

numéro

13

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle*

Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

Revue d'histoire maritime

13

La Méditerranée
dans les circulations atlantiques
au XVIII^e siècle

Les PUPS, désormais SUP, sont un service général
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-755-0
PDF complet – 979-10-231-1778-3

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1779-0
Bartolomei & Marzagalli – 979-10-231-1780-6
Andersen & Pourchasse – 979-10-231-1781-3
Müller – 979-10-231-1782-0
Marzagalli – 979-10-231-1783-7
Pfister-Langanay – 979-10-231-1784-4
Le Gouic – 979-10-231-1785-1
Corrales – 979-10-231-1786-8
Bartolomei – 979-10-231-1787-5
Buti – 979-10-231-1788-2
Brilli – 979-10-231-1789-9
Barazzutti – 979-10-231-1790-5
Masters – 979-10-231-1791-2

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)
version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	5
--------------------------	---

Introduction

Arnaud Bartolomei et Silvia Marzagalli.....	7
---	---

La navigation des flottes de l'Europe du Nord vers la Méditerranée (xvii^e-xviii^e siècles)

Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse.....	21
---	----

Commerce et navigation suédois en Méditerranée à l'époque moderne, 1650-1815

Leos Müller.....	45
------------------	----

Les États-Unis en Méditerranée. Modalités et enjeux d'une nouvelle présence atlantique dans la mer Intérieure

Silvia Marzagalli.....	71
------------------------	----

De la Manche à la Méditerranée : la navigation du royaume de France (1781-1791)

Christian Pfister-Langanay.....	101
---------------------------------	-----

De l'Atlantique à la Méditerranée :

La réorientation du commerce colonial de Lyon au xviii^e siècle

Olivier Le Gouic.....	119
-----------------------	-----

La Catalogne et l'Atlantique à l'époque moderne

Eloy Martín Corrales.....	139
---------------------------	-----

Cadix et la Méditerranée à la fin du xviii^e siècle

Arnaud Bartolomei.....	173
------------------------	-----

Marseille, la péninsule Ibérique et les empires américains (1659-1793):

« *Le soleil des profits se lève aussi à l'Ouest* »

Gilbert Buti.....	211
-------------------	-----

De Cadix à Buenos Aires : commerce et émigration génois dans l'Atlantique ibérique (1750-1830)	
Catia Brillì.....	233
Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du XVII^e siècle	
Roberto Barazzutti.....	251
Masters 1 et 2 d'histoire.....	287
Comptes rendus.....	291

LA NAVIGATION DES FLOTTES DE L'EUROPE DU NORD VERS LA MÉDITERRANÉE (XVII^e-XVIII^e SIÈCLES)

Dan H. Andersen et Pierrick Pourchasse
Copenhague – Université de Bretagne occidentale (CRBC)

L'arrivée et la présence de plus en plus marquée des navires de la mer du Nord et de la Baltique en Méditerranée à partir des dernières décennies du xv^e siècle à la fois traduit les faiblesses des marines méridionales sur les routes du grand cabotage européen et constitue un symbole du déclin économique et politique du Sud face aux puissances montantes du Nord.

Une vaste historiographie concerne l'invasion commerciale hollandaise et britannique en Méditerranée, véritable « conquête » des jeunes puissances européennes qui a lieu au cours des décennies encadrant 1600, à l'âge mythique de la Méditerranée braudélienne, quand le pouvoir passe des Habsbourg d'Espagne aux puissances du Nord, et que l'*emporium* maritime vénitien touche à sa fin. Les trafics méditerranéens sont profondément transformés par l'arrivée des flottes des mers septentrionales. Plus d'un siècle plus tard, dans la seconde moitié du xviii^e siècle, une autre conquête, beaucoup plus pacifique, a lieu avec l'arrivée des flottes scandinaves en Méditerranée. Les petits États du Nord, le Danemark-Norvège, la Suède-Finlande, qui n'ont pas le statut de grandes puissances politiques, profitent de conditions économiques et politiques particulières pour prendre en mains les trafics entre le nord et le sud de l'Europe tout en jouant un rôle non négligeable dans le cabotage interne à la Méditerranée. Si l'arrivée des flottes hollandaises et britanniques en Méditerranée est bien connue, l'activité des Scandinaves, hormis quelques recherches récentes¹, n'a pas fait l'objet d'autant d'attention. Cet article propose une comparaison générale entre ces deux « invasions » des marines du Nord en Méditerranée. Le royaume dano-norvégien sera au centre de notre propos, la Suède faisant l'objet de la contribution de Leos Müller dans ce recueil.

¹ D.H. Andersen, *The Danish Flag in the Mediterranean. Shipping and Trade, 1747-1807*, Ph. D. Thesis, université de Copenhague, 2000 ; Leos Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce. The Swedish Consular Service and Long-distance Shipping, 1720-1815*, Uppsala, Studia Historica Upsaliensia, 2004.

Les premiers navires britanniques apparaissent en Méditerranée dans la seconde moitié du xv^e siècle, mais leurs activités ne s'affirment véritablement qu'au début du xvi^e siècle². Ils y apportent des textiles et repartent vers le nord avec des épices, des soies, du coton, des vins, des huiles... Pour diverses raisons, le commerce anglais, tout comme celui des autres intrus d'outre-Gibraltar, s'interrompt entre 1552 et 1573³. Cependant, à partir de cette dernière date, Venise, comme la plupart des centres économiques méditerranéens, utilise de plus en plus les services des flottes étrangères – notamment anglaises – pour assurer les échanges avec le Nord. Au Levant, les Ottomans, très intéressés par l'étain anglais, produit nécessaire à la fonte des canons, signent leurs premières capitulations avec Londres en 1580. La *Levant Company*, organisée en 1581, prend en charge les trafics avec les ports de l'est de la Méditerranée. Elle devient une entreprise prospère, disposant d'environ vingt à trente navires pour effectuer ses trafics. Dans les années 1660, la Méditerranée est la première destination à l'exportation au départ de Londres ; 48 % des sorties⁴. La mise en place d'un ingénieux système de convois permet à la flotte d'atténuer les dangers du voyage tels que la piraterie ou l'agressivité de leurs concurrents vénitiens ou français. Les Britanniques répondent également par la violence, et l'affirmation de leurs activités en Méditerranée s'accompagne de voies de fait : « en 1601, un avis de Londres rapporte les lamentations vénitiennes, génoises et autres, au sujet des pilleries des voiles anglaises et de leurs reventes dans les cités de Barbarie »⁵.

Parallèlement à l'implantation des Britanniques dans les ports méditerranéens, une autre puissance commence à jouer un rôle de première importance dans les relations entre le Nord et le Sud de l'Europe : les Provinces-Unies. Très rapidement, la petite Hollande impose ses hommes et ses navires en Méditerranée. Pourquoi cette victoire face à la puissante Angleterre ? Selon Fernand Braudel, « une seule explication est plausible : la Hollande, grâce au voisinage des Pays-Bas catholiques et par son insistance à forcer les portes de l'Espagne, est restée mieux placée que l'île associée à la Péninsule sans quoi elle ne saurait animer ses propres commerces »⁶.

2 J.-P. Poussou et X. Labat Saint Vincent, « Les relations commerciales entre l'Angleterre et l'Italie à l'époque moderne », dans F. Livi et C. Ossola (dir.), *De Florence à Venise. Hommage à Christian Bec*, Paris, PUPS, 2005, p. 585-611.

3 F. Braudel, *La Méditerranée et le commerce méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 2^e édition, 1966, p. 554-557.

4 R. Davis, « England's Foreign Trade 1660-1700 », *The Economic History Review*, 2^{ed} ser., 7, 1954, p. 150-166.

5 F. Braudel, *La Méditerranée...*, op. cit., p. 566.

6 *Ibid.*, p. 572.

Dès le XVI^e siècle, les commerçants des Pays-Bas s'intéressent au Sud de l'Europe. Selon les *Lettres marchandes d'Anvers* de Vasquez de Prada⁷, les navires hollandais et zélandais dominent le trafic entre la mer du Nord et l'Espagne dès les années 1530-1540⁸. Tout comme l'arrivée des Anglais est liée à des besoins en étain, l'entrée des Hollandais en Méditerranée est due à une forte demande en céréales. En 1590, dès la connaissance de mauvaises récoltes et de prix élevés sur les marchés en Italie, vingt-six bâtiments chargés de grains mettent immédiatement voile vers la Méditerranée mais, lors de leurs voyages retour, les autorités espagnoles en confisquent la plupart⁹. Ainsi, dès l'origine, les nouveaux trafics vers l'Europe du Sud sont perçus comme un affrontement avec l'Espagne, les États barbaresques et la *Levant Company* britannique. Tout comme les Anglais, l'expansion hollandaise se fait dans la violence : « ... bourdons actifs, un peu lourds, si lourds même que lorsqu'ils se heurtent à des vitres ils les brisent. Leur entrée est bruyante, brutale »¹⁰. Pour s'imposer sur les routes méditerranéennes, ils pratiquent la piraterie, s'associent avec les Barbaresques et « deviennent les plus cruels des pirates, au dire des Portugais »¹¹.

