰⁰ *Ibid.*, p.264-265.

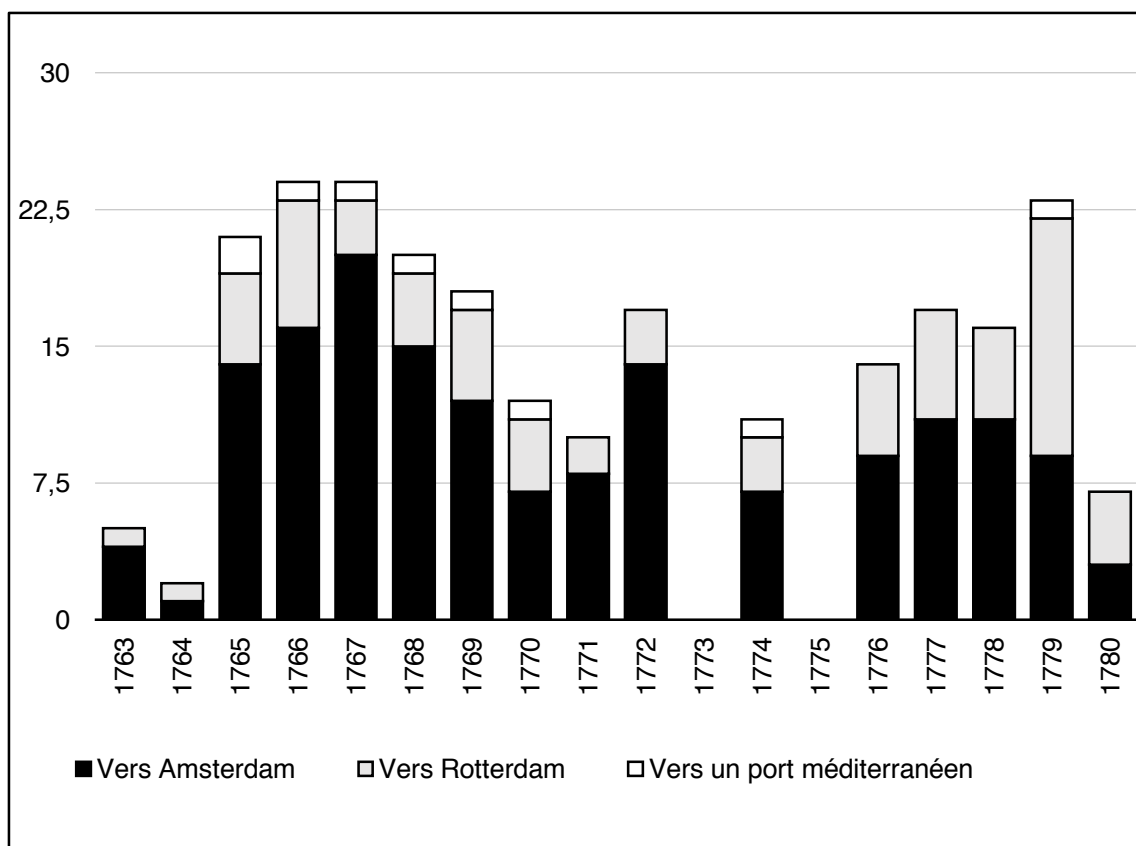
¹⁰¹ Voir l'annexe 7.

¹⁰² NA, CS 564.

