

numéro

10-11

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*La recherche internationale  
en histoire maritime :  
essai d'évaluation*

Emmer – 979-10-231-1736-3



# 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

# Revue 10-11 d'histoire maritime

**La recherche internationale  
en histoire maritime :  
essai d'évaluation**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2010  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-590-7  
PDF complet – 979-10-231-1730-1

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1731-8  
Le Bouëdec – 979-10-231-1732-5  
Tranchant – 979-10-231-1733-2  
Marzagalli – 979-10-231-1734-9  
Marnot – 979-10-231-1735-6  
**Emmer – 979-10-231-1736-3**  
Harlaftis – 979-10-231-1737-0  
Weber – 979-10-231-1738-7  
Pourchasse & Schmidt – 979-10-231-1739-4  
Buti & Péret – 979-10-231-1740-0  
Lenhof – 979-10-231-1741-7  
Polonia – 979-10-231-1742-4  
D'Angelo – 979-10-231-1743-1  
Bustos-Rodríguez & Cérino – 979-10-231-1744-8  
Sarrazin – 979-10-231-1745-5  
Sauzeau – 979-10-231-1746-2  
Normand – 979-10-231-1747-9  
Taudal Poulsen – 979-10-231-1748-6  
Amorim – 979-10-231-1749-3  
Borde – 979-10-231-1750-9  
Llinares & Hroděj – 979-10-231-1751-6  
de Préneuf & Motte – 979-10-231-1752-3  
Bruneau – 979-10-231-1753-0  
Vallejo – 979-10-231-1754-7  
Chaline – 979-10-231-1755-4  
Huetz de Lempis & Laux – 979-10-231-1756-1  
North – 979-10-231-1757-8  
Haudrière – 979-10-231-1758-5

Mise en page Lettres d'Or  
Version numérique : 3dzs/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	
<b>Jean-Pierre Poussou</b> .....	5
Introduction	
<b>Gérard Le Bouëdec</b> .....	7
Les échanges au Moyen Âge : des grands horizons aux rivages	
<b>Mathias Tranchant</b> .....	17
Les échanges maritimes à l'époque moderne : bilan et perspectives de la recherche française	
<b>Silvia Marzagalli</b> .....	31
Les échanges : du rivage aux grands horizons : état de l'historiographie française pour l'époque contemporaine (XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles)	
<b>Bruno Marnot</b> .....	43
L'histoire maritime hollandaise et l'expansion de l'Europe : 1600-1800	
<b>Peter C. Emmer</b> .....	63
L'histoire maritime en Grèce	
<b>Gelina Harlaftis</b> .....	75
Histoire maritime et histoire des sociétés littorales en Allemagne (XIX <sup>e</sup> -XX <sup>e</sup> siècles)	
<b>Klaus Weber</b> .....	99
Rapport de synthèse	
Les échanges : des grands horizons au rivage	
<b>Pierrick Pourchasse et Burghart Schmidt</b> .....	127
Gens de mer et sociétés littorales en France à l'époque moderne	
<b>Gilbert Buti et Jacques Péret</b> .....	135
Travail des équipages et spécificités sociales des gens de mer en France à l'époque contemporaine : une histoire en chantier	
<b>Jean-Louis Lenhof</b> .....	159
Les gens de mer et les communautés littorales : Approches pour une synthèse de l'historiographie portugaise	
<b>Amélia Polónia</b> .....	175
L'histoire maritime en Italie	
<b>Michela D'Angelo</b> .....	195
Rapport de synthèse	
Les gens de mer et les sociétés littorales	
<b>Manuel Bustos-Rodríguez et Christophe Cérino</b> .....	221

L'exploitation de la mer et des littoraux en France au Moyen Âge : bilan historiographique et bibliographique	
<b>Jean-Luc Sarrazin</b> .....	227
L'exploitation de la mer et de l'estran, de l'époque moderne au XIX <sup>e</sup> siècle	
<b>Thierry Sauzeau</b> .....	249
L'exploitation de la mer et de l'estran dans l'est du Canada : bilan historiographique	
<b>France Normand</b> .....	259
Les potentialités d'une histoire de l'environnement maritime : l'histoire des pêches et du milieu marin	
<b>René Taudal Poulsen</b> .....	269
L'exploitation de la mer et de l'estran : un bilan comparatif vu par l'historiographie portugaise	
<b>Inês Amorim</b> .....	285
Rapport de synthèse	
« L'exploitation de la mer »	
<b>Christian Borde</b> .....	311
La mer et la guerre à l'époque moderne	
<b>Sylviane Llinares et Philippe Hroděj</b> .....	317
L'écriture de l'histoire navale française à l'époque contemporaine : un modèle national ?	
<b>Jean de Préneuf et Martin Motte</b> .....	341
« <i>Gloria victis</i> ». L'écriture de l'histoire navale de la seconde guerre mondiale	
<b>Jean-Baptiste Bruneau</b> .....	357
La guerre navale en Castille au Bas Moyen Âge : bilan et perspectives de recherche	
<b>Eduardo Aznar Vallejo</b> .....	367
Rapport de synthèse	
« La guerre sur mer »	
<b>Olivier Chaline</b> .....	389
Exploration, découverte et représentations	
<b>Christian Huetz de Lempis et Claire Laux</b> .....	397
La mer en tant que lieu de mémoire	
<b>Michael North</b> .....	411
Rapport de synthèse	
« Explorations et découvertes »	
<b>Philippe Haudrère</b> .....	421
Bibliographie .....	423