Si la majeure partie de l'Italie est aux mains de l'ennemi espagnol, les Hollandais bénéficient de l'attitude du grand-duc de Toscane, Ferdinand 1^{er}, qui a pour ambition de faire de Livourne une des places centrales du commerce méditerranéen. Pour ce faire, la ville devient un port franc et les marchands qui s'y installent reçoivent de nombreux privilèges. À partir de cet entrepôt, les Hollandais diversifient leurs exportations vers la Méditerranée, ajoutant aux traditionnelles céréales des textiles, du poisson, des produits asiatiques (poivre, épices) et russes (fourrures, cuir et caviar). Après 1600, le grain de la Baltique ne participe aux échanges que les années où les prix sont élevés sur les marchés du Sud. Les années de trêve avec l'Espagne sont particulièrement favorables au développement de la navigation. Au cours de ces années, les Hollandais dépassent leurs rivaux anglais en Méditerranée et ces deux flottes réunies affaiblissent d'une manière décisive la présence ancienne des Italiens et des Français¹².

7 V. Vasquez de Prada, *Lettres marchandes d'Anvers*, Paris, EHESS, 1960.

8 M. Aymard (dir.), *Dutch Capitalism and World Capitalism. Capitalisme hollandais et capitalisme mondial*, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 1982, p. 86.

9 J. de Vries et A. van der Woude, *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge, Cambridge UP, 1997, p. 379.

10 F. Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, p. 570-572.

11 *Id.*, p. 572.

12 J.I. Israël, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 101 ; M.-C. Engels, *Merchants, interlopers, seamen and corsairs: the "flemish" community in Livorno and Genoa (1615-1635)*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 1997.

Au début du XVII^e siècle, après leur ferme installation en Italie, les négociants hollandais recherchent de nouvelles opportunités vers le Levant qu'ils fréquentent déjà en utilisant des pavillons de complaisance, notamment français. Un traité de commerce est signé en 1612 avec la Sublime Porte, mais la balance des échanges est défavorable à la République qui doit exporter des espèces monétaires. Pour rétablir l'équilibre, les armateurs entrent en concurrence avec les Vénitiens et les Génois dans le commerce intra-méditerranéen en direction du Levant. Après avoir échangé leurs produits manufacturés contre de l'argent à Cadix ou Séville, les cales de leurs navires sont chargées de sel pour le Nord ou de céréales méditerranéennes (de Sicile, de Grèce ou d'Égypte) pour les régions déficitaires de l'Europe méridionale. L'argent espagnol obtenu par les ventes et les bénéfices sur les services de transport est utilisé pour acheter des produits du Levant à destination d'Amsterdam. Le consul de France à Alicante rapporte que, au cours de la période 1664-1669, trois convois d'environ quinze à vingt navires, représentant environ 12% du montant des importations, abordent chaque année dans le port espagnol. Ces flottes vont ensuite vers Marseille, Gênes, Livourne et Smyrne¹³. En Méditerranée, les navires hollandais bénéficient de leurs faibles coûts de fonctionnement qui leur permettent de saisir les opportunités et de s'imposer dans le cabotage régional.

En 1636, les États de Hollande estiment que 200 gros navires – soit 20% de la capacité de la flotte hollandaise – sont actifs dans le commerce avec l'Espagne et la Méditerranée¹⁴.

Navigation hollandaise vers la Méditerranée¹⁵

Période	Nombre de navires (moyenne)	Tonnage annuel (moyenne)	Tonnage par navire (moyenne)
1591-1600	19,1	4.129	216
1601-1610	66,2	15.789	238
1611-1620	56,6	15.121	267
1645-1648	97,5	22.142	227
1697-1700	123,0	28.200	230
1701-1710	48,9	9.298	190
1711-1720	109,6	13.952	122
1721-1730	70,5	14.036	198
1731-1740	72,9	non disp.	
1741-1743	58,7	non disp.	
1778-1790	59,0	non disp.	

13 H. Kamen, *Spain in the late Seventeenth Century*, London - New York, Longman, 1980, p. 120-122.

14 J. de Vries et A. van der Woude, *The First Modern Economy...*, *op. cit.*, p. 381.

15 *Ibid.*

Les risques encourus par le commerce en Méditerranée nécessitent une diplomatie active pour la défense des intérêts des marchands hollandais dans les ports de l'empire ottoman. Pour résoudre ces problèmes, les autorités d'Amsterdam établissent en 1625 un collège de marchands, appelé « Direction du commerce du Levant et de la navigation en Méditerranée »¹⁶, chargé de renforcer les règles concernant la sécurité des navires et de maintenir un réseau de consuls dans la région.

Le caractère du commerce de la République avec la Méditerranée dans les années 1650 est différent du commerce d'Anvers avec cette même Méditerranée un siècle plus tôt. L'Italie a cessé d'exporter des produits finis (textiles) et est de plus en plus dépendante de ses exportations de produits agricoles (vins, huile d'olive...) et de matières premières (alun, marbre, soie brute...). D'autre part, la route terrestre, jadis prédominante, est désormais abandonnée au profit de la route maritime. Enfin, le commerce est aux mains des marchands hollandais : à la place de la « nation italienne » à Anvers, des colonies de commerçants hollandais s'établissent à Livourne, Smyrne ou Alep. À la fin du XVII^e siècle, les marchands hollandais dominent les marchés méditerranéens (achat des produits du Levant, vente des textiles de Leyde et des épices asiatiques), mais cette prédominance est de courte durée face à la concurrence anglaise et à la très forte pression française. En 1715, les colonies de Livourne et de Smyrne sont réduites et celle d'Alep a disparu. L'affaiblissement des réseaux hollandais ne signifie pas pour autant la disparition des trafics. Au cours du XVIII^e siècle, environ 60 à 70 navires de la République passent chaque année le détroit de Gibraltar, mais les échanges s'effectuent directement entre Amsterdam et les marchands levantins. Les Hollandais préfèrent traiter avec les marchands grecs, arméniens ou juifs plutôt que de prendre le risque de voir les trafics du Levant passer aux mains de concurrents hambourgeois¹⁷ ou autres. Ainsi, tout au long du XVIII^e siècle, Amsterdam reste un entrepôt pour les produits du Levant.

À partir de la fin du XVI^e siècle et au cours du XVII^e siècle, les marines anglaise et hollandaise se sont imposées en Méditerranée. Les armements du Nord bénéficient d'une excellente productivité : navires d'une forte capacité de charge et peu coûteux à la construction comme à la navigation, équipages réduits, système d'information très développé permettant de saisir les opportunités et de maximiser l'utilisation des navires. Selon l'historien Richard T. Rapp, cette

16 J. de Vries et A. van der Woude, *Directie van de Levantse Handel en de Navigatie op de Midedellandse Zee*, op. cit., p. 380.

17 Hambourg n'a pas de traité avec les États barbaresques et confie la plus grande partie de ses trafics en Méditerranée à des navires battant pavillon danois (Altona, port appartenant au Danemark, est contigu avec celui de Hambourg).

entrée très agressive sur les marchés traditionnels méridionaux est la véritable explication du développement du Nord et du déclin de la Méditerranée¹⁸. Pourquoi cette réussite ? D'une part, le Nord dispose de produits dont la demande est très forte dans le sud de l'Europe : étain pour les Britanniques, céréales pour les Hollandais. D'autre part, une fois installés, les Nordiques cherchent à étendre leurs activités et font une redoutable concurrence aux produits méditerranéens, bénéficiant de l'excellente compétitivité de leurs manufactures. L'arrivée des draps du Nord, de moindre qualité mais aussi moins chers et répondant à la mode nouvelle, est une véritable catastrophe pour le textile italien dont les industries s'éteignent progressivement¹⁹. Cette supériorité est aussi belliqueuse : les Britanniques et les Hollandais, tout en subissant les risques de la navigation sur la lointaine Méditerranée, usent de la même violence, et semble-t-il à un niveau supérieur, pour s'imposer face à leurs concurrents.

