

numéro

9

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes  
depuis le Moyen Âge*

Candiani – 979-10-231-1726-4



# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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 d'histoire maritime

9

Risque, sécurité  
et sécurisation maritimes  
depuis le Moyen Âge

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2009  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-509-9  
PDF complet – 979-10-231-1712-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Poussou – 979-10-231-1713-4  
Tranchant, La « culture » du risque... – 979-10-231-1714-1  
Curveiller – 979-10-231-1715-8  
Martínez Martínez – 979-10-231-1716-5  
Tranchant, La sécurisation du port... – 979-10-231-1717-2  
Périsse – 979-10-231-1718-9  
Prétou – 979-10-231-1719-6  
Bochaca – 979-10-231-1720-2  
Gallicé – 979-10-231-1721-9  
Péret – 979-10-231-1722-6  
Morais Barros – 979-10-231-1723-3  
Labat Saint Vincent – 979-10-231-1724-0  
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1725-7  
**Candiani – 979-10-231-1726-4**  
Delobette – 979-10-231-1727-1  
Chronique – 979-10-231-1728-8  
Comptes rendus – 979-10-231-1729-5

Mise en page Lettres d'Or  
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

Présentation	
<b>Jean-Pierre Poussou</b>	5
La « culture » du risque chez les populations usagères des mers et littorales du Ponant (XI <sup>e</sup> -XVI <sup>e</sup> siècles) : première approche d'une histoire à construire	
<b>Mathias Tranchant</b>	9
Dangers, acteurs et gestion du risque d'une ville littorale au Moyen Âge	
<b>Stéphane Curveiller</b>	47
Bilbao, une grande ville médiévale malgré son port	
<b>Sergio Martínez Martínez</b>	55
La sécurisation du port de La Rochelle et de son accès : actions épisodiques ou véritable politique ?	
<b>Mathias Tranchant</b>	67
Les premiers jalons d'une défense étatique de l'estuaire de la Gironde sur la côte saintongeaise à la fin du Moyen Âge	
<b>Sébastien Périsset</b>	87
La sûreté judiciaire des ports gascons au lendemain de la conquête française : 1443-1463	
<b>Pierre Prétou</b>	119
Les accès fluviomaritimes des ports gascons (XIV <sup>e</sup> - début du XVI <sup>e</sup> siècle) : éléments de réflexion et pistes de recherche	
<b>Michel Bochaca</b>	135
L'accès aux ports du pays guérandais et à l'estuaire de la Loire à la fin du Moyen Âge et au début du XVI <sup>e</sup> siècle	
<b>Alain Gallicé</b>	147
Sécuriser l'estuaire de la Gironde du XVI <sup>e</sup> au XVIII <sup>e</sup> siècle : une mission impossible ?	
<b>Jacques Péret</b>	163
La sécurisation des accès et l'organisation portuaire de Porto (XI <sup>e</sup> -XVI <sup>e</sup> siècles)	
<b>Amândio Jorge Morais Barros</b>	177
Les fortifications de l'Ordre des Hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem dans le grand port de Malte (1530-1798)	
<b>Xavier Labat Saint Vincent</b>	207

## II. Varia

Les constructeurs de Marine toulonnais aux XVII <sup>e</sup> et XVIII <sup>e</sup> siècles : une société à part entre noblesse et monde ouvrier de l'arsenal <b>Michel Vergé-Franceschi</b>	231
Stratégie et diplomatie vénitiennes : navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659 <b>Guido Candiani</b>	251
Le grand négoce atlantique havrais au XVIII <sup>e</sup> siècle <b>Édouard Delobette</b>	283