# L'HISTOIRE MARITIME HOLLANDAISE ET L'EXPANSION DE L'EUROPE : 1600-1800<sup>1</sup>

*Peter C. Emmer*

## L'HISTORIOGRAPHIE MARITIME HOLLANDAISE DEPUIS LES ANNÉES 1970

Au cours des années 1970, plusieurs développements ont concrétisé un renouveau de l'histoire maritime des Pays-Bas, à partir de points de départ qui avaient été mis en place avant 1945. Intervint surtout, entre 1974 et 1978, la publication en quatre volumes d'une vaste étude de tous les aspects de l'histoire maritime des Pays-Bas et de la Belgique<sup>2</sup>. Il y eut aussi la fondation, en 1961, d'une *Société hollandaise d'histoire maritime*, et, la même année, le début de la parution de la *Revue hollandaise d'histoire maritime*<sup>3</sup>. Enfin, en 1978, la création, à l'université de Leyde, de la seule chaire hollandaise d'histoire maritime.

Les thèmes généraux de l'historiographie récente de l'histoire maritime hollandaise se rapportent à la construction navale, aux ports, à la navigation et aux marins. Ces sujets ont été étudiés pour les cinq domaines majeurs de l'activité maritime hollandaise dans le passé : la pêche à la baleine ; les compagnies des Indes ; la navigation en Europe et au Moyen-Orient ; la marine de guerre ; la pêche. Dans deux études historiographiques récentes, J. R. Bruijn a dressé la liste des travaux qui se rapportent à ces questions<sup>4</sup>.

1 Texte traduit par Jean-Pierre Poussou.

2 G. Asaert et al. (dir.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden*, Bussum, De Boer Maritiem, 1976-1978, 4 vol.

3 *Mededelingen Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis*, 1-43 (1961-1981) et *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* (1982-).

4 Jaap R. Bruijn, « The Netherlands », dans John B. Hattendorf (dir.), *Ubi Sumus? The State of Naval and Maritime History*, Newport, R.I., Naval War College Press, 1994, p. 227-243 ; *id.*, « Recent Developments in the Historiography of Maritime History in the Netherlands », *Research in Maritime History*, n° 9, décembre 1995, p. 193-211.

La plupart de ces publications ont été écrites en néerlandais, mais il y a quelques exceptions. Par exemple, une étude de la construction navale hollandaise avant 1800 a été écrite en anglais<sup>5</sup>. Dans cette même langue est parue l'étude de la marine de guerre hollandaise par J. R. Bruijn<sup>6</sup>, ainsi que plusieurs études sur « la mère de tous les commerces », c'est-à-dire le commerce hollandais avec la Baltique. Ce sont celles de J. V. T. Knoppers, *Dutch Trade with Russia from the Time of Peter I to Alexander I. A Quantitative Study in Eighteenth Century Shipping* (Montréal, 1976, 2 vol.) ; M. van Tielhof, *The Mother of all Trades. The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the late 16th to the early 19th century* (Leiden, 2002) ; W.G. Heeres et al., *From Dunkirk to Dantzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850* (Hilversum, 1988) ; J.Ph.S. Lemmink et J.S.A.M. Van Koningsbrugge, *Baltic Affairs. Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800* (Nijmegen, 1990). La traite hollandaise a été étudiée par J.M. Postma, *The Dutch in the Atlantic Slave Trade 1600-1815* (Cambridge, 1990). Récemment, le commerce hollandais atlantique de marchandises et d'esclaves a été l'objet d'un bref volume consacré à la première expansion maritime hollandaise dans l'Atlantique : J. Postma et V. Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping 1585-1817* (Boston, 2003).

