



HAL
open science

”Retours d’expérience maritime. Les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIIIe siècle”

Thierry Allain

► **To cite this version:**

Thierry Allain. ”Retours d’expérience maritime. Les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIIIe siècle”. Revue d’histoire maritime, 2017. hal-03168924

HAL Id: hal-03168924

<https://hal.science/hal-03168924v1>

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.

Retours d'expérience maritime. Les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIII^e siècle

Thierry Allain¹

Dans la nuit du 31 août au 1^{er} septembre 1778, au large du Cap Matapan, un navire de commerce hollandais en perdition fut sauvé par l'intervention d'un capitaine français². Ce dernier raconta avoir trouvé son homologue, Jan Kleij, « en pleurs et l'équipage tout consterné », réfugié dans la cale. Les Bataves, épuisés par sept jours et sept nuits d'efforts inutiles dans la tempête, s'étaient résignés à la mort³. Voilà un pan singulier et souvent méconnu d'une double expérience de l'altérité dans les milieux maritimes, face aux éléments déchaînés d'une part et au contact d'autres marins plus aguerris d'autre part. L'histoire des naufrages et autres fortunes de mer bénéficie d'un certain intérêt depuis de nombreuses années. Les recherches ont ainsi mis en lumière toute la richesse des croisements entre fouilles archéologiques, sources officielles et déclarations des navigants⁴. Il semble néanmoins que les aspects socioculturels soient trop souvent laissés de côté⁵. Les spécialistes nous ont pourtant appris que la rupture dans l'ordre de la navigation constituait une aubaine pour les historiens, car « le surgissement du tragique, le déséquilibre de la discipline nécessaire peuvent favoriser l'émergence d'une histoire écrite, d'un commentaire, d'un jugement explicatif »⁶.

Les sources et leurs apports

Il incombait aux hommes qui avaient vécu des expériences terrifiantes en mer de s'expliquer sur les événements survenus. Au XVIII^e siècle, le transport maritime européen au long cours était en effet largement couvert par des assurances. Dans le cas des « avaries grosses », le navire n'avait pas sombré, et les frais devaient être répartis entre le marchand et l'armateur. L'audition et la retranscription du témoignage circonstancié des navigants devenaient donc primordiales⁷. Les archives du consulat hollandais de Smyrne renferment à ce sujet des dossiers de fortunes de mer abondamment nourris de témoignages des acteurs⁸. Ce fonds est avantageusement complété par les dépositions des capitaines devant les trois commissaires de la Chambre des Assurances et Avaries d'Amsterdam, une fois de retour en Hollande⁹.

¹ 69 rue Sainte, 13001 Marseille, thierry.allain@univ-montp3.fr

² Le Cap Matapan ou Tenare, se trouve à l'extrême sud du Péloponnèse.

³ Nationaal Archief La Haye (désormais NA), Consulaat Smyrna (désormais CS), pochette 307.

⁴ Christian Ahlström, *Looking for Leads. Shipwrecks of the past revealed by contemporary documents and the archaeological record*, Helsinki, The Finnish Academy of Science and Letters, 1997, p.67-86 ; voir également Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers. Naufrage, risques et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles), fin XVII^e-mi XIX^e siècle*, thèse de doctorat en histoire de l'Université des Antilles, mai 2013.

⁵ Sauf exception notable, comme l'étude récente d'André Zysberg : « La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'amirauté de Honfleur au XVII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n°19, 2014, p.119-136.

⁶ Alain Cabantous, *Les citoyens du large. Les identités maritimes en France (XVII^e-XIX^e siècles)*, Paris, Aubier, 1995, p.44.

⁷ Ces déclarations de capitaines auprès des autorités étaient courantes à travers toute l'Europe. Elles contenaient souvent le même type d'informations au sujet du trajet, des incidents survenus et de leurs conséquences; elles sont largement connues des chercheurs travaillant sur la Méditerranée : Gilbert Buti, *Les chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010, p.379.

⁸ Les archives de la chancellerie renferment 29 dossiers pour la période 1744-1784 : NA, CS, pochettes 282 à 310. Le chancelier et le consul annotaient fréquemment les témoignages des capitaines et alimentaient le dossier par des rapports, des témoignages supplémentaires et des devis de réparations.

⁹ Stadsarchief Amsterdam (désormais SAA), Fonds des échevins, 5061, Bank van Assurantie en Averijen (désormais 5061, BAA). Il existe plusieurs séries continues et remarquablement conservées, dont les 118

Installée depuis 1612, cette institution était contrôlée par les grands marchands du port de l'IJ, qui y défendaient ainsi leurs intérêts¹⁰.

Le recours à ces sources permet de donner la parole aux gens de mer, en palliant à la fois la rareté des égo-documents et la sécheresse technique des journaux de bord. Le capitaine, qui déposait dans les bureaux de l'hôtel de Ville d'Amsterdam, ou dans la maison consulaire du port méditerranéen, avait tout intérêt à fournir le maximum de détails quant aux circonstances de sa navigation¹¹. Seul maître à bord, le droit de prendre des décisions graves lui était en effet reconnu, mais il devait ensuite en justifier le bien-fondé. Cette série de témoignages de première main, le plus souvent appuyés par des déclarations sur l'honneur d'autres membres de l'équipage, impose naturellement de prendre de nombreuses précautions. Par définition, ces récits étaient suscités par des circonstances extraordinaires. Les navigations dont il va être question furent des trajets perturbés ou précocement interrompus, et ne peuvent prétendre refléter de prime abord le cours ordinaire des choses. La mauvaise foi, l'omission, voire le mensonge pouvaient également s'inviter dans le discours de capitaines davantage préoccupés de s'exonérer de toute responsabilité que de nous livrer un récit exact de leur navigation dans la mer Intérieure¹². Tout en gardant à l'esprit ces réserves importantes, il ne faut pas négliger l'opportunité unique que nous offrent ces documents de pouvoir dépasser un discours sur la réalité maritime et les gens de mer habituellement élaboré depuis l'extérieur¹³.

La Méditerranée n'était pas une région inconnue pour les navigateurs venus des anciens Pays-Bas. La liaison maritime qui existait entre la Flandre et les villes italiennes au bas Moyen Âge fut largement renouvelée et développée par les marchands des Provinces-Unies par la suite. En outre, cette mer, à la fois familière et redoutable, était encore le théâtre d'une navigation à l'estime, le long des côtes et avec du matériel rustique. Enfin, les incertitudes militaires représentées par la menace corsaire et la présence d'escadres lourdement armées des grandes nations européennes, étaient à prendre en compte. Forts de ces contraintes, les Hollandais avaient depuis longtemps donné un caractère spécifique à leur navigation commerciale en Méditerranée. Les unités marchandes avaient en effet l'obligation d'atteindre une certaine taille, d'être armées et de naviguer en convoi au départ du Texel ou de Hellevoetsluis, au moins jusqu'à Livourne ou Malte. Tous ces éléments permettent d'imaginer que furent tissés des liens familiers et anciens entre les gens de mer hollandais et la Méditerranée, et nourrissent l'hypothèse d'une sédimentation continue d'expériences et d'observations.