## III. Chronique

<b>Position de thèse de doctorat</b>	323
<b>Comptes rendus</b>	333
<b>4 Informations sur les activités des centres de recherche universitaires en histoire maritime</b>	337
Présentation de <i>Navigocorpus</i> – Corpus des itinéraires des navires de commerce, XVII <sup>e</sup> -XIX <sup>e</sup> siècles	337
Séminaire d'histoire économique et maritime : ports et littoraux de l'Europe atlantique au Moyen Âge	339
Université de la Rochelle : séminaire d'Histoire Maritime : Programmation 2007-2012	341
Université de Bretagne-Sud : les axes de recherche en Sciences sociales du littoral et de la mer (Solito)	342
La recherche en histoire maritime à l'Université de Caen Basse-Normandie	344
Séminaire sur les petits ports du xv <sup>e</sup> siècle à 1914	349
Colloque international du GIS d'histoire maritime	359
Programme des Mardis de la Mer organisés à l'Institut Catholique de Paris par Christian Buchet (année universitaire 2007/2008)	365
<b>Présentation des Mémoires</b>	369

STRATÉGIE ET DIPLOMATIE VÉNITIENNES :  
NAVIRES ANGLO-HOLLANDAIS ET BLOCUS DES  
DARDANELLES, 1646-1659

*Guido Candiani*<sup>1</sup>

De 1645 à 1669, Venise mène une lutte acharnée contre l'Empire ottoman pour la conservation de son royaume de Candie (l'île de Crète), qu'elle a acquis au début du XIII<sup>e</sup> siècle, à la suite des événements de la quatrième croisade. Après une phase de désorganisation qui conduit à la perte d'une grande partie de l'île, la Sérénissime développe une stratégie navale centrée sur le blocus des Dardanelles dans le but d'empêcher la sortie de la flotte ottomane pour isoler l'armée que les Turcs ont débarquée dans l'île, tout en interrompant les routes commerciales importantes qui relient Istanbul à l'Égypte et à la Syrie. Cette étude est précisément consacrée aux modalités et aux conséquences de ce blocus, mis en œuvre par la Sérénissime avec l'appui de nombreux navires marchands étrangers qu'elle prend à nolis<sup>2</sup>. La présence navale de la République aux Dardanelles lui permet en effet d'obtenir des succès notables aussi bien sur le plan militaire que politique ; dans le même temps, la stratégie du blocus l'oblige à mobiliser ses réseaux diplomatiques toujours très performants, que ce soit pour la location des navires étrangers, ou encore pour l'apaisement des tensions suscitées par la fermeture des Détroits, notamment avec l'Angleterre et la Compagnie anglaise du Levant.

- 1 Je remercie beaucoup mon ami Géraud Poumarède pour ses conseils précieux et plus encore pour son excellente traduction (traduction : Géraud Poumarède).
- 2 Ces « navires marchands armés » sont en fait des bâtiments qui peuvent être utilisés aussi bien pour le commerce que pour la guerre. Dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, la distinction entre ces deux fonctions est encore loin d'être absolue, et la même unité peut être transformée rapidement pour remplir l'un ou l'autre de ces rôles. Les vaisseaux employés sur les routes commerciales les plus longues, à l'instar des bâtiments anglais et hollandais qui trafiquent en Méditerranée, se révèlent dans le même temps les mieux adaptés aux opérations guerrières.

Pour répondre à la menace ottomane contre la Crète, la Sérénissime ne se contente pas de puiser dans les galères et les galéasses qu'elle conserve en réserve dans son Arsenal, elle rassemble aussi une grande escadre de bâtiments de guerre à voile en faisant appel au marché. À travers un système déjà expérimenté avec succès dans les décennies précédentes<sup>3</sup>, ce sont ainsi une quarantaine de navires marchands armés qui sont nolisés à Venise, Amsterdam, ou encore Livourne, qui reste l'escale principale des Anglais et des Hollandais en Méditerranée<sup>4</sup>. Aucune de ces unités n'appartient par conséquent à l'État vénitien et toutes, à l'exception d'une seule, sont d'origine étrangère<sup>5</sup>, notamment à cause du manque de navires marchands vénitiens adaptés à un usage militaire. Si l'on excepte la troupe embarquée, par ailleurs elle-même largement mercenaire, la présence publique à bord n'est plus assurée que par le *Governatore*, choisi parmi les membres du patriciat vénitien avec la charge de superviser le capitaine étranger qui a le commandement effectif du bâtiment<sup>6</sup>. L'ensemble de ces navires de location compose finalement l'*Armata grossa*, dénommée ainsi pour mieux la distinguer de l'*Armata sottile* des galères et des galéasses qui forme l'ossature traditionnelle de la flotte vénitienne. Ces deux forces ne parviennent cependant que trop tardivement à un niveau d'équipement suffisant pour empêcher l'invasion de la Crète.