Le volume du trafic maritime intercontinental entre les Pays-Bas et l'Asie aussi bien que le rôle de la *Vereenigde oost-Indische Compagnie* (– VOC), – ou Compagnie hollandaise des Indes orientales –, sur le marché du travail hollandais ont été étudiés de manière extensive sur la base d'une analyse quantitative à partir des documents conservés dans les archives de la Compagnie : J.R. Bruijn, F.S. Gaastra et I. Schoffer, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries* (Den Haag, 1987, 3 vol.).

Enfin, l'économie du premier commerce maritime hollandais a été étudiée sous tous ses aspects dans J.I. Israël, *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740* (Oxford, 1989).

## LES FONDATIONS DE L'EMPIRE MARITIME HOLLANDAIS

Sur le plan international, les activités maritimes hollandaises hors d'Europe ont beaucoup attiré l'attention, et c'est pourquoi, dans la suite de cette contribution, je voudrais me concentrer sur les causes de l'essor et

5 R.W. Unger, *Dutch Shipbuilding before 1800*, Assen, Van Gorcum, 1978.

6 J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, university of Columbia, South Carolina Press, 1993.



de la chute de l'Empire maritime hollandais dans l'Atlantique et en Asie. La base de la formidable expansion outre-mer des Hollandais fut la rapide croissance intérieure, qui atteignit son apogée entre 1580 et 1620. Après 1670, on eut une période de stagnation qui dura deux siècles. Cela signifie que, durant le XVIII<sup>e</sup> siècle, à l'intérieur, l'économie des Pays-Bas fut marquée par la stagnation, au moment où, dans l'ensemble de l'espace atlantique, la croissance économique était extrêmement forte. On ne s'étonnera donc pas de voir Adam Smith écrire en 1776 qu'à son point de vue, les Pays-Bas avaient « acquis le total accomplissement de richesses que la nature de leurs sols et de leur climat, ainsi que leur situation par rapport aux autres pays pouvaient leur permettre d'atteindre ». Les Pays-Bas avaient accumulé tant de capital que leur rapport tendait vers zéro, et que l'économie hollandaise ne pouvait pas avancer plus loin<sup>7</sup>.

Il ne faut pas qu'il y ait là une erreur d'interprétation : les succès de cette période de forte croissance, à la fois de courte durée et se situant très tôt, furent impressionnants, même par rapport aux critères d'évaluation modernes. Les Pays-Bas furent la première économie à casser la tendance de longue durée de chute des salaires réels entraînée jusque là par la montée de la population et celle des prix. Après 1580, un écart croissant entre les salaires réels en Angleterre et aux Pays-Bas se développa jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Durant le premier demi-siècle après 1575, quand le taux de croissance explosa, les salaires réels pour le travail non qualifié s'accrurent de 0,28 florin à 0,73. Comme la croissance des prix était beaucoup plus lente, l'accroissement des salaires réels ne fut pas inférieur à 50 % ! Il ne faut donc pas s'étonner que les Pays-Bas aient été envahis par un flot d'immigrants du travail. Il y avait peu de chance que leur afflux entraîne les salaires à la baisse tant la multiplication de leurs nombres était dépassée par la rapidité de la croissance de la demande de main-d'œuvre, malgré l'opinion de Karl Marx que la République hollandaise fut « la nation capitaliste type du XVII<sup>e</sup> siècle », et donc que, « vers 1648, les couches populaires hollandaises [étaient] surmenées de travail, plus pauvres et plus brutalement opprimées que celles de tout le reste de l'Europe »<sup>8</sup>.

Sur place, le miracle économique naquit bien avant que les possibilités économiques du vaste monde ne deviennent attractives. Jusqu'en 1650, la colonisation en Amérique du Nord fut très lente et s'avéra pleine d'embarras, ce qui s'applique même d'une manière encore plus large à l'espace caraïbe :

7 Jan de Vries, « Dutch Economic Growth in Comparative-Historical Perspective, 1500-2000 », *De Economist*, 148/4, 2000, p. 443-467, citation Smith, p. 451.