Le contexte propre au XVIII^e siècle ouvre néanmoins une large série de questionnements. Plus d'une centaine d'années après leur irruption à l'est de Gibraltar, le territoire méditerranéen est-il désormais bien connu, correctement appréhendé, et surtout réellement maîtrisé par ces capitaines nordiques ? Cette relative ancienneté de la navigation hollandaise en Méditerranée a-t-elle prédisposé à l'éclosion d'une culture maritime largement partagée ? Les bouleversements ayant affecté le commerce des Nordiques dans la mer Intérieure au XVIII^e siècle ont-ils eu un impact sur la relation des marins à cet espace maritime ?

volumes des jugements rendus pour des « averij-grossen » au XVIII^e siècle : registres 2806 à 2924. Chaque dossier débutait par la retranscription du récit des événements livré par le capitaine du navire.

¹⁰ Pour une présentation synthétique, Sabine Go, *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870. A comparative institutional approach*, Amsterdam, Aksant, 2009, p.95-117.

¹¹ Le capitaine avait en effet pris une décision inhabituelle, dans le but d'éviter un plus grand dommage au navire et à sa cargaison. En tant que « mandataire salarié », il lui appartenait de répondre de ses actes : Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII^e siècle : le cas de Nantes et de son trafic colonial avec les îles d'Amérique*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, t. I, p.185.

¹² Le risque est bien identifié par ceux qui ont travaillé sur les enregistrements faits à Amsterdam : Ivo Schöffer, « De vonnissen in averij grosse van de kamer van assurantie en avarij te Amsterdam in de 18de eeuw. Onderzoek naar hun economisch-historisch waarde voor de geschiedenis van handel en scheepvaart van Amsterdam op de Oostzee 1700-1770 », *Economisch-Historisch Jaarboek. Bijdragen tot de Economische Geschiedenis van Nederland*, n°26, 1956, p.79-80.

¹³ A. Cabantous, *Les citoyens du large*, op.cit., p.29-76.

Il s'agit ici d'analyser les rapports entretenus entre ces navigateurs et le territoire maritime méditerranéen, en organisant le propos à partir de la définition courante de la notion de « territoire », portion d'espace occupé et mis en valeur par une société ou un groupe humain.

La navigation commerciale hollandaise en Méditerranée au XVIII^e siècle

Un déclin tout relatif

Initiées à la fin du XVI^e siècle, les liaisons commerciales entre les Provinces-Unies et l'Europe méridionale se développèrent considérablement par la suite, notamment à l'issue du conflit avec les Espagnols. Au prix de quelques divergences, les spécialistes ont placé l'apogée du commerce hollandais en Méditerranée dans le troisième quart du XVII^e siècle¹⁴. Largement exclus des échanges textiles dans la période suivante, les Provinces-Unies subirent une conjoncture plus capricieuse dans la mer Intérieure. Outre les progrès des concurrents français et anglais, l'armement batave eut à affronter une conjoncture militaro-diplomatique parfois très dégradée, à l'instar de la guerre avec la régence d'Alger en 1715. Mais au même titre que les autres neutres, il sut également profiter des possibilités commerciales ouvertes par l'affrontement franco-anglais¹⁵. En dépit de jugements très négatifs sur un déclin lié à de véritables difficultés d'écoulement des draps, les transporteurs bataves se maintinrent à l'est de Gibraltar au XVIII^e siècle, tirant profit du dynamisme des négociants ottomans¹⁶. Le nombre de navires hollandais en Méditerranée, s'il recula d'environ 300 dans les années 1730 à 200 dans la période suivante, connut une embellie certaine entre 1758 et le milieu des années 1770¹⁷. Certaines périodes ont même pu révéler une fréquentation dense et régulière, comme l'attestent les registres de la Chambre des assurances d'Amsterdam. Le nombre d'affaires jugées, impliquant un déplacement en Méditerranée, se monte ainsi à près de 970 pour la période 1696-1784, avec un accroissement au milieu du siècle¹⁸.

Les correspondances consulaires offrent des renseignements précieux, notamment pour la seconde moitié du XVIII^e siècle. Les lettres adressées par les Français depuis différents ports méditerranéens continuèrent de mentionner l'escale de navires bataves. Depuis son poste smyrniote, Peyssonnel annonça, par exemple, l'arrivée d'un convoi de dix marchands et d'une frégate dans le port sarde de l'Argentera le 15 octobre 1755¹⁹. Soumis à l'obligation de fournir des rapports de l'activité maritime, les consuls des Provinces-Unies eux-mêmes ont transmis des données précieuses. Des sondages ont été menés dans les liasses provenant de Marseille. Entre juillet et décembre 1747, 87 navires hollandais seraient entrés dans le port provençal, presque moitié moins pour la totalité de l'année suivante, et seulement 18 au cours du second semestre de 1778²⁰. La baisse de la fréquentation des Bataves, dans le cas de ce port en pleine expansion, semble donc irrégulière et tardive. Le retour régulier de ces navires, lors des grands affrontements franco-anglais, permet par ailleurs de penser que l'effacement

¹⁴ Jonathan Israël, « 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 ; Jan de Vries et Adrie van der Woude, *The First Modern Economy. Success, failure, and perseverance of the Dutch economy, 1500-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997, p.379-382.

¹⁵ Charles Carrière l'a très bien montré pour Marseille : *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude des économies maritimes*, Marseille, A. Robert, 1973, t. I, p.495-497.

¹⁶ Ismail Hakki Kadi, *Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century. Competition and cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam*, Leiden, Brill, 2012.

¹⁷ Gustaaf Asaert et alii (dir.), *Maritieme geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, De Boer, 1978, t.III, p.259.

¹⁸ SAA, 5061, BAA, n°2806 à 2898.

¹⁹ Centre des Archives Diplomatique de Nantes, série D, Smyrne, vol.1.

²⁰ NA, Levantse Handel, direction d'Amsterdam (désormais LH, DA), pochette 183.

n'était pas irrémédiable : les Hollandais étaient toujours présents dans le paysage maritime méditerranéen au XVIII^e siècle.