26

LA MÉDITERRANÉE ET LE MONDE MÉDITERRANÉEN DANS LES DERNIÈRES DÉCENNIES DE L'ANCIEN RÉGIME

Au cours de la période précédant la Révolution française, la Méditerranée n'a sans doute pas la grandeur du temps de Philippe II décrite par Fernand Braudel dans son œuvre magistrale, mais des similarités sont cependant frappantes. Les entités politiques et les caractéristiques économiques du XVI^e siècle sont toujours en place au XVIII^e siècle : le pape, le roi d'Espagne, le doge de Venise, le dey d'Alger, le sultan ottoman règnent sur des territoires dont les frontières ont plus ou moins changé, mais dont les limites générales restent approximativement les mêmes. De la même manière, les principaux caractères économiques du XVI^e siècle restent identiques : les prêts bancaires génois, les trafics vénitiens, les marchés de céréales du Levant, de Sicile et d'Afrique du Nord ou les retours vers le Nord à partir des salines de Setubal et d'Ibiza. Quand le capitaine Adolf van der Moor, du navire danois le *Nesselblatt*, d'un port de 50 lasts, quitte Venise à la fin de 1747 ou au début de 1748 pour rejoindre Zante et prendre en charge une cargaison de raisins secs à destination de Hambourg, il exécute le même trafic que les premiers navires anglais deux siècles plus tôt²⁰. La continuité est encore plus évidente

18 R.T. Rapp, « The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution », *The Journal of Economic History*, XXXV, Sept. 1975, n° 3, p. 500-501.

19 I. Wallerstein, *Le Système monde du XV^e siècle à nos jours*, t. 1 : *Capitalisme et économie-monde (1450-1640)*, Paris, Flammarion, 1980, p. 192.

20 F. Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, p. 559.

dans le commerce des céréales. Alors que les stocks de grains des précédentes récoltes sont prêts à être exportés, les marchands attendent toujours avec une certaine anxiété les dernières informations sur les moissons en Sicile et les prévisions de récoltes en provenance de l'empire ottoman ou des États barbaresques. Si les récoltes sont mauvaises en Méditerranée, l'importation de la Baltique est la solution prise en dernier ressort, comme ce fut le cas dans les années 1590 et 1790. Bien que cela arrive rarement au XVIII^e siècle, les États ont toujours la possibilité d'utiliser, en cas d'urgence, la vieille méthode de lutte contre les famines initiée au XVI^e siècle qui consiste simplement à réquisitionner les navires chargés de céréales passant à proximité de leurs côtes²¹.

Certaines choses ont cependant changé. Comme on peut le lire dans les mémoires des voyageurs et les rapports consulaires du XVIII^e siècle, il devient évident que la mer Méditerranée est une région où la violence est beaucoup moins importante qu'elle ne l'était deux siècles auparavant. Cette affirmation ne fait pas référence à un « processus de civilisation » tel que l'a énoncé Norbert Elias, mais repose sur le fait que la violence et l'utilisation de la force sont beaucoup plus organisées et prévisibles. Les États européens ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour créer des monopoles commerciaux et agir en appliquant des règles décourageant la pratique de la violence. La lecture de Braudel peut donner l'impression qu'il est difficile de distinguer les commerçants et les pirates, notamment en ce qui concerne ces nouveaux venus que sont les Anglais et les Hollandais, qui affirment leur présence en Méditerranée en faisant la chasse à tous leurs concurrents²². Au XVIII^e siècle, la distinction est claire entre navires de commerce et navires de guerre, et un bâtiment d'une nation en paix avec tout le monde a de bonnes raisons d'espérer exercer son activité en toute sécurité. Cela ne signifie pas que la violence et la guerre ont disparu, mais elles sont maintenant encadrées légalement. Robert Lopez a fait une distinction utile concernant la navigation au long cours, entre ce qu'il appelle les zones intérieures et les zone extérieures. Une zone extérieure est caractérisée par l'aventure, l'imprévisibilité, les risques et de bons profits, alors que dans une zone intérieure règnent la paix, la

21 Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, *Handels- og Industritidende*, n° 17, 25 février 1793 : rapport en provenance de Malte daté du 31 décembre 1792. Le manque de grain est alors si grave que les autorités décident d'arrêter tous les navires entrant dans le port : *Handels- og Industritidende*, n° 4, 11 janvier 1805 : à la fin de 1804, le dey d'Alger, qui est traditionnellement un exportateur de céréales, ordonne que tous les navires transportant des grains soient arrêtés et amenés à Alger en raison des récoltes catastrophiques. Voir à ce sujet, Fernand Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, p. 575.

22 F. Braudel, *La Méditerranée...*, *op. cit.*, p. 634-635.

stabilité et une bonne gestion des affaires²³. La Méditerranée du XVI^e siècle présente quelques caractéristiques d'une « zone extérieure », alors qu'au cours du XVIII^e siècle, elle est totalement bien contrôlée et devient une « zone intérieure » pour la plupart des navires, un peu comme la Baltique l'est depuis des siècles.

En Méditerranée, le petit cabotage reste important malgré l'évolution du transport maritime. Les navires se déplacent encore de port en port comme aux temps anciens. À la date où se termine l'ouvrage de Braudel, les gros navires du Nord se sont imposés sur les routes méditerranéennes mais, malgré cela, il existe toujours un grand nombre de petits navires qui sillonnent les mers du Sud, de port en port. En septembre 1764, l'écrivain voyageur Tobias Smollett voyage entre Nice et Gênes sur un de ces navires qui accoste dans plusieurs havres au cours de la nuit²⁴. Au cours des conflits, le commerce à partir des ports français peut continuer malgré le blocus britannique parce que les petits maîtres des navires prennent leurs chargements sur les plages hors d'atteinte des vaisseaux de guerre anglais²⁵.

28

Une des caractéristiques de la Méditerranée au XVIII^e siècle est l'existence d'un réseau développé et bien structuré de services financiers et d'aides diverses. Il n'est pas nécessaire de naviguer avec des sommes d'argent, et les armateurs acceptent sans aucun problème des lettres de changes tirées sur Amsterdam, Hambourg et sur presque toutes les places où ils savent que celles-ci seront acceptées. Les anciens réseaux ethniques ou religieux existent toujours, mais leur importance est réduite et leur fonctionnement s'exerce principalement entre l'Europe chrétienne, le Levant et l'Afrique du Nord.

Au cours de la dernière décennie précédant 1807, alors que la guerre s'étend, qu'apparaissent de nouveaux foyers de pestilence et que la piraterie redevient présente, et la Méditerranée prend à nouveau les caractéristiques d'une « zone extérieure », avec le développement de l'insécurité et de la violence. Les États et les villes passent continuellement de main en main, les monnaies varient considérablement. En mars 1803, à Messine, le capitaine norvégien Christian Haiberg n'arrive pas à acheter une lettre de change sur l'Europe du Nord et décide, en désespoir de cause, de naviguer avec ses piastres espagnoles jusqu'à Barcelone²⁶.

23 R.S. Lopez, « The Trade in Medieval Europe: the South », dans Postan et Reich (dir.), *Cambridge Economy of Europe*, Cambridge, Cambridge UP, vol. 2 ; R. I. Menard, « Transport Costs and Long-Range, 1300-1800. Was there a European Transport Revolution in the early Modern Era? », dans J. Tracy (dir.), *The Political Economy of merchant Empires*, Cambridge, Cambridge UP, 1991.

24 T. Smollett, *Travels through France and Italy, 1766*, The World's Classics, Oxford, Oxford UP, 1979, p. 198-205.

25 Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, *Handels- og Industritidende*, n°78, 3 octobre 1800.

26 Bergens Universitetsbibliotek, *Det Krohnske Forretingsarskiv, Skipperbreve*. Christian Heiberg à Wollert D. Krohn, de Messine le 20 mars 1803.

Les puissances méditerranéennes sont encore capables de surprenants défis dans la construction navale militaire. Ainsi, en 1784, les forces navales réunies par l'Espagne pour partir à la conquête d'Alger ne sont en aucune manière inférieures à celles de Lépante en 1571. Mais la différence majeure est que la première puissance navale en Méditerranée provient d'un pays situé au-delà du détroit de Gibraltar. À l'exception de courtes périodes, la Navy britannique garde en effet le contrôle de la Méditerranée à partir de ses bases de Gibraltar et de Port-Mahon.

Le vaste canevas construit par Braudel présentait la Méditerranée au crépuscule de sa gloire avant qu'elle ne perde sa prééminence militaire, commerciale et politique en faveur des puissances montantes de l'Atlantique. Deux siècles plus tard, ce monde a presque disparu. En 1815, au retour de la paix après des décennies de conflits, la carte politique et économique de la Méditerranée est irrévocablement transformée. Les républiques marchandes de Venise, Gênes et Raguse n'existent plus, tout comme les chevaliers de Saint-Jean à Malte. Les États barbaresques doivent finalement renoncer à la piraterie, ne pouvant rivaliser avec les techniques militaires des puissances chrétiennes, et ensuite ils succombent rapidement au flot montant de l'impérialisme alors qu'au même moment leur souverain en titre, le sultan ottoman, affronte le nationalisme grec. Très rapidement, la baisse du coût du fret et l'amélioration des communications rendent obsolètes les entrepôts comme Livourne et Gênes et, dès lors, à la place de la Sicile, de l'Afrique du Nord, du Levant et de la Baltique, les États méditerranéens se tournent vers l'Amérique ou l'Ukraine pour leur approvisionnement en céréales²⁷.