8 Jan Lucassen, « Mobilization of Labour in Early Modern Europe », dans Maarten Prak (dir.), *Early Modern Capitalism. Economic and Social Change in Europe, 1400-1800*, London, Routledge, 2001, p. 162.

les routes maritimes étaient loin d'être sûres, avec une piraterie rampante ; la colonisation était dangereuse par suite des attaques des Amérindiens. Vers 1600, la direction la plus prometteuse était de se procurer un accès légal ou illégal aux colonies espagnoles et portugaises du Nouveau Monde ; c'est ce que les Hollandais faisaient et qu'ils continuèrent de faire. Après la Trêve de Douze Ans avec l'Espagne, les Hollandais changèrent de stratégie et essayèrent de conquérir une partie du Brésil portugais. Cette volte-face de leur politique dans l'Atlantique entraîna des conséquences désastreuses : non seulement la conquête et l'occupation qui suivit, du Nord-Est brésilien vidèrent les coffres de la Compagnie hollandaise des Indes occidentales, mais encore elle détruisirent les relations illégales de commerce entre les Hollandais, les marchands sépharades exilés et les producteurs de sucre du Brésil portugais. Finalement, ce n'est qu'en 1667 que les Hollandais commencèrent à répondre au défi atlantique de la même manière que les Anglais et les Français, en conquérant une grande colonie de plantation : le Surinam. Malgré cela, dans l'espace atlantique, les Hollandais restèrent peu « privilégiés » car aucune de leurs possessions ne leur procura jamais les quantités de sucre, de café et de métaux précieux que les colonies portugaises, espagnoles, anglaises et françaises produisaient. Aucun des territoires hollandais ne connut la considérable hausse de la production de sucre qui connurent la Guyane britannique, Trinidad, le Brésil, Cuba ou Saint-Domingue vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les Hollandais ne purent pas non plus constituer un marché croissant pour les marchandises européennes dans leurs colonies.

Par contraste, l'expansion hollandaise en Asie fut très réussie. La Compagnie unifiée des Indes orientales, qui fut fondée en 1602, devint la plus grande compagnie commerciale en Asie, et également la plus importante au monde dans ce domaine. Il y a des raisons de penser que l'expansion en Orient – en particulier la demande qui en résulta en marins et soldats aussi bien pour les bateaux que pour les implantations en Asie – ait diminué les chances des Hollandais de pouvoir s'implanter dans l'Atlantique. En dépit des taux de mortalité très élevés de leurs marins, ils paraissent avoir préféré consacrer prioritairement leur puissance maritime au commerce avec l'Asie et aux échanges intra-asiatiques plutôt qu'à la colonisation atlantique. En effet, moins de la moitié des soldats et des marins qu'employait la Compagnie hollandaise des Indes orientales, retournaient aux Pays-Bas.

## LE RÔLE DE L'ÉTAT DANS L'EXPANSION MARITIME HOLLANDAISE

En théorie, la question paraît simple : les Hollandais n'avaient ni roi, ni cour, ni nobles, et les différents niveaux de pouvoir, aussi bien nationaux, que provinciaux ou locaux, étaient avant tout aux mains de marchands, spécialement en Hollande, la province qui comptait le plus<sup>9</sup>. Il faut ajouter que les Hollandais avaient trouvé une solution pour les luttes religieuses : à côté de l'Église réformée hollandaise, qui était l'Église officielle, toutes les autres confessions étaient tolérées. En somme, les infrastructures institutionnelles, aussi bien religieuses que politiques, de la République hollandaise, semblaient idéalement adaptées à une expansion commerciale, alors qu'au contraire, en Angleterre et en France, la lutte entre les religions débouchait sur de violentes guerres civiles.

Pourtant, dans l'Atlantique, les Anglais et les Français réussirent beaucoup mieux que les Hollandais. On ne peut évidemment pas éliminer la possibilité que ces concurrents aient réussi là où les Hollandais ont échoué, malgré leurs institutions gouvernementales et religieuses, et que l'inverse soit vrai pour les Hollandais. Cependant, plusieurs éléments indiquent que l'État hollandais a entravé l'expansion commerciale et la colonisation de la République dans l'Atlantique. Ou, pour l'exprimer d'une manière moins abrupte, que l'État hollandais n'a pas soutenu, dans l'espace atlantique, les intérêts de ses sujets comme le fit le gouvernement anglais. À première vue, cette conclusion semble contredire les faits : le gouvernement hollandais stimula et même imposa la fondation de deux grandes compagnies à monopole dans le but de stimuler l'expansion maritime du pays, alors qu'au contraire le gouvernement anglais laissa l'Atlantique ouvert aux initiatives privées, celles-ci agissant à une échelle habituellement plus petite que celle de la compagnie hollandaise à monopole<sup>10</sup>. Beaucoup des petites compagnies anglaises de commerce ou de colonisation n'eurent qu'une brève durée. En Asie, la différence entre les Hollandais d'un côté, les Anglais et les Français de l'autre, était même beaucoup plus grande. Avec sa taille géante, la Compagnie hollandaise des Indes orientales dépassait tous ses compétiteurs. Mais, dans l'Atlantique, le gouvernement hollandais se servit de la Compagnie des Indes occidentales comme d'un instrument de guerre contre les Ibériques, ce qui explique les hésitations de la communauté marchande des Pays-Bas à investir dans cette compagnie. En fait, avant la fondation de la Compagnie hollandaise des

9 David Omrod, *The Rise of Commercial Empires. England and the Netherlands in the Age of Mercantilism, 1650-1770*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, p. 15-27.