Une apparente familiarité

Présents depuis longtemps en Méditerranée, les navigateurs néerlandais avaient su mettre en valeur leurs compétences et leurs grands voiliers lourdement armés. Au cours du XVII^e siècle, ils avaient activement participé au marché de la location de navires, fournissant aux Vénitiens des outils navals performants²¹. Le vocabulaire employé par certains marins laisse apparaître une fréquentation courante de la Méditerranée. Sans surprise, les exemples abondent pour la ligne Amsterdam-Smyrne, quasiment parcourue en droiture selon un itinéraire inchangé. Les capitaines se contentaient alors de ne livrer que des mentions vagues et courantes des péripéties du voyage. Quand des avaries sérieuses se produisaient sur la route de l'Asie mineure, les marins hollandais se montraient le plus souvent capables d'évaluer les distances les séparant de la côte²². Une analyse serrée des termes employés nous met sur la voie d'une connaissance assez sûre de leur position au moment précis de l'incident, sans doute liée à la fréquentation répétée d'une même route²³. De son côté, une lecture en creux des témoignages des dégâts subis dans les ports apporte son lot d'enseignements. Ces hommes admettaient volontiers avoir jeté leur ancre au mauvais endroit et en connaissance de cause, mais sans avoir eu le choix²⁴. Cherchant à dégager leur responsabilité, d'autres donnaient volontiers la localisation de leur embarcation au moment de l'avarie, de manière à appuyer l'idée de la prise de risque involontaire²⁵.

Encore au XVIII^e siècle, la navigation à l'estime le long des côtes constituait une donnée incontournable de l'art nautique en Méditerranée. Dans ces conditions, et comme l'a rappelé Michel Fontenay, la mémoire du pilote était essentielle dans un espace restreint au sein duquel cabotage et grandes liaisons partageaient les mêmes routes. Il n'était pas souhaitable de perdre de vue la côte et d'errer au large²⁶. Si l'on suit leurs témoignages, les capitaines hollandais se seraient conformés à ces pratiques largement partagées. Evoquant l'avarie, certains d'entre eux disaient avoir vu tel ou tel littoral, ce qui indique à coup sûr qu'ils naviguaient en longeant la côte. De façon classique, les îles leur servaient souvent de point de repère²⁷. Certains déposants étaient même capables d'évaluer la distance exacte qui les séparait de telle

²¹ Guido Candiani, « Stratégie et diplomatie vénitienne : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-59 », *Revue d'histoire maritime*, n°9, 2008, p.251-282 ; Louis Sicking, « Selling and buying protection. Dutch war fleets at the service of Venice (1617-1667) », *Studi Veneziani*, n°67, 2013, p.89-106.

²² Jan Stickers déclara s'être trouvé près des côtes algériennes, à environ douze milles du Cap Bougaroun quand il encaissa un brusque rafraîchissement le 8 novembre 1744 : NA, CS, pochette 282 ; Pieter Backer indiqua que son navire était à quatre milles au sud-ouest de l'île égéenne de Tenedos quand il rencontra des problèmes en janvier 1777 : NA, CS, pochette 305.

²³ Il s'agissait notamment de la route au large de Cythère. En 1760, Filip van Dusschooten déclara s'être trouvé « à la hauteur de Cerigo » : NA, CS, pochette 292. Cornelis Evertsz fit noter en 1777 « qu'ayant passé Cerigo, ils furent soumis à un coup de vent en approchant de Foggia » : NA, CS, pochette 303.

²⁴ Dirk Leendersen Schollevangen voulut s'amarrer le 23 décembre 1710 dans la rade de Gibraltar. Contraint selon ses mots de se placer « à une place inadaptée », il perdit son ancre : SAA, 5061, BAA, n°2816, fol.136.

²⁵ Accostant à Marseille le 12 mars 1749, Pieter de Leeuw ne put faire autrement que mouiller à l'entrée du port, comme il le fit écrire précisément. Sa coque fut endommagée dans la nuit par un navire anglais ancré à proximité : SAA, 5061, BAA, n°2840, fol.231.

²⁶ Michel Fontenay, *La Méditerranée entre la croix et le croissant : navigation, commerce, course et piraterie, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Garnier, 2010, p.96-101.

²⁷ A propos de sa rencontre avec des corsaires en novembre 1715 dans les Baléares, Adriaan Pooij déclara qu'il se trouvait à ce moment-là « en vue de l'île de Formentiera » : SAA, 5061, BAA, n°2821, fol.63. Brusquement soumis à un fort vent de Sud-Sud-Ouest, Pieter Backer se souvenait s'être alors trouvé « en vue de l'île Sardaigne [...] entre le cap Passaro et Serigotto » : NA, CS, pochette 305.

ou telle côte en mobilisant des unités de mesure locales²⁸. On relève par ailleurs de nombreuses références à des promontoires bien connus comme ceux de Matapan en Grèce ou de Bougaroun en Afrique du Nord, ou à d'autres zones régulièrement signalées pour être infestées de pirates et de corsaires. On pense au cap andalou de Gatte, assez souvent cité sur la route de retour de Livourne ou de Smyrne dans les années 1705-1711, mais également au cap de Pallos, au large de Carthagène, en 1744 et 1745. Sans grande surprise, les fortunes de mer déclarées à Amsterdam se produisirent donc surtout à faible distance du littoral.

La connaissance d'un espace maritime spécifique

Des capitaines hollandais connaissaient par ailleurs des termes nautiques typiquement méditerranéens afin de décrire les difficultés rencontrées, notamment les vents, dont les caprices faisaient l'objet de nombreuses mentions dans les dépositions²⁹. Il s'agissait d'un des facteurs principaux de problèmes très divers comme le retard, l'avarie ou la perte de cargaison. L'orientation et la force de cet élément naturel constituaient des paramètres essentiels de la navigation dans la mer Intérieure. De nombreux marins donnent le sentiment d'avoir été en mesure d'évaluer correctement la gravité de la menace. On les suit pas à pas, à travers leurs dépositions, dans des séries de manœuvres et de choix destinées à limiter les pertes et à sauver l'embarcation. Il est en outre instructif de n'avoir retrouvé que très peu d'avaries survenues en Adriatique, et jamais liés aux redoutables vents du nord qui pouvaient balayer toute la région en hiver.

La proximité d'un mouillage intéressant justifiait souvent des décisions douloureuses et dangereuses. Mais encore fallait-il évaluer le potentiel du havre ainsi que le temps nécessaire pour le rejoindre, puisque des ports aussi importants que Venise ou Gênes présentaient de sérieux problèmes d'accessibilité. Le rapport entretenu par ces marins nordiques à l'espace méditerranéen mérite donc d'être également analysé sous l'angle de la rentabilité, face à un potentiel régional très contrasté. Selon leurs rapports, un certain nombre de capitaines hollandais firent preuve d'une réelle autonomie au cours de la navigation. Sous le coup de la nécessité, ils n'hésitaient pas à infléchir leur route pour se réfugier dans tel ou tel havre. Parmi toutes les escales, celle de Malte s'imposait de façon incontestable pour les réparations d'urgence : les mentions de navires hollandais déroutés volontairement vers La Valette abondent tout au long du siècle, y compris lorsque les capitaines s'en trouvaient assez éloignés³⁰. Certains d'entre eux répétèrent d'ailleurs ce choix, à des années d'intervalle, alors qu'ils se trouvaient dans des zones différentes³¹. D'autres cas d'arbitrages intéressants sont à signaler à proximité des côtes espagnoles : Cadix était ainsi systématiquement préféré aux autres ports. Si, dans l'urgence, on pouvait effectuer quelques réparations à Malaga, l'objectif pour ces hommes était toujours de rejoindre l'embouchure du Guadalquivir.