Au cours de cette période, à la fois immobile et transitoire, les marines scandinaves profitent de leurs avantages, notamment leur neutralité, pour jouer un rôle de plus en plus important dans les trafics méditerranéens.

L'INVASION SCANDINAVE AU XVIII^e SIÈCLE

Au XVIII^e siècle, le royaume de Suède regroupe la Suède proprement dite, la Finlande et la Poméranie suédoise. Sa population totale est légèrement inférieure à 2 millions d'habitants en 1720 et est de 3 250 000 en 1800. Le royaume ne possède pas de colonies outre-mer hormis l'île de Saint-Barthélémy, aux Caraïbes, qui appartient à la couronne entre 1784 et 1878. Le royaume du Danemark, quant à lui, est un état regroupant plusieurs territoires et un

27 Det Kongelige Bibliotek, Copenhague, *Handels- og Industritidende*, n°20, 27 février 1804. Selon un rapport en provenance de Dantzig, les importations croissantes de la mer Noire ont profondément touché les exportations de la Baltique.

empire maritime. Le cœur du pays est composé du Danemark, de la Norvège et des duchés allemands de Schleswig et de Holstein. De plus, l'empire danois regroupe l'Islande, les îles Féroé et le Groenland dans l'Atlantique Nord, ainsi que quelques petites colonies et forteresses en Amérique, en Afrique et en Asie. La population totale du royaume, qui était d'environ 1 750 000 habitants en 1720, passe à 2 500 000 en 1800. En 1721, après la fin de la Grande guerre du Nord, les deux pays s'engagent dans des politiques commerciales très similaires, tout d'abord la Suède puis, une vingtaine d'années plus tard, le Danemark. Ces politiques consistent en la mise en place de barrières douanières, la prohibition des importations, le remplacement des produits étrangers par des productions domestiques, la publication d'actes de navigation, la signature de traités de commerce, l'ouverture de nouveaux consulats et la création de compagnies à monopole²⁸.

30

Il existe d'anciens et d'importants courants d'échanges de marchandises entre le Nord et le Sud de l'Europe, et pas seulement des céréales ou des produits stratégiques de la Baltique pour les constructions navales. Les métaux, le bois, le lin, les grains et le poisson sont transportés vers les pays du Sud et les navires repartent vers le Nord chargés de sel, de vin, d'huile d'olive et de produits de luxe. La Suède et la Norvège ont une production intérieure de métaux, de goudron, de bois et de poisson suffisante pour organiser une flotte marchande autour de l'exportation de ces produits. Par contre, le Danemark proprement dit, ainsi que les Duchés, n'ont pas de produits à vendre dans les pays méditerranéens, mais ils peuvent offrir leurs services de transport maritime pour l'acheminement des marchandises de la Baltique vers l'Europe du sud et la Méditerranée²⁹.

Au cours du xvii^e siècle, les armateurs scandinaves créent des liaisons maritimes avec le Portugal et l'Espagne atlantique et, à l'occasion, quelques navires entrent en Méditerranée, mais ces bâtiments doivent être fortement armés ou protégés par des navires de guerre. Si les navires scandinaves naviguent en très grand nombre vers la péninsule Ibérique ou pénètrent en Méditerranée, ils doivent être protégés des Barbaresques. Depuis le xvi^e siècle, les Régences d'Alger, Tunis et Tripoli sont les foyers d'une intense activité corsaire. Leur but, hormis la prise des navires, est la capture de chrétiens soit pour leur valeur d'usage – ils deviennent alors des esclaves –, soit pour leur valeur d'échange – ils sont alors des captifs pouvant servir de rançon.

28 O. Feldbæk, *Danmarks økonomiske historie 1500-1840*, Herning, Forlaget Systime, 1993 ; E.F. Hecksher, *An Economic History of Sweden*, Cambridge, Cambridge UP, 1941.

29 En raison de l'organisation des informations dans les sources danoises, la côte atlantique de la péninsule Ibérique au sud du Cap Finistère ne peut pas être distinguée de l'aire méditerranéenne.

En conséquence, des traités de commerce sont signés avec Alger, Tunis, Tripoli et le Maroc. Puis un traité de paix et de commerce est conclu avec le souverain en titre des États barbaresques c'est-à-dire le sultan ottoman d'Istanbul.

Les traités de paix entre les Scandinaves et les États barbaresques

Traités	Danemark	Suède
Alger	1746	1729
Tunis	1751	1736
Tripoli	1752	1741
Maroc	1753	1763
Sublime Porte	1756	1763

À l'origine, la signature des traités donne lieu à la création de compagnies à monopole : la Compagnie du Levant (1738-1756) pour les Suédois, la Compagnie générale du commerce (*Almindeligt Handelskompagni*, 1747-1774) et la Compagnie du Maroc (*Afrikanske Handelskompagni*, 1755-1768) pour les Danois. Toutes ces compagnies réduisent rapidement leur activité en raison de résultats décevants. Ensuite, le commerce et l'armement vers la Méditerranée s'organisent préférablement autour de petites associations caractérisées par leur souplesse³⁰. Pour les autorités scandinaves, ces traités avec les États barbaresques sont fondamentalement des accords de protection de type mafieux, par quoi ceux-ci s'engagent à envoyer chaque année un cadeau (tribut) constitué de produits pour la construction navale en échange de la garantie de leur sécurité contre toute attaque³¹. En 1770, devant les exigences accrues d'Alger, les autorités de Copenhague envoient certes une escadre pour faire le blocus du port maghrébin, mais l'aventure, fort coûteuse, se solde par un échec³². L'ensemble des problèmes concernant la sécurité et les coûts de protection est essentiel pour le Danemark et la Suède, et l'est aussi pour notre compréhension de la mise en place d'une organisation permettant d'exercer avec succès des activités dans l'espace méditerranéen.

30 D.H. Andersen, « Danske handelsforsøg på Levanten », *Erhvervshistorisk Årbog*, vol. 42, 1992 ; D.H. Andersen, *The Danish Flag...*, *op. cit.*, p. 55-77. En 1763, la Compagnie Générale de Commerce cesse son activité en Méditerranée et concentre ses armements maritimes vers les possessions danoises de l'Atlantique. Au Levant, une association fonctionne sous le contrôle de la Compagnie entre 1757 et 1764.

31 Les États barbaresques n'ont pas la même perception du tribut. À ce propos : C. Windler, *La Diplomatie comme expérience de l'autre. Consuls français au Maghreb (1700-1840)*, Genève, Droz, 2002.

32 D.H. Andersen, « La politique danoise face aux États barbaresques (1600-1845) », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et Littoraux du xv^e au xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 243-250.

La pacification et la sécurisation relative de la Méditerranée au XVIII^e siècle sont favorables aux États scandinaves qui n'ont pas la possibilité de vaincre les États barbaresques ou de faire escorter leurs navires dans les mers méridionales. La Suède renforce cependant régulièrement ses traités avec les Barbaresques en organisant des convois jusque et au départ du Portugal³³. Au cours du XVIII^e siècle, la diplomatie suédoise réussit à éviter tout conflit avec les États barbaresques. En revanche, le Danemark est en guerre avec Alger en 1769-1772, avec Tripoli en 1795-1797, et a des problèmes que l'on peut qualifier d'escarmouches avec Tunis en 1800-1802. Tous ces conflits sont très coûteux pour le royaume scandinave et aboutissent au même résultat : la navigation est très perturbée, et le Danemark doit finalement accepter de payer un tribut plus élevé. Financièrement, il est avantageux de payer : le coût de fonctionnement d'un vaisseau de ligne à la mer est d'environ 5 000 rixdalers par mois alors que les cadeaux annuels à Alger varient entre 25 000 et 40 000 rixdalers, sauf dans un petit nombre de cas isolés où ils s'élèvent à des montants plus importants. Généralement, le gouvernement danois a une position très pragmatique face aux exigences des autorités barbaresques. Ainsi, en 1789, le dey d'Alger fait une demande de canons qui ne respecte pas les termes du traité conclu entre les deux États. Le ministre des affaires étrangères du Danemark, A.P. Bernstorff, écrit calmement au Bureau du Commerce que le dey peut réduire ses demandes concernant des choses secondaires mais pas pour celles qu'il considère comme primordiales. Ainsi, l'on peut supposer que cette affaire est importante pour le souverain barbaresque car, bien que les canons soient réservés à une frégate en construction, le roi décide leur livraison en Barbarie. Après réflexion, Bernstorff ajoute que le Danemark est la seule nation qui a bénéficié de la paix avec Alger pendant une longue période, « un avantage qui n'a pas de prix »³⁴. Cette dernière phrase présente une autre raison concernant la bonne volonté des États européens pour payer le tribut. Ces derniers ne sont pas en guerre contre les États barbaresques au même moment : pendant que l'un gagne, l'autre est perdant. C'est peut-être pourquoi, malgré différents appels à une action commune au cours de la période, aucun front unifié ne voit le jour entre les nations chrétiennes avant le XIX^e siècle.