10 David Eltis, *The Rise of African Slavery in the Americas*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, p. 36.

Indes occidentales, les différentes petites compagnies de commerce et sociétés maritimes hollandaises agissant dans l'Atlantique semblent avoir prospéré, et leur remplacement par une grande compagnie ne peut pas avoir été suscité par des considérations mercantiles<sup>11</sup>.

Dès le début, le monopole de la compagnie des Indes occidentales fut sans cesse violé par des négociants hollandais privés. Au début, la Compagnie essaya de renforcer son monopole, mais la conquête du Brésil hollandais et la guerre qui en résulta avec le Portugal, détruisirent sa base financière. En 1644, furent élaborés des plans pour fusionner les deux grandes compagnies hollandaises. Ce projet fut écarté par de substantiels paiements des directeurs de la Compagnie des Indes orientales, qui mettaient en valeur la faiblesse économique et financière des bases de la compagnie sœur. Les importantes modifications de la charte de la Compagnie et la fondation d'une seconde Compagnie des Indes occidentales en 1674, avec un monopole limité, ne purent changer ses performances financières et commerciales.

68

Au total, les résultats de la politique anglaise dans l'Atlantique, non organisée, mais réalisée et financée par un ensemble très varié de sociétés privées et de marchands individuels, furent bien plus impressionnants que ceux obtenus par la grande compagnie hollandaise. Sans l'intervention du gouvernement et la création d'une grande compagnie à monopole, ses « grands desseins » et l'essai de conquérir le Brésil, l'expansion hollandaise dans l'Atlantique aurait fortement ressemblé à celle des Anglais et des Français. Il en serait résulté davantage de conquêtes dans la Caraïbe et de tentatives de colonisation en Amérique du Nord. Toutes ces activités auraient été bien moins coûteuses que la conquête d'une partie du Brésil portugais. Au bout du compte, la préférence hollandaise pour de grandes compagnies à monopole s'avéra contre-productive. Cela devint apparent dans l'Atlantique dès le début des années 1640, beaucoup plus tard en Asie.

## LES HOLLANDAIS EN ASIE

La *VOC*, Compagnie hollandaise des Indes orientales, a déjà été mentionnée à plusieurs reprises. Il faut maintenant consacrer davantage d'attention à cette compagnie qui fut la plus grande entreprise commerciale de l'époque. Elle fut fondée en 1602, nettement avant la Compagnie hollandaise des Indes occidentales, qui ne le fut qu'en 1621, mais elle avait été précédée par la

---

11 Henk den Heijer, « The Dutch West India Company, 1621-1791 », dans Johannes Postma et Victor Enthoven (dir.), *Riches from Atlantic Commerce. Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leiden/Boston, Brill, 2003, p. 77-96.

Compagnie anglaise des Indes orientales, créée deux années auparavant, en 1600. Comme ils le firent dans l'Atlantique, les Français ne créèrent que tardivement, en 1664, une compagnie à monopole pour le commerce en Asie et avec celle-ci.

Au contraire de ce qui se passa en Amérique, il n'y eut pas de colonisation en Asie avant 1800. Par ailleurs, la production de marchandises sous domination européenne resta très limitée et les exportations asiatiques consistèrent principalement en produits de luxe, tandis que celles en provenance d'Europe étaient dominées par les métaux précieux. De plusieurs manières, les réseaux commerciaux anglais, français, portugais et danois se chevauchaient avec celui des Hollandais, mais l'effort pour conquérir les postes commerciaux des autres nations européennes en compétition resta limité, et les luttes qui survinrent en Asie entre les puissances européennes, ne peuvent se comparer à cette situation « *no peace beyond the line* » qui fut si typique de l'Atlantique à cette époque. On doit encore noter qu'en Asie les négociants européens n'occupèrent jamais une position unique, comme ce fut le cas pour le commerce côtier en Afrique ou pour le commerce avec différentes parties du Nouveau Monde. En Asie, les Européens furent confrontés à de vastes réseaux concurrents de commerçants indiens et chinois, ce qui n'existait ni en Afrique ni en Amérique.

L'étude de l'expansion hollandaise en Asie nécessiterait à elle seule un article séparé. Je vais donc m'en tenir aux éléments qui rendent l'empire maritime hollandais différent de ceux que réalisèrent les autres nations. Le premier de tous est que le volume du commerce intra-asiatique de la VOC était beaucoup plus important que celui des compagnies anglaise et française.