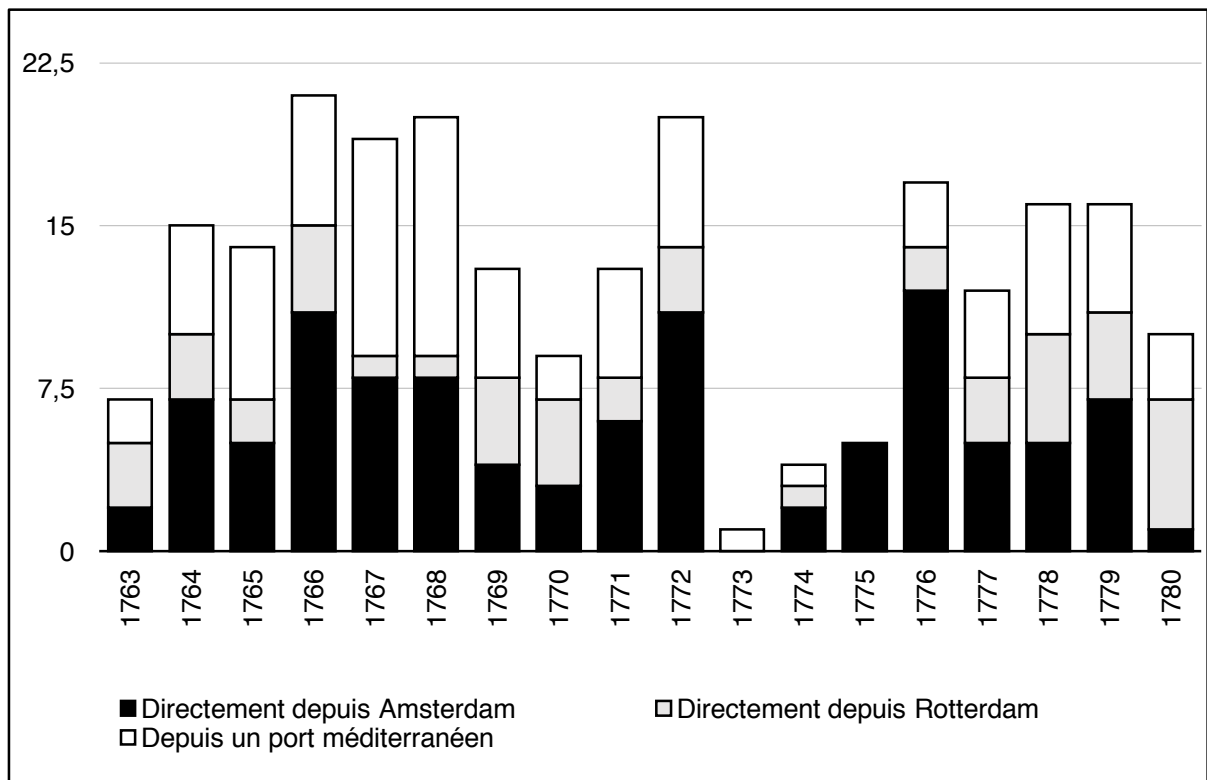
Annexe 1 – Les mouvements de navires marchands hollandais dans le port de Smyrne, d’après les manifestes du consulat, 1763-1780 (source : NA, CS, pochettes 547-563)



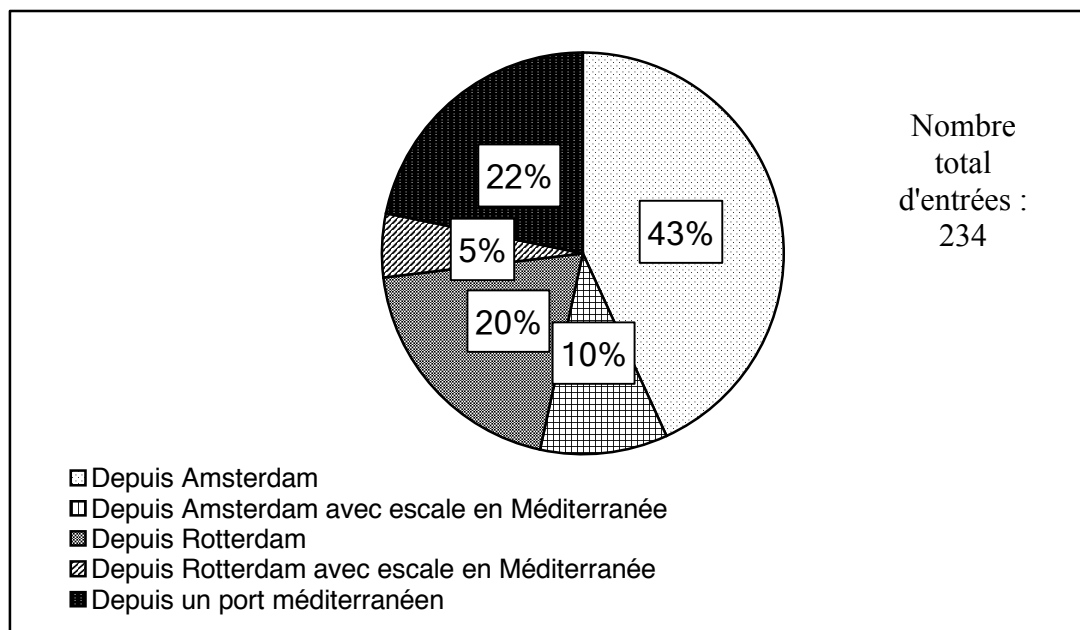
Annexe 2 – La destination des navires hollandais partis de Smyrne, 1763-1780 (source : NA, CS, pochettes 547 à 563)