Le principal problème pour les États européens, comme le Danemark, n'est probablement pas la dépense résultant du paiement du tribut aux Barbaresques, mais le caractère imprévisible de leurs demandes et l'absence d'un mécanisme

33 L. Müller, *Consuls, Corsairs and Commerce*, op. cit., p. 65-68.

34 C.F. Wandel, *Danmark og Barbareskerne*, Copenhague, J. Lund, 1919, p. 56-57 ; Rigsarkivet Copenhague, *Kommercekollegiet*, 1149, A.P. Bernstorff au Bureau du Commerce du 6 décembre 1789.

automatique de régularisation du tribut. Le système est très différent du passage du Sund à Elsinore où le roi du Danemark a installé un péage depuis le xv^e siècle. En Méditerranée, une nation ne peut obtenir une réduction de son tribut annuel en cas de réduction de sa navigation et, en conséquence, la somme à payer est la même chaque année. En 1798, un contemporain calcula par ailleurs que les tributs annuels versés entre 1778 et 1787 représentaient le double de ce qui avait été fixé dans les traités³⁵. Mais, au cours de la même période, la navigation danoise avait triplé, tout particulièrement au cours des guerres, et les tarifs du fret avaient considérablement augmenté.

LA GUERRE ET LA NAVIGATION SCANDINAVE EN MÉDITERRANÉE (1738-1815)

Les pays scandinaves ont la possibilité de se tenir à l'écart des conflits de plus en plus violents qui éclatent entre la France, la Grande-Bretagne et leurs alliés ou, tout au moins, de limiter leur participation. Seuls la guerre russo-suédoise de 1788-1790 et le conflit entre le Danemark et la Grande-Bretagne en 1801 provoquent une baisse significative de leurs activités maritimes. Après le bombardement de Copenhague par la flotte britannique en 1807, le royaume entre dans la guerre aux côtés des Français et la navigation danoise vers la Méditerranée est interrompue pendant la durée du conflit.

La question se pose ainsi de savoir dans quelle mesure la guerre est un facteur déterminant dans le développement de la navigation scandinave. La neutralité est-elle rémunératrice, a-t-elle un effet durable, et ses avantages s'étendent-ils aux périodes de paix ? Le xviii^e siècle connaît un développement significatif du commerce, et l'économie de l'Europe et de ses colonies se transforme de plus en plus par la spécialisation, l'interdépendance et l'utilisation de produits étrangers. Ceci rend le trafic neutre plus nécessaire alors que les guerres sont de plus en plus longues et concernent des espaces de plus en plus larges. Au cours de la période, il existe un accord général au niveau européen concernant les principes de la neutralité, les droits et les devoirs des flottes non belligérantes au cours des conflits, et les mécanismes pour faire appliquer la loi. Mais, malgré ces principes, il existe de larges possibilités d'interprétation. Comment définit-on une marchandise de contrebande ? Un port sous blocus est-il fermé à la navigation ? Les navires neutres peuvent-ils naviguer vers des zones qu'ils ne fréquentent pas en temps de paix ? Comment les tribunaux de prise peuvent-ils

35 Rigsarkivet, Copenhague, *DFUA barbareskerne 1773-1855*, n° 2863. Un mémoire anonyme datant probablement de 1798, qui répond à une demande du ministre des Affaires étrangères, donne une estimation du coût et du gain effectif des traités avec les États barbaresques. Une partie de ce mémoire est transcrite dans C.F. Wandel, *Danmark og Barbareskerne*, op. cit., p. 88-91.

juger, tout particulièrement quand ils sont confrontés à des documents douteux et à l'évidence utilisés de manière abusive par des armateurs ou des marchands neutres ? Tout ceci laisse aux États neutres un grand champ de manœuvre et la possibilité d'obtenir des concessions, notamment quand la puissance maritime dominante, c'est-à-dire la Grande-Bretagne, est sous pression.

On a une idée de l'évolution de ces trafics maritimes grâce aux chiffres des passeports algériens délivrés aux navires de ces deux pays.

Jusqu'à la guerre d'Indépendance américaine, l'armement suédois fait preuve d'une croissance dynamique tant en temps de paix qu'en temps de guerre, alors que l'armement danois chute de façon marquée au cours de la guerre de Sept Ans. Les deux pays connaissent une très forte croissance pendant la guerre d'Indépendance américaine, conséquence probablement liée à l'échec des Provinces-Unies dans leur volonté de maintenir leur neutralité pendant le conflit. Par la suite, la flotte danoise réussit à conserver les parts de marché

34

Nombre de passeports algériens délivrés, 1738-1815 (moyennes annuelles)

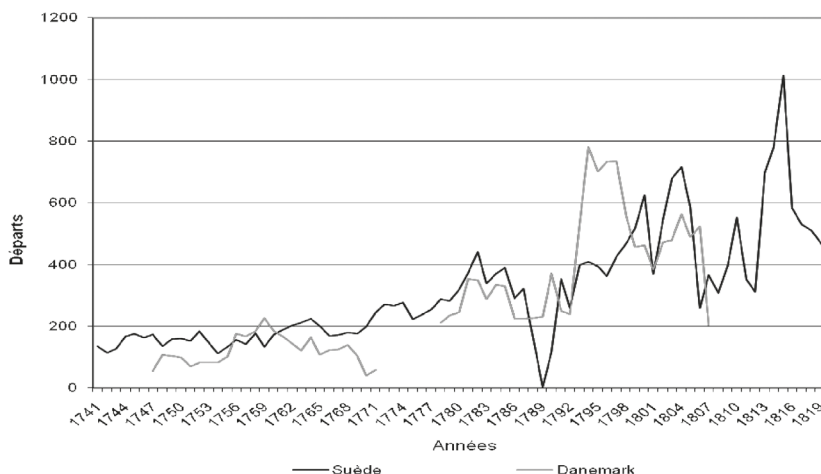
		Suède	Danemark
Guerre de Succession d'Autriche	1738 (1740)-1748	135	
% évolution entre les deux périodes		+10 %	
Paix	1749-1755	149	88
% évolution entre les deux périodes		+16 %	+94 %
Guerre de Sept Ans	1756-1763	173	171
% évolution entre les deux périodes		+20 %	-37 %
Paix	1764-1777	207	108
% évolution entre les deux périodes		+16 %	+161 %
Guerre d'Indépendance américaine	1778-1783	340	282
% évolution entre les deux périodes		-29 %	-4 %
Paix	1784-1792	243	270
% évolution entre les deux périodes		+95 %	+97 %
Guerres révolutionnaires et napoléoniennes	1793-1815	475	562

Source : D. H. Andersen, *The Danish Flag...*, *op. cit.* ; L. Müller, *Consuls, Corsairs...*, *op. cit.*

Remarques : les statistiques suédoises sont disponibles à partir de 1738, celles du Danemark à partir de 1749. Il n'y a pas de chiffres pour la navigation danoise entre 1772 et 1777 en raison de la perte du document recensant les passeports vers la Méditerranée. La guerre d'Indépendance américaine commence en 1776 mais ne touche l'Europe qu'en 1778 avec l'entrée de la France dans le conflit. En 1789, au cours du conflit russo-suédois, seuls trois passeports sont délivrés à des navires suédois : en incluant cette année particulière, la moyenne est de 216 navires entre 1784 et 1792. La brève période de paix entre la paix d'Amiens en 1802 et la déclaration de guerre en 1803 a été incluse dans les guerres napoléoniennes. En 1807, les navires danois ne viennent plus en Méditerranée et les Suédois profitent de cette disparition pour accroître leur activité : de ce fait, les 562 navires correspondent à la période 1793-1807. Au cours de la période 1747-1807, il y a environ 17 000 départs sous pavillon suédois et environ 16 000 sous pavillon danois.

qu'elle a gagnées durant le conflit alors que la Suède est touchée par la guerre qui l'oppose à la Russie en 1788-1790. Les conflits révolutionnaires sont une aubaine pour les deux pays, avec une croissance très marquée de leurs activités maritimes. Une analyse plus mathématique des revenus de l'armement danois confirme ces statistiques³⁶. La guerre a des conséquences sur la croissance de l'activité et cet effet se poursuit au cours des périodes de paix qui suivent, mais une partie de ces gains est due à des avantages économiques particuliers, comme, par exemple, le faible coût des salaires, qui permettent de proposer des tarifs de frets avantageux aux négociants. Pour apprécier les conséquences des guerres et des menaces de guerres, un aperçu des voyages année par année est très éclairant.