Si, au XVI<sup>e</sup> siècle, la domination de celui-ci avait été portugaise, dès le début du XVII<sup>e</sup> siècle les Hollandais avaient en Asie plus d'activités que toutes les autres nations européennes réunies. Même si l'écart se réduisit au XVIII<sup>e</sup> siècle, la prépondérance hollandaise dura jusqu'en 1750. Et même après la VOC resta plus importante que ces concurrentes. Autour des années 1780, la Compagnie anglaise des Indes orientales envoya autant de navires que la VOC, cependant que la brève poussée du commerce maritime français avec l'Asie fut réellement remarquable au cours de cette période, une fois que le monopole de la Compagnie des Indes eut pris fin, après 1770<sup>12</sup>.

Comment fut-il possible que les Hollandais ne cessèrent d'être la première nation européenne pour le commerce avec l'Asie, alors qu'ils ne purent jamais atteindre cette position dans l'espace atlantique ? Comment purent-ils être

12 Jan Lucassen, « A Multinational and its Labor Force : the Dutch East India Company, 1595-1795 », *International Labor and Working Class History*, vol. 66, automne 2004, p. 12-39.

des géants en Asie et des nains dans l'Atlantique ? En fait, trois éléments expliquent pourquoi la *VOC* fut une organisation multinationale sans pareille, dépassant toutes les autres : sa structure financière unique, sa capacité à faire du commerce en Asie, ses possibilités de recruter de si nombreux marins dans les pays voisins malgré leur faibles chances de revenir.

70

On a beaucoup écrit sur la structure corporative de la *VOC*. Elle était le reflet de la structure fédérale de la République hollandaise. La *VOC* fut la première compagnie européenne dont le capital fut financé par des actionnaires anonymes. Elle connut une extraordinaire réussite pour réunir ce capital : environ 1 800 investisseurs achetèrent des actions pour une valeur totale de plus de 6 millions de florins. Ce serait néanmoins une erreur de croire qu'elle bénéficia d'investissements populaires : 200 investisseurs apportèrent à eux seuls plus de 3 millions de florins. En plus du capital souscrit, la *VOC* fut capable d'emprunter des sommes d'argent considérables sur de longues périodes. Sa solide base financière la rendit capable de bâtir un important réseau de postes de commerce au Moyen-Orient et en Asie, avec Batavia pour centre. Ce soubassement lui permit de développer deux activités commerciales à la fois séparées et interconnectées : le transport de marchandises entre l'Asie et l'Europe d'un côté, la participation au commerce intra-asiatique de l'autre<sup>13</sup>.

La capacité de la *VOC* à tirer son capital d'une grande variété d'investisseurs et de prêteurs ne fut pas sa seule caractéristique. Elle fut encore plus impressionnante dans son aptitude à attirer environ un million de soldats et de marins, en dépit des bas salaires et des taux de mortalité très élevés. À son apogée, elle employait plus de 50 000 personnes, ce qui en faisait le plus grand employeur du monde occidental à cette époque. Elle avait un très important impact sur les marchés du travail hollandais et européen : entre 40 et 50 % des soldats et marins qu'elle employait n'étaient pas hollandais. Or, il faut aussi tenir compte du fait qu'entre 50 et 60 % d'entre eux mouraient à son service, en route ou en Asie. L'impact démographique sur la province de Hollande fut considérable : durant la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, environ 20 % de chaque cohorte adulte mâle se trouvaient hors des Pays-Bas<sup>14</sup>. La troisième caractéristique de la *VOC* fut sa capacité à générer des profits dans le commerce avec l'Asie. Ainsi, les exportations de produits chinois vers le Japon, surtout de la soie, étaient très profitables, essentiellement parce que les Japonais payaient leurs importations en métaux précieux.

13 Jan de Vries et Ad van der Woude, *Nederland, 1500-1815. De eerste ronde van de moderne economische groei*, Amsterdam, Balans, 1995, p. 450-462.

14 *Ibid.*, p. 736.