Le discours des gens de mer hollandais sur leur navigation en Méditerranée

²⁸ A l'instar de Jan Lens, faisant voile en mars 1704 entre Livourne et Gênes, « dans les eaux de la Spezia, à environ quinze milles italiens de la côte » : SAA, 5061, BAA, n°2810, fol.12.

²⁹ Wigman van Duijkeren évoqua ainsi un « vent contraire et fort levant » pour expliquer son immobilisation forcée à Cadix en 1722 : SAA, 5061, BAA, n°2824, fol.106v. Harmen Wijngaard parla de « maritimo » pour son trajet en Méditerranée orientale en décembre 1745 : NA, CS, pochette 286.

³⁰ Comme ce fut le cas pour Harmen Wijngaerd, qui n'avait pu se réfugier dans l'île de Sapienza en janvier 1746 alors qu'en route pour Smyrne il longeait les côtes de Morée : NA, CS, pochette 286. Ou encore de Jan Kleij, qui avait laissé ses marchandises en consigne dans le Péloponnèse, à Corron, pour partir en réparation à Malte en août 1778 : *id.*, pochette 307.

³¹ Par exemple, Cornelis Evertz, aux prises avec une fissure de son gouvernail près de l'île de Formentiera en 1769, puis soumis à un gros coup de vent en 1777, sur la route de Cadix pour Smyrne : NA, CS, pochette 303.

Des expériences terrifiantes pour certains

Les éléments marins déchaînés alimentaient traditionnellement les récits épouvantables peuplant l'imaginaire européen³². Au-delà de la nature de la source, susceptible de générer mensonge et exagération, des témoignages laissent à penser que les équipages hollandais vécurent l'enfer au contact du régime méditerranéen des vents, à rebours de ce qui a été écrit précédemment. La force des éléments naturels imposait souvent des décisions radicales, en termes d'allure ou de mouillage. Il ressort des dépositions devant le consul ou la Chambre des Assurances que très souvent les capitaines choisissaient de stopper net le navire³³. Plus que tout, c'est le renforcement brutal et les changements imprévisibles du vent qui provoquaient l'effroi. Des navires, assaillis violemment après une descente sans souci le long des côtes atlantiques, étaient parfois pris dans des creux spectaculaires qui faisaient prendre l'eau à l'embarcation de façon périlleuse³⁴. La proximité des ports ou du littoral n'offrait aucune protection. Bien au contraire, les capitaines redoutaient d'être drossés sur les rochers ou de talonner un banc de sable.

A prendre leurs témoignages au pied de la lettre, certains capitaines donnent le sentiment d'avoir vécu des expériences cauchemardesques peu en rapport avec une supposée familiarité de l'espace maritime. La chance du chercheur est de disposer de relations circonstanciées des événements, puisque les marins cherchaient à donner du sens à leurs décisions. Il s'agissait entre autres d'écarter le soupçon de baraterie ou de détournement à leurs profits des marchandises qu'ils avaient jetées par-dessus bord afin, prétendaient-ils, de préserver l'assiette du navire. Les descriptions de traversées apocalyptiques concernent des endroits connus pour être périlleux comme le golfe du Lion, les caps aux extrémités des péninsules, ou encore les détroits de Malaga ou de Messine. D'autres portions du littoral européen réservaient des passages périlleux, y compris pour les grosses unités revenant d'Asie³⁵. Mais on reste perplexe devant l'apparente surprise de capitaines aux prises avec des éléments déchaînés dans ces secteurs, pourtant très bien connus pour leur dangerosité. Or, c'est souvent une succession incontrôlable de problèmes dont semblent avoir été victimes les marins hollandais³⁶. Leurs récits, à l'instar de celui de Daniel de Vos, témoignent pourtant de réelles facultés de réaction et d'une bonne connaissance de leur outil de travail³⁷. La variété des choix effectués révèle donc deux facettes d'une même réalité, entre compétences nautiques du capitaine et désarroi face à des situations apparemment inconnues. Ces hommes, déboussolés

³² Alain Cabantous, *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, Fayard, 1990, p.86-90.

³³ Après avoir chargé à Marseille au printemps 1708, Jan Pietersz Mout dut jeter l'ancre à Gibraltar en raison des vents d'est, qu'il décrivit comme « partant à l'assaut des montagnes » : SAA, 5061, BAA, n°2814, fol.6. Les vents de terre n'étaient pas en reste, le capitaine Landt racontant la violence d'un vent du nord alors qu'il venait tout juste de quitter Livourne en août 1747. Il décida donc de jeter une puis deux ancras : NA, CS, pochette 260.

³⁴ Il en fut ainsi de l'*Azia*, commandé par Jan Stickers, parti le 27 juillet 1744 du Texel. Assailli à partir du 15 août par un très fort vent d'est qui rafraîchit tout dans les parages des îles Alboran entre l'Espagne et le Maroc, seul l'usage intensif des pompes l'empêcha de couler à pic : NA, CS, pochette 282.

³⁵ Jan Parmentier, « De tol van de zee. VOC-schipbreuken in het Kanaal, op de Vlaamse Banken en aan de Zeeuwse gaten tijdens de 17de en 18de eeuw », dans Leo van Akveld, Frank Broeze et Femme Gaastra (dir.), *In het kielzog : maritime-historische studies aangeboden aan Jaap R. Bruijn*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2003, p.210-211.

³⁶ L'*Anatolia*, parti de Rotterdam le 16 décembre 1745, essuya des vents violents dans une mer creusée. Une voie d'eau occasionna la perte de caisses d'indigo, avant que le gréement ne soit gravement endommagé par la foudre : NA, CS, pochette 286.