- 3 Durant les années 1617-1618, à l'occasion du conflit larvé qui oppose dans l'Adriatique le vice-roi de Naples, le duc d'Ossuna, à la Sérénissime, cette dernière n'hésite pas à avoir recours à une vingtaine de navires anglais et hollandais, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Signori Stati, filza 3, s.n., 1<sup>er</sup> octobre 1616 ; *idem*, PTM, filza 1324, du *Capitano delle Navi Armate* Natale Donà, s.n., 3 avril 1619.
- 4 Pour être exact, dix-sept navires sont affrétés à Venise, douze à Amsterdam et dix à Livourne, cf. ASVe, Senato Mar, registro 103 ; *idem*., filza 378, 28 décembre 1645, document attaché du *Capitano delle Navi*, 23 novembre 1645. À propos de l'un des armements les plus importants et les plus controversés effectués par la Sérénissime dans ces années-là, on se reportera à J. Cras et G. Poumarède, « Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchèze pour le secours de Candie », dans L. Bély et D. Tollet (dir.), *Guerre et paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine. Mélanges d'histoire des relations internationales offerts à Jean Bérenger*, PUPS, Paris, 2003, p. 507-544.
- 5 Au moins dix-neuf de ces navires sont hollandais (sept affrétés à Venise, douze à Amsterdam), cinq sont anglais et le dernier est originaire de Hambourg, mais tous les six ont été nolisés à Venise. La nationalité des treize autres navires n'est pas précisée ; on sait seulement que dix proviennent de Livourne et trois de Venise.
- 6 Compte tenu des besoins de la Sérénissime en officiers issus du patriciat, notamment pour servir sur les galères et les galéasses, tous les postes de *governatori* ne sont pas forcément pourvus : en novembre 1645, seuls onze des dix-sept navires loués à Venise même ont un patricien à bord, cf. ASVe, Senato Mar, filza 377, 22 novembre 1645, pièce jointe du 18 novembre 1645.



Jouant habilement du facteur de la surprise<sup>7</sup>, les Ottomans réussissent en effet à débarquer sans véritable opposition un fort contingent militaire qui consolide rapidement ses positions en faisant la conquête du port de La Canée, deuxième place de l'île après Candie, sa capitale (aujourd'hui Héraklion). Ayant ainsi perdu la possibilité de déjouer l'invasion de leur territoire, les Vénitiens cherchent alors une stratégie qui permette d'utiliser au mieux les grandes forces navales qu'ils ont rassemblées. Grâce à son caractère amphibie, l'*Armata sottile* peut être employée aussi bien dans des opérations navales contre les galères ottomanes qu'en force d'appui dans des entreprises terrestres destinées à contrer la série d'attaques lancées par les Turcs contre les principales places fortes des domaines maritimes de la Sérénissime, avec le long siège de Candie pour point culminant. Pour l'*Armata grossa*, en revanche, il est nécessaire de trouver des rôles adaptés aux navires à voile, propres aux opérations sur les côtes, mais d'un emploi difficile contre la flotte adverse. Les Turcs, en effet, ne possèdent pas une marine à voile contre laquelle celle de Venise pourrait se battre<sup>8</sup>, et s'ils ont bien un très grand nombre d'unités à rame, la plus grande mobilité de ces dernières leur permet de se soustraire à des batailles qui ne sont pas de l'intérêt de la Porte, celle-ci ne cherchant qu'à préserver ses lignes de communication avec les forces débarquées en Crète. Le caractère insaisissable des galères ottomanes, mais aussi la proximité des côtes du Péloponnèse contrôlées par les Turcs interdisent l'emploi de la flotte vénitienne pour isoler le corps expéditionnaire du sultan, comme le démontrent finalement les résultats très modestes d'une série de tentatives pour couper La Canée de la mer.