Annexe 3 – La provenance des navires hollandais entrés à Smyrne, 1763-1780 (source : NA, CS, pochettes 547 à 563)



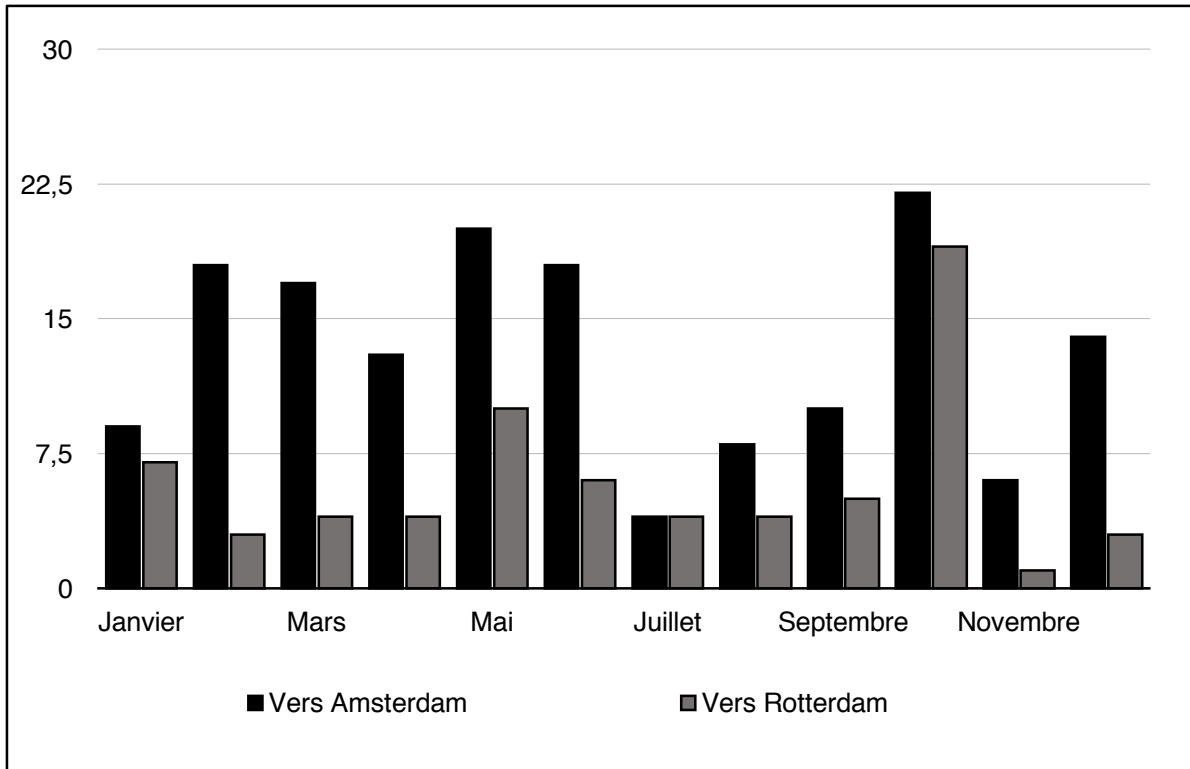
Annexe 4 – Escales et entrées des navires hollandais à Smyrne, 1763-1780 (source : NA, CS, pochettes 547 à 563)