³⁷ Ce capitaine fit face à un renforcement inquiétant du vent près des bouches de Bonifacio en avril 1751. Ayant réduit la voile, il tenta tout d'abord de rejoindre l'île sarde de San Pietro mais sans repère dans l'obscurité et craignant d'être drossé à la côte occidentale, il reprit son chemin. La tempête ayant abîmé le grand mât, il fallut l'abattre et poursuivre jusqu'à Malte avec le seul foc : NA, CS, pochette 287.

par la tempête en Méditerranée, disposaient pourtant d'une littérature abondante à ce sujet³⁸. En outre, la période offre d'autres exemples de navigations menées avec succès dans des espaces inconnus du capitaine, à l'instar de celui qui commandait le vaisseau marseillais le *Saint Jean Baptiste* dans les mers du Sud en 1707-1711³⁹.

La mise en scène de l'impuissance

Les spécialistes qui ont travaillé sur les naufrages, quelle que soit la navigation ou la région considérées, s'accordent sur la part incontournable de l'erreur humaine dans l'avarie en mer à l'époque moderne : la marine à voile recélait une part considérable d'imprévu, alimentée par des paramètres nautiques, humains, géopolitiques et commerciaux, ce qui donnait encore plus de poids aux décisions des navigateurs hollandais loin de leur port d'attache. Certains d'entre eux évoquèrent sans fard leur impuissance à reprendre le contrôle de la situation, à l'instar de Pieter Otteson. Parti de Livourne vers Smyrne en mars 1754, son navire fut poussé par les vents vers l'île d'Eubée alors nommée Négroponte. Etant parvenu à se réfugier sur la côte égéenne à Zéa, il ne put reprendre la mer malgré sa volonté⁴⁰. Responsable de la cargaison, le capitaine pouvait également être contraint de se délester d'une partie d'entre elle, face à une mer creusée ou un danger corsaire. Cette action ne semble pas avoir toujours été bien maîtrisée. Le golfe du Lion, dont les multiples trahisons ont été rappelées par les historiens et les archéologues, constituait un théâtre privilégié pour ces arbitrages hâtifs, aux lourdes répercussions⁴¹. Pieter Rouland, dirigeant la *Maria Galeij*, partie de Livourne, essuya une terrible tempête en octobre 1718 pendant onze jours. Immobilisé à Sète pour réparer sa coque et son gouvernail, il fut de nouveau en difficulté à peine après avoir repris la mer, en janvier 1719. Les conditions naturelles le contraignirent à chaque fois à jeter par-dessus bord une partie de sa cargaison⁴². La lecture de son témoignage donne le sentiment que ce marin n'avait pas tenu compte du premier épisode, la même cause produisant donc les mêmes effets. Naviguer en Méditerranée signifiait également supporter des contraintes géopolitiques fortes, cet espace maritime étroit, allongé d'est en ouest, ayant abrité de multiples engagements militaires à l'époque moderne. Pour s'en tenir au XVIII^e siècle, la fréquentation de la mer Egée, des Baléares, ou encore de la côte nord-africaine constituait un danger évident. Bien qu'armés, les navires marchands hollandais ne pouvaient pas toujours s'opposer à leur arraisonnement, leur pillage, voire leur stationnement forcé dans un port ennemi⁴³. Les chances de succès en cas de résistance à une attaque de corsaires barbaresques étaient plus élevées, l'équipage se trouvant par ailleurs très motivé par la perspective d'éviter la rançon et la réduction en esclavage. Les risques demeuraient néanmoins très élevés, et réduisaient l'attractivité d'un embarquement pour la Méditerranée sur le marché du travail maritime en Europe du Nord-Ouest⁴⁴.

³⁸ Par exemple : Henri Michelot, *Le Portulan de la mer Méditerranée ou le vray guide des pilotes costiers*, imprimé à Amsterdam en 1709.

³⁹ Désiré Barandon, « Marins provençaux et marseillais sur la route du cap Horn. Quelques problèmes. Navigation », *Provence Historique*, t.30, n°121, 1980, p.363-374.

⁴⁰ NA, CS, pochette 289.

⁴¹ Gilbert Larguier, « Les naufrages miroir de la vie maritime. Fortunes de mer le long des côtes du golfe du Lion (XVII^e-XIX^e siècle) », dans Patrick Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (XVI^e-XXI^e siècle)*, Montpellier, PULM, 2012, p.119-125 ; Albert Illouze, *Epaves de Camargue. D'Aigues-Mortes à Fos-sur-Mer, du XV^e au XIX^e siècle*, Nîmes, Notre Dame, 1988, p.14-16.

⁴² SAA, 5061, BAA, n°2822, fol.16 et 18.

⁴³ L'*Azia*, commandé par Jan Sticke, avait appareillé du Texel le 27 juillet 1744. Conduit de force à Carthagène par les Espagnols, il ne put repartir que le 2 novembre et subit alors une grosse avarie provoquée par les conditions hivernales : NA, CS, pochette 282.

⁴⁴ Jelle van Lottum, *Across the North Sea : the impact of the Dutch Republic on international labour migration, c.1550-1850*, Amsterdam, Aksant, 2007, p. 128.

La difficile réduction de l'incertitude marchande

Il s'agissait d'un impératif majeur pour la navigation commerciale, pour lequel les capitaines jouaient souvent un rôle essentiel en Méditerranée⁴⁵. En dépit d'instructions apparemment de plus en plus précises, l'équipage disposait encore au XVIII^e siècle d'une certaine autonomie pour le transport d'une cargaison dans les meilleures conditions possibles. Les opérations commerciales seront ici laissées de côté, pour se concentrer sur le temps de navigation et la route suivie. Face au danger de la prise ou de la destruction, il était possible d'attendre l'arrivée d'un convoi escorté pour s'y agréger. Mais certains capitaines évaluèrent mal cette perte de temps calculée, et il s'ensuivit parfois un enchaînement de circonstances catastrophiques⁴⁶. Les incertitudes géopolitiques exigeaient également une capacité à surmonter les tracasseries administratives autour des passeports et sauvegardes. De nombreux retards et arraisonnements se produisirent malgré tout à l'occasion du déclenchement des conflits avec les Barbaresques, les Français, ou les Espagnols. Certains navigateurs hollandais commettaient alors des erreurs quant à la validité de leurs passeports, comme cela se produisit lors de la réouverture des conflits avec les corsaires algérois en 1715 et 1745⁴⁷. La prise de décision s'effectuait le plus souvent selon des nouvelles glanées dans les ports. Ceux de la Valette, de Messine, de Smyrne ou de Livourne constituaient des nœuds centraux d'information pour les capitaines⁴⁸.