Dans ces conditions, le mérite de proposer une stratégie alternative revient à Alvise Contarini, médiateur vénitien au Congrès de paix de Westphalie<sup>9</sup>. En septembre 1645, il suggère au Sénat de la République<sup>10</sup> un blocus rapproché

7 Les Turcs feignent de partir en direction de l'Ionie, comme s'ils voulaient s'en prendre à Malte. Dans les mois précédents, la Porte avait en effet laissé entendre que son objectif pouvait être l'île des Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, ou bien la Sicile, une hypothèse que le bayle de Venise en poste à Constantinople et son homologue français avaient accueillie avec une grande circonspection, cf. AMAE, CP, Turquie, vol. 5, f°251r-252r, dépêches des 23 février et 14 avril 1645.

8 Au sein de la flotte d'invasion de l'île de Crète, dont l'ossature est formée d'environ quatre-vingts galères, on compte néanmoins plus d'une vingtaine de vaisseaux, parmi lesquels un seul appartient à l'État. Les autres ne sont que des unités marchandes, engagées pour cette seule opération de débarquement, ou des bâtiments barbaresques désireux de revenir le plus vite possible à la guerre de course, voir J. de Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, Paris, 1837, p. 84.

9 Sur Contarini, voir G. Benzoni, « Contarini Alvise », *Dizionario biografico degli Italiani*, t. 28, Rome, 1983, p. 82-91.

10 Le Sénat de Venise est un conseil composé d'environ deux cents membres élus par le patriciat vénitien pour exercer, directement ou indirectement, la direction de l'État.

et prolongé des Dardanelles, que les navires qu'il est en train de faire affréter à Amsterdam seront en mesure de maintenir aussi bien dans la bonne que dans la mauvaise saison<sup>11</sup>. En soi, la stratégie du blocus n'est certes pas une nouveauté, puisqu'elle fait partie du modèle méditerranéen traditionnel de la guerre navale, mais un blocus permanent n'en constitue pas moins « *an ambitious extension of the idea* »<sup>12</sup>. Jusqu'à cette date, en effet, aucune flotte n'a jamais tenté de maintenir une escadre à proximité des côtes ennemies pour une période dépassant quelques mois, à plus forte raison en Méditerranée, où l'utilisation de galères limite les grandes opérations à la période qui court d'avril à octobre.

En 1584, par exemple, les Hollandais avaient décrété la fermeture des ports des Flandres espagnoles, mais sans la mettre en œuvre<sup>13</sup>. En 1588 et 1589, John Hawkins avait proposé un blocus annuel des côtes espagnoles et des Açores, mais il n'était pas parvenu à convaincre la reine Elisabeth, qui avait préféré la stratégie plus directe des raids conduits par Francis Drake contre les côtes ennemies<sup>14</sup>. De même, les propositions de blocus des côtes égyptiennes, que le duc d'Osuna avait faites au gouvernement espagnol dans les années 1615, avaient été inexorablement repoussées<sup>15</sup>. En 1621, à la fin de la trêve avec l'Espagne, les Hollandais avaient à nouveau proclamé la fermeture des côtes flamandes. Le blocus se poursuivit jusqu'à la chute de Dunkerque en 1646, base des corsaires flamands de l'*Armada de Flandes* – il s'agit de la flotte basée dans les Pays-Bas espagnols –, mais chaque année, au mois de novembre, les conditions météorologiques obligent les bâtiments des Provinces-Unies à s'éloigner<sup>16</sup>. Du côté espagnol, les corsaires flamands apprennent à profiter

11 Il s'agit de douze navires équipés de 44-46 canons chacun. Au moment de l'affrètement, fixé à 3000 ducats par mois, leur armement n'est que de 28 canons, mais la Sérénissime les renforce ensuite de sa propre artillerie, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 3, dépêches n° 124, 125, 127 et 130, des 8, 15 et 22 septembre 1645, ainsi que du 13 octobre 1645.