Délivrance de passeports algériens (1741-1820)



Source : D.H. Andersen, *The Danish Flag...*, *op. cit.* ; L. Müller, *Consuls, Corsairs...*, *op. cit.*

Entre 1781 et 1785, les chiffres de la navigation danoise augmentent fortement, situation qui peut être liée à la crise entre Joseph II et les Pays-Bas concernant la réouverture de la Scheldt. La très forte hausse de la navigation danoise au début des années 1790 est probablement due à la crise du détroit de Nootka entre la Grande-Bretagne et l'Espagne, croissance qui se poursuit au cours des années suivantes avec le conflit franco-britannique. Les salaires des matelots anglais ont pratiquement doublé en 1790³⁷, ce qui montre qu'il est difficile de différencier

³⁶ D.H. Andersen and H.J. Voth, « The Grapes of War : Neutrality and Mediterranean Shipping under Danish Flag, 1747-1807 », *Scandinavian Economic History Review*, 2, vol. 48, 2000, p. 5-27.

³⁷ S.P. Ville, *British Shipowning during the industrial Revolution: Michael Henley and Son, London Shipowners 1770-1830*, Manchester, Manchester UP, 1987, p. 164-66.

les facteurs politiques et économiques. Que ce soit durant les crises ou durant les guerres, les propriétaires de navires des États en conflit sont touchés de deux manières : d'une part, les marchands recherchent les navires neutres pour leurs cargaisons et, d'autre part, les matelots doivent partir sur les navires de guerre ou, s'ils sont disponibles, demandent des salaires plus élevés.

Le trafic commence à décliner en 1798, ce qui est probablement dû aux mesures prises en 1797 par la France contre la navigation neutre. Cette explication est en accord avec les rapports annuels du Bureau du Commerce concernant l'état de la navigation³⁸. Le rapport de 1797 présente d'une façon très positive le succès de la navigation danoise alors que ceux des années suivantes sont beaucoup plus pessimistes. En 1799, le Bureau distingue quatre raisons spécifiques qui expliquent le déclin de la navigation nationale :

- 1) Les changements de la situation politique en Europe
- 2) Les mesures britanniques contre les neutres
- 3) Les États barbaresques
- 4) Les épidémies

36

La poursuite du déclin en 1799 et 1800, après l'assouplissement des mesures prises par la France, doit être liée aux difficultés avec Tunis en 1800-1802 et au fait que, désormais, les Britanniques commencent à appliquer des règles sévères contre la navigation danoise. La géographie politique de l'Italie est également profondément transformée avec l'invasion française. L'important entrepôt de Gênes tombe aux mains de la France et subit un déclin catastrophique, alors que Livourne est occupée par deux fois par les forces françaises. D'une manière générale, la lecture des rapports consulaires et des correspondances des capitaines en Méditerranée donne l'impression qu'au cours des dernières années du siècle la guerre a procuré une certaine liberté dans les échanges en général et que les trafics sont arrivés à une situation de blocage où la navigation, même neutre, a des difficultés pour se rétablir. L'intensification des conflits semble également avoir accru l'incidence des épidémies et il y a, à l'évidence, une augmentation des rapports concernant des navires touchés par la peste.

La capacité à rester neutre est un paramètre de compétitivité tout comme les bas salaires et le maintien d'une productivité élevée. C'est également un avantage qui s'accroît avec le temps. Les conflits deviennent de plus en plus longs et intenses, avec comme point culminant la période 1793-1815 quand l'Europe connaît un état de guerre quasi ininterrompu. Au cours de la guerre de Sept Ans, les Provinces-Unies étaient restées neutres et s'étaient emparées de la plus grande part des bénéfices de la neutralité mais, après leur entrée en guerre au cours de la guerre d'Indépendance

38 Rigsarkivet, Copenhague, *Forestillinger og resolutioner 1794-1800*, KK 1590, 1591, 1592.

américaine, puis leur occupation par les Français en 1795, la Suède et de Danemark restent les seuls pays neutres à disposer d'importantes marines marchandes.

LES CARACTÉRISTIQUES DE LA NAVIGATION DANOISE EN MÉDITERRANÉE

Les caractéristiques de la navigation danoise apparaissent comme relativement stables au cours du temps. Les cargaisons sont souvent composées de différents produits, notamment parce que les capitaines ont besoin d'équilibrer le poids et le volume. Les listes consulaires ne donnent pas des statistiques exactes car elles enregistrent les chargements sous des rubriques générales. Cependant, il est possible de relever quatre courants de navigation sous pavillon danois vers la Méditerranée :

1) Les plus gros navires, environ un tiers du total, domiciliés majoritairement dans les duchés, arrivent de la Baltique chargés de lin, de bois et de céréales.

2) Entre un quart et un cinquième du total vient de Norvège avec des poissons et du bois. Ce sont principalement des navires norvégiens alors que les bâtiments du Danemark proprement dit sont de moins en moins nombreux à la fin du XVIII^e siècle.

3) Entre un quart et un cinquième arrive des îles Britanniques sur ballast en temps de paix. Ils sont chargés de métaux, de charbon et de produits alimentaires en temps de guerre. La plupart de ces navires sont norvégiens, et ce trafic résulte très probablement des énormes exportations de bois scandinave vers les îles Britanniques. Au retour, la flotte se disperse soit en recherchant une cargaison de retour vers la Norvège soit en participant à l'activité plus profitable de *tramping* entre les ports européens.

4) Environ un dixième des navires vient de Hambourg chargés des marchandises diverses et de produits manufacturés. Ces navires sont en majorité domiciliés à Altona, port des duchés. En février 1751, Hambourg a signé un traité de paix avec le dey d'Alger sur le modèle des traités passés avec les autres nations mais, sous la pression des Espagnols, la ville hanséatique a dû annuler l'accord durant l'été de 1752³⁹. John, résident danois à Hambourg, connaissant la prochaine annulation du traité avec Alger, faisait remarquer que ceci serait un grand avantage pour la navigation danoise⁴⁰. En effet, il est évident que le grand nombre de navires d'Altona correspond en réalité à des expéditions hambourgeoises : ce n'est pas un phénomène de temps de guerre mais une habitude, que ce soit la paix ou la guerre.

39 H. Pohl, *Die Beziehungen Hamburgs zu Spanien und der Spanischen Amerika zur Zeit von 1740-1807*, Wiesbaden, F. Steiner, 1963, p. 20 sq.

40 Rigsarkivet, Copenhague, *Kommercekollegiet* 363, Lettre de l'agent John à Hambourg du 23 mai 1752.

Selon l'historien J. G. Büsch, tout le transport de Hambourg est effectué par des navires danois car le pavillon hambourgeois n'est pas respecté par les Barbaresques⁴¹.

Deux changements importants sont à relever au cours de du XVIII^e siècle. Tout d'abord, les cargaisons de céréales deviennent de plus en plus nombreuses au cours de la décennie encadrant 1800. La Baltique devient à nouveau un fournisseur important, comme elle l'était dans les années 1590, mais les produits arrivent de toutes les places disposant de stocks disponibles, et même d'Arkhangelsk, port de la mer Blanche. Les premières destinations sont Lisbonne et Barcelone. En outre, le poisson norvégien gagne des parts de marché en Méditerranée. Les plus importants ports d'arrivée sont italiens et espagnols, notamment Barcelone.

La croissance des transports de produits alimentaires vers la Méditerranée dans les années 1790, qui croît à un niveau jamais atteint jusque là, est évidemment liée aux guerres européennes, à la famine de 1793-1795 en France, et à la nécessité d'approvisionner les armées. Dans le cas de Barcelone et des autres ports qui se trouvent à proximité de la France et de l'armée française, la plus grande partie des céréales est probablement rechargée dans de petites embarcations et déchargée dans de petits havres côtiers, à l'insu de la Navy britannique. En 1798, il arrive 86 cargaisons complètes de grains à Lisbonne mais les cales de nombreux navires déclarant des marchandises diverses contiennent également en partie des grains.

Les arrivées de navires danois dans les ports du sud de l'Europe 1748-1806

Ports	1748	1758	1775	1785	1790	1798	1802	1806
Lisbonne	41	151	27	96	53	159	95	173
Setubal	11	5	47	67	73		42	25
Port à port ⁴²	9	10	17	21	26	24	27	25
Cadix			32	93	61	23	108	21
Malaga		29	20	65	66	246	125	71
Barcelone		9	21	68	42	174	171	164
Carthagène			3	7	14	13		10
Livourne	27	55	19	44	49	85	105	146
Gênes			21	39	60	41	76	13
Marseille	17	23	15	109	62	24	63	11
Sète			11	59		2		63
Venise	5	14	3	11	7	13	13	15
Trieste					9	10	18	

Source : Listes, correspondances consulaires et informations diverses publiées dans *Det Kongelige Bibliotek*, Copenhague, *Handels- og Industritidende*.