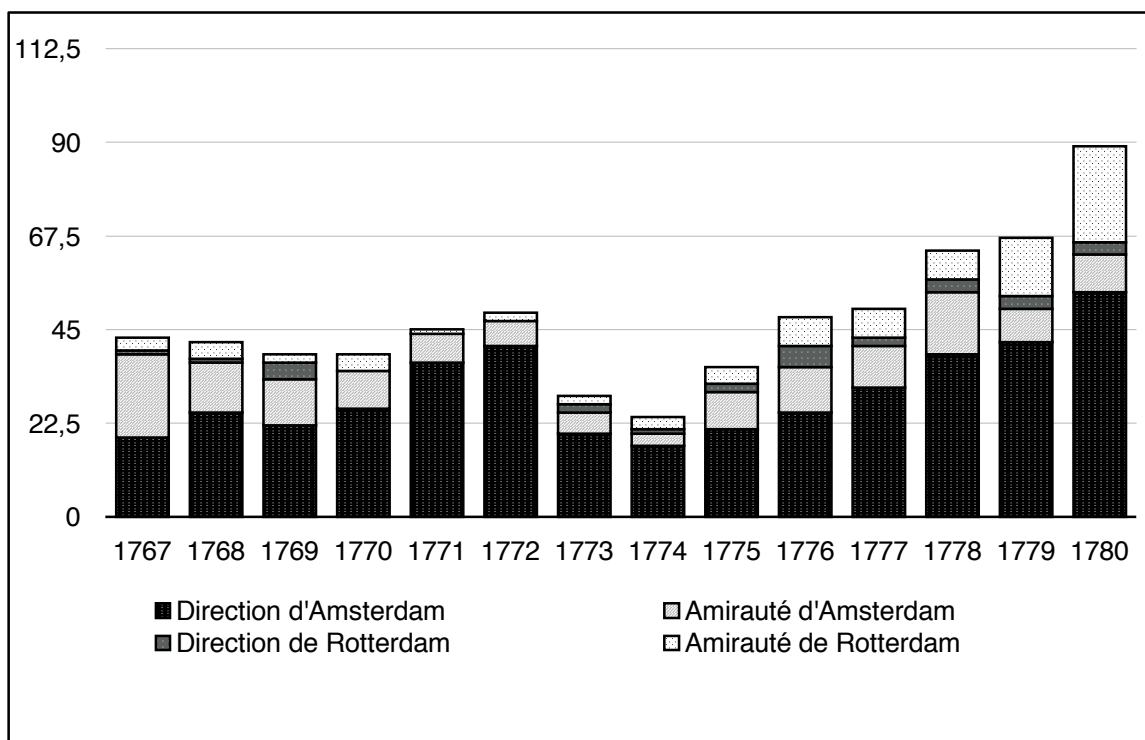
Annexe 5 – Chargeurs et cargaisons pour deux voyages du *Middeloo*, capitaine Elias Hendrikz, de Smyrne vers Amsterdam (NA, CS, 550 et 552 ; SAA, BAA, 2865-31 et 2869-119)