Le risque corsaire représentait encore une réalité en Méditerranée au XVIII^e siècle, avec une grande variété d'adversaires potentiels. Facteur de retard, mais également de frais supplémentaires, il occupait une place importante dans le discours des gens de mer hollandais. Revenus à Amsterdam, il était nécessaire pour eux de justifier leur choix, qu'il s'agisse de fuir vers la côte, de demeurer dans une rade en attendant l'éloignement de la menace, de s'agréger à un convoi, ou de livrer bataille. La lecture des témoignages des capitaines révèle une grande variété dans la capacité à évaluer correctement la situation. Des choix radicalement différents pouvaient en découler, obérant ou non le succès d'une navigation commerciale⁴⁹. Comme pour d'autres sujets, la nature de la source impose de rester prudent face à ces témoignages. Les marins sollicités pour contresigner la déclaration de leur capitaine avaient peu de chance de le contredire, faisant probablement bloc contre les marchands autour de celui qui les avait guidés au milieu des périls⁵⁰. Certaines habitudes de proximité, parmi les gens de mer d'Europe du Nord-Ouest, pouvaient également avoir été prises et permettaient des relations de

⁴⁵ Comme l'ont bien montré les échanges lors de la journée d'études organisée par Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour et Olivier Raveux à Aix-en-Provence le 13 novembre 2013 : « 'Négociants sur mer', 'marchands marinières' et patrons de barque. Identités, savoirs et fonctions des capitaines dans les économies et sociétés méditerranéennes depuis l'époque moderne », actes à paraître.

⁴⁶ Parti le 19 décembre 1695 du Texel vers Cadix, Cornelis Admirael décida d'attendre un convoi à Portsmuyden. Victime de la lenteur de sa constitution puis d'une tempête hivernale, il aborda son objectif un an plus tard, avant d'être de nouveau bloqué treize mois dans le port andalou : SAA, 5061, BAA, n°2806, 76v.

⁴⁷ Adriaan Pooi, sorti de Livourne en novembre 1715, fut arraisonné par des pirates algérois dans les Baléares en janvier 1716. Il pensait être muni de passeports en règle : SAA, 5061, BAA, n°2821, fol.63.

⁴⁸ La tempête contraignit l'équipage du *De Magdalena Galeij* à se réfugier dans le port de Messine en mars 1716. Mis au courant de la rupture de la paix avec les Algérois, il décida alors de rallier Port Mahon afin de s'agréger au convoi anglais : SAA, 5061, BAA, n°2820, fol.29.

⁴⁹ Naviguant vers Gênes en juin 1704, Bernard van Staden s'enfuit vers la côte espagnole à la vue de la flotte de Rooke : SAA, 5061, BAA, n°2810, fol.118. A l'inverse, dans le port grec de Milo, en mars 1771, Jelle Jellelsen attaqua hardiment des corsaires dont le faux pavillon russe ne l'avait pas abusé : NA, CS, pochette 302.

⁵⁰ Philippe Hrodej, « Mutineries et forbaneries : un passage à l'acte exceptionnel dans le cadre de l'Océan, grand régulateur de la vie du marin (fin XVII^e-début XVIII^e siècle) », dans Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), *Fureur et cruauté des capitaines en mer*, Rennes, PUR, 2012, p.208-213.

solidarité et de confiance mutuelle au sein des équipages⁵¹. Au total, les discours des gens de mer hollandais sur la Méditerranée se révèlent très divers, mais souvent marqués par la surprise et l'effroi. S'agissait-il seulement des variations capricieuses du régime des vents ? Il semble plutôt que ce soit la maîtrise de l'information, ainsi que l'expérience des réalités méditerranéennes qui aient produit la différence entre ces représentations.

Les conséquences du bouleversement des usages d'un territoire maritime

L'intrusion de nouveaux acteurs

Un homme comme Jan Kleij n'était pas tout à fait novice en Méditerranée, puisqu'il avait effectué au moins deux voyages entre l'Espagne et Amsterdam quelques années avant le dramatique épisode de 1778⁵². Mais ce jour-là, au large du cap Matapan, il effectuait peut-être sa première incursion dans le bassin oriental de la mer Intérieure. Sa chance fut de croiser la route d'un autre capitaine, plus expérimenté. On relève d'autres exemples d'entraide entre Hollandais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle⁵³. Les besoins n'étaient apparemment pas les mêmes sur toutes les routes commerciales. Ainsi, les commandants des gros navires de la VOC pouvaient sans doute se passer ordinairement d'assistance. Choisi avec soin sur la base de ses compétences, chaque nouveau capitaine connaissait en effet le trajet, l'ayant déjà effectué à plusieurs reprises et à différents postes⁵⁴. Les connaissances exigées étaient d'ailleurs variées, puisque pour ceux qui naviguaient pour le compte de la chambre de Zélande, il fallait savoir circuler entre les îles et les bouches de l'Escaut⁵⁵. Est-ce à dire que les capitaines qui passaient le détroit de Gibraltar étaient moins avertis ?

A rebours de cette idée, les rôles permettent de relever le retour périodique de certains capitaines, parfois sur des périodes étendues. Elias Hendricks, Dirk Frost et Mente Schrijver effectuèrent ainsi respectivement au moins huit, sept et six voyages en Méditerranée entre 1748 et 1775⁵⁶. Ces hommes employèrent en effet le même navire sur plusieurs années, et on ne les trouve cités pour aucun autre trajet que les liaisons avec la Méditerranée. Il s'agissait le plus souvent de relier Smyrne à Amsterdam. Si l'on suit leurs témoignages, ces navigateurs savaient limiter les dégâts et les retards⁵⁷. Ils pouvaient même, à l'occasion, déployer de remarquables facultés d'adaptation. Marten Plante, aux prises avec des vents violents entre Constantinople et Smyrne le 2 juin 1777, choisit tout d'abord de ramener les voiles et de jeter l'ancre, avant d'en couper le câble pour éviter de chavirer alors que le vent se renforçait⁵⁸. Il

⁵¹ Roland Baetens émet l'hypothèse d'habitudes développées par les capitaines flamands sur des unités de taille réduite, avant qu'ils ne prennent le commandement des gros transporteurs vers l'Asie : « Le comportement des marins sur les navires ostendais vers l'Orient », dans *Les Hommes et la Mer dans l'Europe du nord-ouest*, numéro spécial de la *Revue du Nord*, 1986, p.397-400.

⁵² Au premier trimestre de 1771, parti de Benicarlo vers Amsterdam : SAA, 5061, BAA, n°2873, fol.21. Mais aussi un an plus tard, en 1772, sur la route entre Salou et Amsterdam : *id.*, n°2875, fol.193.

⁵³ Pieter Otteson, parti de Livourne à la fin de février 1754, se trouva en grande difficulté entre Négroponte et Zea pour cause de mauvais temps ; il fut secouru par Elias Hendricksz : NA, CS, pochette 289.

⁵⁴ Jaap Bruijn, « Commandanten van Oost-Indiëvaarders in de achttiende eeuw », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, n°20, 2001, p.5-8.

⁵⁵ J. Parmentier, « De tol van de zee », *art.cit.*, p.208.