41 L. N. Henningsen, *Provinsmatadorer fra 1700-årene*, Flensborg, Studiefdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, 1985, p. 85.

42 L'expression "port à port" pose problème. Traditionnellement, elle signifie que les navires sont à destination de plusieurs ports différents (cf. les ouvrages d'O. Feldbæk). Dans les archives danoises, elle concerne plus vraisemblablement les navires à destination d'Oporto (Porto) comme le fait remarquer Ole Ventegodt (*Redere, Rejser og Regnskaber*, Flensborg, Studiefdelingen ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, 1989, p. 164).

La plus grande partie de la navigation sous pavillon danois s'organise dans un espace compris entre les ports portugais de la côte atlantique et les ports de Venise et Trieste sur l'Adriatique. La zone peut même être réduite et la limite fixée à Gallipoli, dans le sud de l'Italie, car le nord de l'Adriatique n'est fréquenté que par un très petit nombre de navires. Quelques bâtiments peuvent participer à des navigations plus lointaines : certains poursuivent leur voyage jusqu'à Constantinople, Alexandrie, Chypre et Salonique alors que d'autres se dirigent vers la côte de l'Afrique du Nord pour charger des céréales ou des produits exotiques, à l'exemple des plumes d'autruche, mais ces trafics sont marginaux. La ligne la plus importante pour la navigation danoise a pour départ la côte ouest de la Méditerranée et pour arrivée Livourne ou Naples et la Sicile. Cette seconde direction, plus au sud, est cependant de moindre importance. Environ 9/10^e des navires pratiquent ces trafics très rentables.

Les arrivées en Méditerranée traduisent l'importance croissante des ports espagnols, notamment Barcelone. Le port catalan reçoit un nombre de plus en plus important de navires du Nord, principalement chargés de poisson norvégien. Cette progression des trafics est due à des causes naturelles comme les mauvaises récoltes ou l'abondance sur certains marchés mais, tout spécialement à la fin du siècle, la cause principale en est la guerre. Au moment où de grandes zones de l'Italie passent sous le contrôle des Français et où, en conséquence, leur commerce est réduit, ou est totalement arrêté en raison du blocus britannique, les ports espagnols jouent un rôle essentiel. Au cours des conflits, Gênes disparaît presque totalement des routes maritimes danoises alors que Barcelone accroît considérablement ses importations de *stockfish* et que d'autres ports, à l'exemple de Malaga ou de Cadix, cessent d'être uniquement des lieux de relâche en cas de mauvais temps ou d'avitaillement, et deviennent de véritables ports de commerce. Les changements de la navigation danoise au cours de cette période sont un exemple de la volonté du commerce de poursuivre son activité en temps de guerre. Alors que Marseille et Gênes sont réduits à l'inactivité en raison du blocus, les marchandises arrivent cependant au compte-gouttes vers leurs marchés habituels en France, transportés par des navires neutres vers des ports italiens ou espagnols, puis rechargés dans de petites embarcations locales qui naviguent en rasant les côtes.

Pour l'historien Ralph Davis, la navigation sans commerce n'est pas réellement profitable et le fait de naviguer entre différents points à la recherche de cargaisons n'est pas une activité très productive. Selon lui, il est préférable de s'en tenir à une route déterminée pour maximiser ses connaissances et utiliser au mieux l'information disponible⁴³. L'armement danois en Méditerranée

43 R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry*, David & Charles, Newton Abbot, 1972, p. 361-362.

ne respecte pas ces deux règles. Bien que l'exportation de marchandises norvégiennes augmente beaucoup, la plupart des navires font du cabotage vers la Méditerranée à la recherche de frets. Dans les listes consulaires, il est parfois noté sous la rubrique destination : « à la recherche d'une cargaison ». Au cours des années précédant 1807, il est également stipulé de temps à autre dans la demande de passeport pour l'Europe du sud : « Vers la Baltique et ainsi de suite ». La cargaison de départ est généralement choisie par les propriétaires mais, à partir de là, le capitaine est laissé à sa propre initiative tout en bénéficiant des contacts de l'armateur dans les différents ports européens. Il peut choisir un chargement de produits coloniaux à Lisbonne pour Gênes, Livourne ou Marseille, prendre part au trafic des céréales siciliennes et, s'il n'y a pas d'autres possibilités, rechercher un chargement de retour vers le Nord consistant généralement en sel de Setubal, Ibiza et Trapani, accompagné de vin et d'eau-de-vie de Sète ou d'huile, de vins et de fruits de la côte génoise. La spécialisation des propriétaires des navires dans l'armement apporte de véritables avantages. D'une part, le négociant est sûr que l'armateur n'est pas négociant et ne va pas agir pas de manière opposée aux intérêts du chargeur⁴⁴. D'autre part, l'activité d'armement demande moins de capital et est beaucoup moins risquée que le commerce. Cependant, dans quelques cas, on peut suspecter que les connaissances apportées en transportant pour les autres sont parfois utilisées par certains armateurs quand ceux-ci désirent pratiquer un peu de commerce pour eux-mêmes.

Les coûts du fret constituent une part importante dans le coût total d'une cargaison. En 1776, il a été calculé qu'une cargaison de 30 grands mâts pour la marine française coûtait 28 620 livres à leur départ de Saint-Petersbourg et 44 119 livres à leur arrivée à Brest⁴⁵. Dans ce calcul sont inclus l'assurance et le droit du passage du Sund, mais la plus large part du coût vient du fret. Le transport de marchandises stratégiques de grandes dimensions, comme les mâts de la Baltique, est coûteux surtout après la révolte des colonies anglaises d'Amérique qui a considérablement accru les tarifs du fret en apportant l'insécurité sur les mers européennes. Le cas des céréales n'est guère différent : en 1793, un mémoire sur les exportations danoises de grains à Marseille fait remarquer que le coût du fret constitue environ 25% du prix de vente dans le port provençal. Cependant, les capitaines qui se lancent dans une activité de *tramping* ne recherchent pas leurs cargaisons de manière aveugle. Les

44 Le même souci d'éviter toute concurrence pousse parfois les négociants à refuser aux capitaines l'utilisation de leur droit traditionnel de transporter quelques marchandises pour leur propre compte.

45 P. W. Bamford, *Forests and French Sea power*, Toronto, University of Toronto Press, 1956, p. 167, note 39.

navires danois fonctionnent de façon très opportuniste, changeant de ports et de cargaisons selon l'évolution des conditions économiques. Derrière la myriade de ports et de cargaisons, un nombre limité de routes, présentant des caractéristiques bien définies, domine les trafics méditerranéens. Habituellement, les capitaines connaissent très bien les options disponibles et, dans le cas contraire, il existe un réseau parfaitement bien organisé d'agents chargés de les aider. Ainsi, les routes possibles ne sont ni nombreuses ni aventureuses.

Le voyage du navire *La Susanna* de Trondheim, commandé par Rolf Dirichsen, propriétaire Hans Horneman, offre un exemple de la manière dont un capitaine organise son voyage selon les possibilités qui s'offrent à lui⁴⁶. Lorsqu'il quitte Trondheim, son navire est chargé de poissons et d'un peu de produits métallurgiques. Habituellement, le poisson est vendu selon un prix préétabli et adressé à un destinataire en Méditerranée par l'intermédiaire d'un agent qui reçoit la marchandise en consignation. Cependant, Rolf Dirichsen est sans doute un homme de confiance puisqu'il a la responsabilité de vendre la cargaison. *La Susanna* arrive à Marseille en juin 1757, mais le capitaine juge que les prix sont trop faibles pour écouler la marchandise même si aucun autre navire chargé de poisson n'est attendu. Il consulte quelques personnes recommandées par l'agent de son armateur (celui-ci réside à Amsterdam), mais il juge que leur offre est trop basse. Il écrit à Gênes et à Livourne et, après une escale d'une quinzaine de jours, il poursuit sa route vers le port toscan, bien qu'il n'ait pas reçu de réponses à ses demandes. Il arrive à Livourne au début d'août mais, là aussi, les prix sont trop bas et plusieurs cargaisons en provenance de Bergen sont attendues. L'état du poisson séché commençant à se détériorer, le capitaine le fait décharger et mettre à sécher à l'air libre, ce qui oblige ses hommes à travailler jour et nuit pour le retourner. Les prix ne sont toujours pas bons et sont même pires à Gênes, aussi Rolf Dirichsen décide-t-il de vendre ses poissons à Livourne car ses agents dans la ville peuvent lui procurer un chargement de grains au départ de la Sicile pour Lisbonne. Il a une autre possibilité de cargaison à destination de Hambourg, mais la saison est fort avancée et il risque de devoir hiverner dans le port de l'Elbe. À la fin d'août, il a vendu son poisson mais les prix chutent brusquement. L'acheteur lui offre alors une prime en espèces et le règlement de toutes ses dépenses s'il revient sur la vente. Rolf Dirichsen refuse et, après avoir déchargé, *La Susanna* arrive autour du 7 septembre à Naples, d'où elle continue

46 H. Berg, *Tronhjems Sjøfart under Eneveldet 1660-1814*, Trondheim, Tronhjems Sjøfartsmuseum, 1938-1941, p. 144-152. Le navire possède le passeport n° 208 du 31 décembre 1756. Les informations fournies par les consuls permettent de suivre avec précision le voyage du navire.

son chemin vers Trani pour charger des grains. Le reste du voyage la conduit à Carthagène, Lisbonne, Alger, puis enfin à Trondheim où elle revient avec un chargement de sel.