| Voyage n°1 / Départ de Smyrne le 5 avril 1766, arrivée à Amsterdam le 28 août 1766 | Voyage n°2 / Départ de Smyrne le 7 juin 1768, arrivée à Amsterdam le 27 novembre 1768 |
|---|--|
| <p>Stathi Thomas (30 925 florins) H. Momma (21 450) J. Ackerman (12 050) VvTack et Uberfeld (12 000) A. di Izayas (11 675) A. di Massé (10 500) I. Fremeaux (9 725) C. vd Ondermeulen (9 600) L.D. Bongard (8 500) A. di Gazar (7 200) Vve Ameshoff (7 050) G. Clifford (7 050) B. vd Santheuvel (5 500) Vve Brienen (5 300) J. Luden (4 400) J. Heemskerk jr (4 400) J. van Eick (4 275) Vve G. Pauw (3 600) G. Lups (3 300) A. et D. Bierens (3 250) G. Staats (2 850) Vve van Lelieveld (2 800) J. van Riener (2 800) A. Le Boulanger (2 500) S. Gunther (2 450) A. Vorsterman (2 300) A. di Massé (1 975) A.M. van Kerchem (1 950) A. van Pembroek (1 625) Van Hemert (1 600) P. Borrendam (1 550) A.B. de Jonge (1 500) Stor et Duysenberg (1 350) J. Scherenberg (1 300) J. Caills (1 300) C. Boer (1 250) J. Nepveu (1 250) F. Lentfrink (1 200) J. Brink (1 200) V. Bake (1 200) W. Kinkée (1 150) J.F. de Coninck (1 150) J.P. Hoffman (950) H. Huberts (800) J. et J. Bolten (700) H.A. Burghout (600) Vve van Veen (550) Grommé (500) G. Holswilders (450) Toewater et van Ee (450) R. Mareus (425) N. et A. Nieuhoff (350) Frères Foa (250) Elias Hendriks (225)</p> | <p>B. vd Santheuvel (9 975 florins) H. Momma (9 700) H. et D. Hopker (9 575) V. Hemert, Muilman (8 550) Stathi Thomas (7 225) J. van Ryneveld (4 575) I. Fremeaux (4 125) A. Beaune jr (2 575) R. Niotti (2 175) A. di Izayas (1 825) J. Ackerman (1 800) Vv Tack et Uberfeld (1 800) J. de Witt (1 675) Teewater et van Ee (1 500) J. Crull (1 300) J. et J. Bolten (1 200) A.M. van Kerchem (1 050) A. van Pembroek (1 050) T. Naudin (925) H.P. Mulder (950) P. Brak (900) J. Enslie (725) L.D. Bongard (700) J. Steenbergen (675) Vve H. A. Burghout (625) J.F. Delsingh (600) S. Ouckama (575) G. Holswilders (550) J.B. Fleischman (500) Th. de Vogel (400) J. Veening (375) F.J. Landman (325) J. Keulder (275) Vve Ravallet (250) G. Granpré (250) Elias Hendriks (225)</p> |
| Valeur totale de la cargaison = 226 250 florins | Valeur totale de la cargaison = 81 500 florins |

Annexe 6 – La distribution mensuelle des départs de Smyrne de navires hollandais vers Amsterdam et Rotterdam, 1763-1780 (source : NA, CS, pochettes 547 à 563)



Annexe 7 – Les courriers envoyés par le consul hollandais de Smyrne vers Amsterdam et Rotterdam, 1767-1780 (NA, CS, registres 14 et 15)



Annexe 8 – Les chargeurs et les destinataires de la cargaison de deux navires hollandais au départ de Smyrne en 1770 (source : NA, CS, pochette 554)