⁵⁶ SAA, 5061, BAA, registres 2840 (fol.100), 2841 (fol.169), 2846 (fol.141), 2847 (fol.115, 274), 2848 (fol.273), 2849 (fol.176), 2851 (fol.155), 2854 (fol.75), 2855 (fol.125), 2856 (fol.183), 2857 (fol.209), 2861 (fol.29, 137), 2862 (fol.178), 2864 (fol.129), 2865 (fol.31), 2866 (fol.35), 2869 (fol.119), 2875 (fol.31), 2882 (fol.111).

⁵⁷ Les soucis qu'ils indiquent étaient le plus souvent des traversées allongées par un gros coup de vent, ou par l'attente d'un convoi. Mente Schrijver constitue un cas un peu à part, puisque deux de ses voyages furent plus mouvementés. Mais en 1754 comme en 1756, il avait caboté le long de la côte syrienne et à Chypre pour charger des marchandises diverses : *id.*, n°2846, fol.141 et n°2849 fol.176.

⁵⁸ NA, CS, pochette 306.

existait donc en Hollande, au XVIII^e siècle, plusieurs véritables spécialistes de la navigation en Méditerranée. Ce phénomène fut observé dès 1584 aux Provinces-Unies, en fonction de la région concernée et des produits transportés. Les navigateurs de la ville d'Amsterdam se seraient, dès cette époque, risqués sur des trajets plus longs et plus dangereux tandis que les capitaines venus de la campagne ou des îles frisonnes se rabattaient sur des circuits courts et sûrs⁵⁹. Plus d'un siècle plus tard, et dans un autre contexte, des marins peu habitués aux contraintes méditerranéennes se seraient aventurés à l'est de Gibraltar. Leurs expériences malheureuses auraient alimenté des représentations terrifiantes de la mer Intérieure.

L'intégration à la caravane méditerranéenne

Les routes et les parcours empruntés par les navigants hollandais tendirent à se diversifier. Parallèlement au commerce quasiment en droiture avec l'Anatolie, on relève en effet une certaine insertion dans la caravane méditerranéenne⁶⁰. Les péripéties géopolitiques rendant les pavillons neutres très attractifs au XVIII^e siècle, les Hollandais jouèrent ainsi, au même titre que d'autres flottes nordiques, un rôle majeur dans le commerce régional lors des guerres franco-anglaises⁶¹. Les capitaines n'hésitaient plus à allonger leur séjour en Méditerranée, saisissant les opportunités de fret qui se présentaient de façon aléatoire. Il pouvait s'agir, dans ce cas, de capitaines fréquentant la Méditerranée par intermittence voire à une seule reprise, dans l'objectif de réaliser « un coup ». De tels marins hauturiers n'étaient absolument pas spécialisés dans une liaison, à l'instar de Claas Olphertsz Visser. Son nom apparaît à quatre reprises dans les papiers de la Chambre des Assurances d'Amsterdam entre 1727 et 1746, mais seul le troisième voyage l'emmena du côté des Baléares, les autres concernant la Baltique, l'Atlantique français et les Antilles⁶². Les informations transmises par le correspondant des Provinces-Unies à Marseille confirment le phénomène pour le dernier tiers du XVIII^e siècle⁶³.

Il ne faut pas s'étonner de l'émergence de nouveaux acteurs dans des secteurs jugés porteurs par les négociants. Le commerce avec l'Asie orientale vit ainsi les Scandinaves, les Prussiens ou les Ostendais tenter de se faire une place sur un marché pourtant très concurrentiel. Les nouveaux venus se singularisaient de plusieurs façons, à l'instar des Suédois qui augmentèrent petit à petit le tonnage de leurs navires en lançant des constructions spécifiques⁶⁴. Les Scandinaves en général firent une percée en Méditerranée, tirant profit d'un certain nombre d'atouts politiques, navals et commerciaux⁶⁵. Ce phénomène n'était pas sans répercussions sur la navigation dans la mer Intérieure. Ces Nordiques étaient en effet soumis à des contraintes

⁵⁹ Clé Lesger, « Schepen en schippers in Amsterdam tijdens het laatste kwart van de zestiende eeuw », *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, n°23, 2004, p.7-8.

⁶⁰ Daniel Panzac, a analysé le phénomène comme un aspect du commerce ottoman : *La caravane maritime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée, 1680-1830*, Paris, Editions du CNRS, 2004. Gilbert Buti a évoqué de façon plus générale un cabotage lointain : « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n°52, 2005, p.7-38.

⁶¹ La part des tonnages suédois dévolus à l'Europe du Sud au XVIII^e siècle grimpa parfois à 40% : Leos Müller, « Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815 », *Revue d'histoire maritime*, n°13, 2011, p.60 et p.63-65.

⁶² SAA, 5061, BAA, registres 2827 (fol. 111 et 115), 2837 (fol.268), 2838 (fol.134).

⁶³ Parmi les 18 navires hollandais relevés dans le port phocéén en 1778, beaucoup allaient vers Sète ou vers Bandol. D'autres stationnaient en rade à la date du relevé, sans destination connue : NA, LH, DA, pochette 183.

⁶⁴ Christian Koninckx, « Navires et équipages au long cours au XVIII^e siècle. Les Compagnies des Indes orientales scandinaves, prussiennes et ostendaise », dans *Les Hommes et la Mer dans l'Europe du Nord-Ouest*, numéro spécial de la *Revue du Nord*, 1986, p.371 et 374-375.

⁶⁵ Deux études de référence à ce sujet : Dan Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*, thèse Copenhague, 2000 ; Leos Muller, *Consuls, Corsairs and Commerce. The Swedish Cibsular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, 2004.

fortes, puisque les glaces de la Baltique en hiver entravaient le calendrier de la navigation jusqu'en avril. Spécialistes du transport de fournitures navales, à récolter préalablement en Russie, Pologne ou Norvège, les navires scandinaves ne pouvaient alors se trouver en Europe du Sud qu'au cours de l'été. Livrer en Méditerranée imposait donc l'hivernage dans la mer Intérieure, jusqu'au printemps suivant. Les capitaines suédois ou danois en profitaient pour s'y livrer à du cabotage, bravant les dangers de l'antique saison morte hivernale, et imposant ce nouveau rythme aux autres transporteurs⁶⁶.