Les types de navires danois changent au cours de la période 1750-1807. Une recherche précise sur la flotte de Flensburg montre que l'ancien type de navire hollandais à fond plat disparaît au profit de navires plus rapides⁴⁷. Ce changement est indispensable aux besoins d'une marine de commerce spécialisée dans le *tramping*, qui doit avoir la capacité de pouvoir naviguer par tous types de temps sur toutes les mers d'Europe, d'Arkhangelsk à Smyrne. Les Britanniques sont sceptiques face à l'évolution des navires scandinaves en raison de leur capacité de chargement moindre et ils restent fidèles plus longtemps au type de navire à fond plat. En 1813, un agent de l'armateur britannique Henley écrit que « les Danois construisent des navires qui n'ont pas beaucoup fait leurs preuves... », mais exprime cependant sa surprise quand il constate la très grande capacité de chargement d'une prise danoise⁴⁸.

42

Ce changement du type de navires est lié à l'évolution du fonctionnement de l'armement, notamment la durée des voyages. En raison de la validité des passeports algériens limitée à deux ans – sauf si le navire retourne dans ses eaux nationales et doit, dans ce cas, prendre un nouveau passeport –, il est impossible de faire une étude détaillée de la longueur des voyages basée sur les dates de retour des passeports. Par ailleurs, des plaintes des consuls indiquent que certains capitaines poursuivent leurs trafics avec des passeports invalides⁴⁹. Il est cependant évident que les voyages durent longtemps. Avant le début de la guerre de Sept Ans, la plupart des expéditions vers la Méditerranée sont de moins d'un an, un tiers d'entre elles étant de sept à huit mois. Ensuite, il semble que l'habitude traditionnelle de partir au début du printemps et de revenir avant les tempêtes d'hiver et la venue des glaces dans le Nord soit devenue trop contraignante. Pendant le conflit, environ la moitié des voyages s'effectue dans l'année, le reste des navires revenant l'année suivante. En 1763, après la fin de la guerre, de nombreux navires ne reviennent pas au modèle ancien. Environ les trois quarts d'entre eux retournent à leur port d'attache dans l'année mais un quart poursuivent leur activité. Plus tard, au cours

47 O. Ventegodt, « Flensburg's "flatgoing" and "sharpgoing" Ships between 1750 and 1807 », dans *5th International Congress of Maritime Museums. Proceedings 1984*, Hamburg, Museum für Hamburgische Geschichte, 1985 ; *id.*, « Tausend Schiffe aus Flensburg », dans *Flensburg 700 Jahre Stadt - eine festschrift*, vol. 1, Flensburg, Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, t. 36, 1, 1984.

48 S.P. Ville, *English shipowning ...*, *op. cit.*, p. 40-42.

49 Les autorités admettent qu'un problème se pose quand un capitaine perd un fret intéressant alors qu'il attend un passeport en provenance de Copenhague. C'est pourquoi, en 1759, un décret autorise les capitaines à régler un droit au consul local pour obtenir un nouveau passeport et pouvoir ainsi continuer leurs voyages.

du conflit avec Alger, un retour aux anciennes habitudes de voyages d'une durée de moins d'une année peut être constaté. De nombreux navires ne passent pas le détroit de Gibraltar par crainte des pirates et choisissent de retourner vers le Nord avec un chargement de sel portugais. Entre 1778 et 1782, la guerre d'Indépendance américaine semble avoir entraîné un changement important et durable vers de plus longs voyages. Cependant, les bâtiments naviguent rarement pendant plusieurs années sans revenir à leurs ports d'attache. Le voyage du bâtiment *La Fidentia*, d'un port de 102,5 last, qui quitte Flensburg (Schleswig) en juin 1800, est un exemple de ces nouveaux trafics. Le navire va tout d'abord à Memel, puis de Memel à Lisbonne, de Lisbonne à Arzou en Afrique du Nord, d'Arzou à Lisbonne, de Lisbonne à Venise, de Venise à Zante en Grèce, de Zante à Hull en Angleterre, et enfin de Hull à Flensburg où il revient en avril 1806⁵⁰.

Ces trafics procurent un gros profit. L'historien danois Ole Ventegodt a montré, dans une remarquable étude basée sur deux livres de comptes d'un armement de Flensburg concernant trois navires, que, pendant les guerres révolutionnaires et napoléoniennes, un navire effectuant ces longs voyages pouvait atteindre une rentabilité annuelle de 20 %⁵¹.

Les marines danoises et suédoises ont su profiter des opportunités qui s'offrent à elles au cours des dernières décennies de l'Ancien Régime. Les multiples guerres entre les grandes puissances européennes ainsi que la perte de la neutralité des Provinces-Unies pendant la guerre d'Indépendance américaine ont permis aux deux puissances moyennes du Nord, les seules qui à la fois avaient une flotte d'importance et qui étaient neutres, de s'emparer de multiples trafics, notamment en Europe du Sud. Les Danois se sont lancés dans une intense et très lucrative activité de *tramping* entre l'Europe atlantique et la Méditerranée, ainsi qu'à l'intérieur de la Méditerranée. L'importance de la neutralité, tout comme le rôle des guerres dans les changements commerciaux, ont sans doute été sous-estimés dans de nombreuses études portant sur le commerce européen. La croissance des activités scandinaves en temps de guerre n'est pas uniquement une période exceptionnelle entre deux périodes de paix : elle marque aussi une profonde transformation des activités maritimes en Europe occidentale.

50 Archive of Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig, *Flensburg* (photocopie) : livre de bord de *La Fidentia*.

51 O. Ventegodt, *Redere, rejser og regnskaber, op. cit.*, p. 34-39.

ANNEXE 1 : LES CARACTÉRISTIQUES DE LA NAVIGATION NEUTRE EN MÉDITERRANÉE

Les arrivées en Méditerranée selon les sources consulaires danoises 1747-1807
(en pourcentage)

Zone de départ	1747-1771	1772-1807
Royaume du Danemark	22	26
Baltique	37	27
Hambourg	11	11
Europe de l'Ouest	26	31
Autres	3	5
	100 %	100 %
	2101 voyages	1773 voyages

Source : Rigsarkivet, Copenhague, Listes établies par les consuls danois en Méditerranée.

Note : Les statistiques sont basées sur les sources consulaires danoises qui ont été préservées pour différents ports de la Méditerranée. Les listes de Lisbonne et de Livourne sont très complètes alors que celles en provenance d'Espagne et de Sicile sont plus fragmentaires. Comme l'organisation des statistiques diffère entre les deux périodes, les chiffres donnent une représentation générale de la distribution des flottes et non les chiffres exacts.

44

ANNEXE 2 : CARGAISONS ET ROUTES DE NAVIGATION DES NEUTRES EN MÉDITERRANÉE AU XVIII^e SIÈCLE

Routes et cargaisons les plus fréquentes en Méditerranée

- De Lisbonne à Livourne et Gênes avec des produits coloniaux
- De l'Afrique du Nord, Morée et la Sicile vers Livourne avec des céréales
- De Livourne avec différentes marchandises vers d'autres ports méditerranéens
- De Gênes avec des céréales vers le Portugal et l'Espagne ou sur lest vers Naples et la Sicile pour prendre des chargements de céréales pour les mêmes destinations

Routes et cargaisons habituelles sortant de la Méditerranée

- De Gallipoli en Italie vers Hambourg et Brême avec de l'huile
- De la Sicile vers l'Europe de l'Ouest et du Nord avec de l'huile et des fruits
- D'Ibiza, Trapani et Setubal vers l'Europe du Nord avec du sel
- De la côte génoise vers l'Europe du Nord avec de l'huile, des fruits et des vins
- De Sète vers l'Europe du Nord avec des vins et de l'eau-de-vie
- De Barcelone vers l'Europe de l'Ouest et du Nord avec des vins et de l'eau-de-vie
- De Malaga vers l'Europe de l'Ouest et du Nord avec des fruits
- De Zante vers Hambourg avec des raisins secs.