| Manifeste du 24 février 1770 <i>De Zwaan</i> , Albert Jansz Bakker | Manifeste du 11 juillet 1770 <i>De Vrouw Hester</i> , Arnoldus Brons |
|--|--|
| <p>Johannes di Jesayas</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Toewater et van Eer ➤ Arachiel di Jesayas <p>Daniel van Lennep et Enslie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ T. de Vogel et fils ➤ J. Heemskerk junior ➤ B. van den Santheuvel ➤ De Vogel et Enslie <p>Manuel K. di Panajotti</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ G. Swaets et fils ➤ J. Ackerman et fils <p>Dimitrio Plathac et Manoli d'Isaj</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stathi Thomas d'Isay et Cie <p>Theodore Mavrogordato</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stathi Thomas Pruijt <p>Dimitri Mavrogordato</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stathi Thomas Pruijt <p>Luchi Mavrogordato</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stathi Thomas d'Isaj et Cie <p>Gio Mavrogordato, Gio Anastassi et Cie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stathi Thomas d'Isaj et Cie <p>Gio Avierino</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ ??? <p>Agobdi di Serkis et frères</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Cauw Verleus et compagnie <p>Albert Jansz Bakker</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Jan Crull et Comp ➤ Jan Raillard ➤ Hendrik de Roode ➤ Daniel van Boshuysen ➤ Wynand et Cramer <p>Giorgio Petrici et fils</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ A la veuve Fock et fils ➤ Stathi Thomas d'Issay et compagnie <p>Daniel Fremeaux et Cie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Isaac Fremeaux ➤ Jan Ackerman et fils ➤ Bongard Panchaud ➤ A.M. van Kerchem ➤ Hendrik Momma ➤ Frans Bosboom et fils ➤ Joachim Moses et fils ➤ Swaan et Swart <p>Gio Batisti Bonnal</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Enrico et Daniel Hopker <p>Diamanti Petrici</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Johan Brink <p>Daniel Fremeaux et compagnie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ A.M. van Kerchem | <p>Daniel Fremeaux</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Herman van Coopstad et Oostendorp ➤ H. et D. Hopker ➤ Vve A.M. van Kerchem <p>Johannes di Jesayas</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Toewater et van Eer ➤ Arachiel di Jesayas <p>David van Lennep et Enslie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ F. de Wilde ➤ De Vogel et Enslie ➤ Hendrik de Bok ➤ Thomas de Vogel et fils ➤ Albert Boddens <p>Demetrio Plama et Manoli d'Isay</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stephan d'Isay et Cie <p>Gio Mavrogordato, Gio Anastassi et Cie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vve J. Cramer et fils ➤ Stephan d'Isay et Cie ➤ Bonte et Veiregen <p>Christiaan Rodermoller</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Vve J. van Veen et fils ➤ Ysbrand et S. Centen <p>Frères de Vogel</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Jan Ackerman er fils ➤ Hendrik de Bok ➤ Vve J. Cramer et fils ➤ Cornelis van den Haaren <p>Michele Gatruk</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Stathi Thomas d'Isay ➤ Vve Tack et fils <p>Vitali Zingrilara et Cie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ François Lentfrinck ➤ Vve Tack et Urberfeld <p>Theodori Mavrogordato</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Steffan d'Isay et Cie <p>Manoli Fallero et Stamati Metara</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Steffan d'Isay et Cie <p>Giuseppe Pallys</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Hendrik et Daniel Hopker <p>Agop di Serkis et frères</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Caauw Verleus et Cie <p>Badag di Baldazar</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Caauw Verleus et Cie <p>Zingrilara, Vitali et Cie</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Jan Pot |

Michele Curmusi Manoli di Josef et Cie

- Vve Tak Uberfeld et Tack
- Stathi Thomas d'Issay et Cie
- Brinco Crul et More

Nicolo Pittaco

- Gio Pringo Crul et Moré
- Vve Tack et fils

Frères Metexa ? et Cie

- Gerardo Staats et fils

Vitale Zingrilara et Cie

- VveTaak et fils

Daniel Fremeaux et Cie

- Floris Visscher et Andries Heshuizen
- Govert Lugos
- Hendrik Momma
- Hendrik de Roo
- Quirijn Willem van Hoor
- Adriaan Okhuyzen
- Mathiasz Anthonij Barmentse
- Frans Bosnoom et fils
- Isaac Fremeaux
- Jan Bol
- Enrico et Daniel Hopker
- Wynants et Cramer

Ambrosio Mavrogordato et Cie

- Demetrio Niotti et Cie
- Rigo Niotti et cie et Gro Pinco

Michelli Patrichi et Cie

- Riga Niotti et Cie

Daniel Fremeaux et Cie

- Swaan et Swart
- Enrico et Daniel Hopker

David van Lennep et Enslie

- Francois de Wilde
- Jan Heemskerk junior

Lee et Maltass

- Muilman et fils

Daniel Fremeaux et Cie

- Jean-Pierre Chiron