Des prises de risque supplémentaires

Aux Provinces-Unies, l'opinion éclairée était préparée au récit de ces fortunes de mer, jusqu'à s'en délecter parfois. La tempête était souvent présentée, notamment par les pasteurs qui rédigeaient des vade-mecum à destination des marins, comme une occasion de tester la foi de ces hommes. C'est le diable qui se trouvait alors souvent derrière les mauvais vents⁶⁷. La prise de risque volontaire n'était cependant pas encouragée. Sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie, les commandants ostendais recevaient des instructions très précises, leur interdisant de s'arrêter dans les ports des puissances ennemies et leur enjoignant de restreindre la durée des escales⁶⁸. Si l'équipage avait moins de temps pour se reposer, tout du moins limitait-on les risques d'arraisonnement. Il en était autrement pour la navigation hollandaise en Méditerranée, apparemment plus diffuse et plus anarchique en l'absence d'une compagnie de commerce à charte. Le calendrier des départs des navires bataves, analysé à partir des registres de la Chambre des Assurances d'Amsterdam, subit ainsi des modifications au cours du XVIII^e siècle. Si une certaine stabilité domina dans le sens nord-sud, avec une majorité d'appareillages entre mars et octobre, il n'en fut pas de même pour les retours. Alors que les mois estivaux étaient largement préférés avant 1750, une tendance à une distribution quasi égale tout au long de l'année s'imposa progressivement. Ce phénomène s'accompagna d'ailleurs d'un nombre croissant de fortunes de mer pour le domaine méditerranéen dans la seconde moitié du siècle, signe probable d'un certain renouveau du commerce hollandais dans la région⁶⁹. Attirés par les profits du cabotage, certains capitaines auraient consenti des prises de risque supplémentaires, fréquentant des zones particulièrement dangereuses au cœur de l'hiver⁷⁰. Au XVIII^e siècle, la Méditerranée restait marquée par de forts contrastes saisonniers, se traduisant par de violents coups de vent⁷¹. Par un effet induit, des accidents supplémentaires se produisaient au retour durant la saison des tempêtes, le long des côtes atlantiques, pour des navires aux cales pleines de marchandises.

L'évolution globale du prix de l'assurance à Amsterdam, dans la seconde moitié du siècle, semble néanmoins démentir l'idée de dangers accrus. On observe, en effet, une baisse tendancielle sur la longue durée, avec des taux s'établissant entre 2 et 2,5% à la fin des années 1760. En dépit de fortes remontées lors des guerres en 1690, en 1705-1710 et en 1778-1779, il

⁶⁶ Hans Christiaan Johansen, « Danish Shipping Services as a Link between the Mediterranean and the Baltic 1750-1850 », dans Lewis Fisher (dir.), *Shipping and Trade 1750-1950*, Actes du 10^e congrès international d'histoire économique de Louvain, Pontefact, Lofthouse, 1990, p.16-18.

⁶⁷ José Mouthaan, « Storm op zee. Morele implicaties van storm en schipbreuk in de zeventiende eeuw », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, n°23, 2004, p.131-134.

⁶⁸ R. Baetens, « Le comportement des marins sur les navires ostendais », art.cit., p.387-388.

⁶⁹ Un tel constat général a été identifié par Franck Spooner après 1730 : *Risks at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe 1766-1780*, Cambridge, Cambridge University Press, 1983, p.59.

⁷⁰ Très spécifiquement pour la Méditerranée, puisque F. Spooner a relevé un écart plus marqué en ce qui concerne les risques climatiques entre l'hiver et la belle saison que pour la Baltique : *id.*, p.122-123.

⁷¹ Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, les deux tiers des avaries dans le ressort de l'amirauté de Collioure auraient eu lieu lors des cinq mois d'hiver.; Alain Degage, « Avaries de mer, amirauté de Collioure, 1740-1790 », *Chronique d'Histoire maritime*, n°12, 1985, p.2

était moins onéreux d'assurer un navire pour la mer Intérieure que pour le Surinam ou la Baltique⁷². Il faut donc se poser la question de la nature exacte de la navigation commerciale des Hollandais en Méditerranée, notamment après 1750. Elle a vraisemblablement été affectée par de profondes transformations, comme le recul de la navigation en convoi, le conflit latent entre les négociants et les armateurs, mais également une concurrence accrue entre les intérêts marchands de Rotterdam et d'Amsterdam⁷³. Le choix ou non du retour direct vers les Provinces-Unies pouvait ainsi ne plus dépendre seulement de considérations proprement nautiques, pour tenir davantage compte d'impératifs commerciaux. Incapables de remplir leurs cales au cours d'une escale unique, plusieurs capitaines hollandais se mirent à jouer le rôle de transporteurs intérieurs en Méditerranée. De la même façon, l'habitude prise par les négociants grecs et arméniens de commercer directement avec Amsterdam conduisit les armateurs à modifier leurs habitudes. Ce serait, en partie, le réaménagement de l'économie maritime en Méditerranée qui se serait traduit par des pratiques et des expériences nouvelles pour un certain nombre de capitaines hollandais.

Conclusion

Les usages de plus en plus différenciés du territoire méditerranéen conduiraient donc à une gamme élargie de perceptions des dangers et du potentiel de cet espace. Il n'existait pas de communauté de destins entre ces marins hollandais en Méditerranée au XVIII^e siècle. Donner la parole aux acteurs principaux nous a permis, en effet, d'observer un phénomène intéressant de dissociation entre deux groupes de navigateurs. D'une part, profitant du dynamisme retrouvé des activités de transport et du recul relatif de la piraterie, des capitaines expérimentés fréquentaient de manière assidue des liaisons sécurisées et routinières. Ils apparaissent pour des incidents mineurs survenus entre Smyrne et Amsterdam, mais ils maîtrisent par ailleurs les conditions nautiques de la mer Intérieure. D'autre part, à la faveur d'une concurrence accrue et d'une internationalisation du cabotage, des capitaines moins expérimentés et prêts à prendre davantage de risques se seraient aventurés en Méditerranée. Cette catégorie de plus en plus représentée dans nos sources assurerait une prospérité croissante aux discours terrifiants sur des traversées cauchemardesques. Il ne faut donc pas être davantage surpris de retrouver des marins, pourtant formés sur les exigeantes mers du Nord et Baltique, totalement déboussolés par leur expérience en Méditerranée. Sans minorer la déformation de perspective entraînée par le recours prioritaire à des déclarations d'avaries, c'est la fréquentation et ses bouleversements qui guidèrent vraisemblablement une partie des représentations de la mer Intérieure chez les gens de mer hollandais au XVIII^e siècle.

Thierry Allain

⁷² F. Spooner, *Risks at Sea*, *op.cit.*, p.56-57, p.185 et p.257-286.

⁷³ Je me permets de renvoyer le lecteur à mon article : « Relations de pouvoirs et enjeux marchands autour du réseau consulaire néerlandais en Méditerranée (XVII^e-XVIII^e siècle) », à paraître dans Arnaud Bartolomei, Guillaume Calafat, Mathieu Grenet et Jörg Ulbert (dir.), *De l'utilité commerciale des consuls. L'institution consulaire et les marchands dans le monde méditerranéen (XVII^e-XIX^e siècle)*, Madrid, Casa de Velazquez.