Au fil du temps, néanmoins, la position des Hollandais sur les marchés européens et asiatiques s'affaiblit. S'agissant des produits asiatiques importés en Europe, sa position déclina par suite de la féroce concurrence que lui livrèrent les compagnies de commerce anglaise, française et même danoise, cependant qu'en Asie son si profitable commerce avec le Japon déperit parce que les Japonais interdirent les exportations de métal précieux. Au même moment, les dépenses en Asie de la Compagnie s'accrurent parce qu'elle employa plus de personnel et de navires pour son commerce intra-asiatique. Or, lorsque ses profits déclinèrent et que ses dépenses s'accrurent, la faiblesse de la position de la *VOC* devint apparente : elle était incapable de calculer lesquelles de ses activités étaient profitables et lesquelles ne l'étaient pas. De manière étrange, durant ces périodes où elle travailla à perte, les dividendes qu'elle versait ne furent ni réduits ni suspendus. Au contraire, elle emprunta même de l'argent pour les payer ! Après l'effondrement de la République, en 1795, la *VOC* se retrouva avec une dette de 120 millions de florins ; elle fut déclarée en banqueroute et ses possessions transférées à l'État hollandais qui s'appelait alors la République batave<sup>15</sup>.

Pourquoi la Compagnie hollandaise des Indes orientales fit-elle banqueroute à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, alors que la Compagnie anglaise prospérait, comme l'avait fait sa contrepartie française ? À l'évidence ni la taille du capital investi dans la *VOC*, ni ses infrastructures en Asie, ni sa capacité à continuer à enrôler de jeunes mâles ne représentaient plus une formule gagnante. Dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, le commerce hollandais avec l'Asie et à l'intérieur de celle-ci déclina alors que celui des autres nations européennes s'accroissait. Par suite de l'activité de la compagnie anglaise, la *VOC* ne pouvait plus importer des quantités croissantes de textiles indiens et de thé de Chine en Europe. Confrontés aux nombreuses innovations de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, les Hollandais semblaient désormais paralysés dans l'océan Indien comme ils l'avaient été dans l'Atlantique<sup>16</sup>.

15 *Ibid.*, p. 520-529.

16 K.N. Chaudhuri, « The English East India Company in the 17th and 18th centuries : A Pre-modern Multinational Organization », dans L. Blussé et Femme Gaastra (dir.), *Companies and Trade. Essays on Overseas Trading Companies during the Ancien Régime*, Dordrecht, 1981, p. 29-46 ; Jonathan I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford, Clarendon Press, 1989, p. 391-392.

## LE VOLUME ET L'IMPACT DU COMMERCE NON-EUROPÉEN ET DES ACTIVITÉS MARITIMES SUR L'ÉCONOMIE HOLLANDAISE

Il n'y a eu que peu de tentatives pour calculer les quantités que représentait la part des Hollandais dans le commerce entre l'Europe et les mondes non-européens. Niels Steensgaard a suggéré que la valeur totale de toutes les importations étrangères aux Pays-Bas vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle se montait à 150 millions de florins parmi lesquels 20 à 25 % venaient du commerce non-européen. Aucune déduction n'a été faite pour la vente, la ré-exportation et la distribution à partir des Pays-Bas, vers ceux-ci ou à l'intérieur de leur territoire ou encore à travers celui-ci des importations en provenance des colonies hollandaises et des exportations en provenance des pays voisins ou à destination de ceux-ci. Steensgaard a calculé que, vers 1750, la part du commerce non-européen dans l'ensemble du commerce britannique était d'environ 50 %, ce qui est deux fois plus qu'aux Pays-Bas, pourcentage qui est avant tout dû à la croissance rapide des marchés d'Amérique du Nord<sup>17</sup>.

72

Une seconde différence entre les structures commerciales hollandaise et britannique que les statistiques de Steensgaard mettent en lumière, est le fait que le commerce colonial britannique avec l'Amérique représente trois fois le commerce avec l'Asie, alors que, dans le cas hollandais, le rapport est de 1 à 6. Cependant, W.W. Klooster a récemment souligné que le volume du trafic –essentiellement illégal– du commerce hollandais avec l'Amérique espagnole a toujours été sous-évalué. Dans les travaux anciens, les exportations directes des productions des plantations hollandaises dans la Caraïbe étaient supposées constituer la part du lion dans le commerce atlantique hollandais. Les révisions apportées par Klooster suggèrent un accroissement de 500 % du rapport brut du commerce hollandais dans l'Atlantique, ce qui amène sa valeur totale autour de 10 millions de florins, ce qui signifierait que la part du commerce hollandais dans l'Atlantique, aussi bien vers les Pays-Bas qu'à partir de ceux-ci, représenterait 30 à 35 % du commerce total hollandais hors d'Europe ; dans ce cas, le rapport entre les commerces américain et asiatique des Hollandais serait de 1 à 2 et non plus de 1 à 6. D'une manière similaire, Victor Enthoven a suggéré en 2003 que le commerce hollandais dans l'Atlantique était presque deux fois plus important que le commerce hollandais avec l'Asie<sup>18</sup>.

17 N. Steensgaard, « The Growth and Composition of the Long-Distance Trade of England and the Dutch Republic before 1750 », dans James D. Tracy (dir.), *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 102-152.

18 W.W. Klooster, *Illicit Riches: The Dutch Trade in the Caribbean, 1648-1795*. Ph.D.-Thesis, Dept. of History, University of Leiden, 1995, p. 169-199 ; Victor Enthoven, « An Assessment of Dutch transatlantic Commerce, 1585-1817 », dans Johannes Postma et Victor Enthoven (dir.), *Riches from Atlantic Commerce*, op. cit., p. 385-445.



En ce qui concerne l'impact total du commerce hollandais hors d'Europe, J. De Vries et Ad. Van der Woude ont récemment recalculé une estimation contemporaine du revenu national hollandais vers 1800. Ils l'estiment autour de 300 millions de florins et suggèrent que l'ensemble des commerces extérieur et colonial, en y incluant les activités bancaires, apportait 50 millions de florins, soit 18 % du total (30 millions pour le commerce européen et 20 millions pour les commerces américain et asiatique)<sup>19</sup>. Les résultats combinés de Steensgaard et Klooster suggèrent que les parts respectives des commerces européen et non-européen des Hollandais ont été de 130 millions et de 30 millions de florins respectivement, soit un rapport de 4 à 1. Ces chiffres indiquent que l'économie hollandaise d'Ancien Régime fut plus dépendante du commerce extérieur que toute autre économie européenne, à l'exception peut-être de celle du Portugal. Le secteur marchand fut certainement moins important dans les économies française et britannique. À l'intérieur du secteur marchand britannique, néanmoins, le commerce non-européen, spécialement le commerce atlantique, fut cependant deux fois plus important qu'aux Pays-Bas. En plus de leur rapide expansion maritime dans l'océan Atlantique, les navires britanniques accrurent aussi leur part dans le tonnage total des activités maritimes dans les eaux européennes : ainsi, entre 1766 et 1776, le nombre des navires anglais se rendant à Saint-Petersbourg doubla.

Ces développements semblent suggérer que le trafic et le commerce maritimes hollandais se concentrèrent sur les mondes non-européens pour remplacer les marchés perdus à l'intérieur de l'Europe. Les commerces français et anglais, par ailleurs, ne s'accrurent pas seulement en Europe, mais aussi – et d'une manière disproportionnée – en Asie et dans l'Atlantique, ce qui suggère que le commerce transatlantique fut le plus profitable des deux<sup>20</sup>.

Les histoires économiques des Pays-Bas, du Portugal, de l'Espagne et de la France sont des champs de mort pour quiconque essaie de lier l'industrialisation au commerce extérieur, en dehors du commerce atlantique. S.L. Engermann et D. Eltis ont souligné que la contribution de la traite atlantique à l'économie britannique ne fut, au mieux, que modeste, suggérant que la révolution industrielle ne peut être directement reliée aux bénéfices économiques croissants résultant du commerce d'esclaves du Nouveau

19 Vries et Van der Woude, *Nederland, 1500-1815, op. cit.*, p. 704-705.

20 P.K. O'Brien et Stanley L. Engerman, « Exports and Growth of the British Economy from the Glorious Revolution to the Peace of Amiens », dans Barbara L. Solow (dir.), *Slavery and the Rise of the Atlantic System*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, p. 186 (tableau) ; Stanley L. Engerman, « Mercantilism and Overseas Trade », *The Economic History of Britain Since 1700*, vol. 1, 1700-1860, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 182-204, voir p. 191-192 ; Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe Atlantique, 1690-1790*, Paris, Arnaud Colin, 1997, p. 151.

Monde<sup>21</sup>. L'esclavage fut lié à des activités plus importantes pour les économies espagnole, portugaise et hollandaise que pour l'économie britannique, mais l'industrialisation de ces pays ne survint que longtemps après que leur participation à la traite et à l'esclavage dans les plantations eurent pris fin<sup>22</sup>.

---

21 David Eltis and Stanley L. Engerman, « The Importance of Slavery and the Slave Trade to Industrializing Britain », *Journal of Economic History*, vol. 60/1, mars 2000, p. 123-144.

22 Pour une discussion plus large à propos de la contribution du monde extra-européen à la croissance de l'économie des puissances coloniales, voir Stanley L. Engerman, « The Atlantic Economy of the Eighteenth Century: Some Speculations on Economic Development in Britain, America, Africa and Elsewhere », *Journal of European Economic History*, vol. 24/1, printemps 1995, p. 145-175, en particulier p. 157-168.