12 P. Padfield, *Tide of Empires. Decisive Naval Campaigns in the Rise of the West*, t. I, 1481-1654, Londres, 1979, p. 133.

13 Ce blocus « fictif » des côtes flamandes ne s'en révéla pas moins un succès du point de vue commercial, même s'il resta un fiasco dans le domaine militaire, dans la mesure où il n'empêcha pas les actions des corsaires espagnols : voir A. P. Van Vliet, « Foundation, organization and effects of the Dutch Navy (1568-1648) », dans M. Van der Hoeven (dir.), *Exercise of Arms. Warfare in the Netherlands, 1568-1648*, Leyde-New York-Cologne, 1997, p. 157-158 (153-172). Pour une analyse historico-juridique du passage du blocus fictif au blocus effectif, se reporter à N. Söderqvist, *Le blocus maritime : étude de droit international*, Stockholm, 1908, p. 16-59.

14 Padfield, *Tide of Empires*, t. I, p. 132-133, 149.

15 J. S. Corbett, *England in the Mediterranean. A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits, 1603-1713*, t. I, New York, 1904, p. 28-29.

16 R. A. Stradling, *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*, Cambridge, 1992, p. 39, 42-44, 56, 117.

de cette fenêtre hivernale en développant un nouveau type de navire à voile, baptisé « frégate »<sup>17</sup>. Puis les grandes pertes infligées par ces frégates de l'*Armada de Flandes* poussent à leur tour les Hollandais à se défendre avec des unités similaires et à s'exercer à opérer avec elles durant l'hiver.

C'est bien cette nouvelle capacité opérationnelle que Contarini entend utiliser. Pour chacun des douze navires affrétés à Amsterdam par l'intermédiaire de l'envoyé Domenico Condulmer, l'ambassadeur engage quatre-vingt-dix marins et officiers, particulièrement aguerris pour avoir servi dans les campagnes d'hiver contre les Dunkerquois<sup>18</sup>. Ces équipages hollandais et leurs bâtiments, appuyés par un ensemble de petites embarcations à rame, sont destinés à être mis au service d'une stratégie de blocus rapproché et permanent des Dardanelles. Des deux types possibles de blocus (le blocus militaire destiné à empêcher la flotte ennemie de prendre librement la mer, et le blocus commercial organisé pour couper les voies de ravitaillement de l'adversaire<sup>19</sup>), Contarini pense surtout au second : en prenant position aux Dardanelles, les navires nolisés par la Sérénissime pourront isoler Istanbul en interrompant les routes maritimes turques en Méditerranée qui confluent presque toutes vers les Détroits. La capitale, qui dépend pour son approvisionnement de ses importations par mer, ne dispose pas de magasins pour conserver longtemps les vivres destinés à sa population, en raison de la facilité des communications maritimes à l'intérieur de l'empire. Durant le séjour qu'il a effectué sur les rives du Bosphore en qualité de bayle de Venise, entre 1637 et 1641, Contarini a pu observer en personne comment les corsaires maltais et toscans réussissaient presque, avec peu d'unités, à maintenir la cité en état de siège, provoquant des secousses parmi la population<sup>20</sup>. Si, comme il l'espère, les Cosaques entravaient à leur tour les importations du côté de la mer Noire<sup>21</sup>, Istanbul ne pourrait pas résister longtemps<sup>22</sup>. Toutefois,

17 Stradling, *The Armada of Flanders*, p. 164-171 ; J. Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, Londres-New York, 2000, p. 179.

18 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 3, dép. n° 127, 22 septembre 1645.

19 J. S. Corbett, *Principes de stratégie maritime*, Paris, 1993 (Londres, 1911), p. 153-157, 164-169.

20 Sur l'importance des routes maritimes dans l'approvisionnement d'Istanbul, on consultera R. Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris, 1962, p. 184-210, *passim*.

21 Après une période initiale durant laquelle ce sont les Cosaques ukrainiens de Zaporozhie qui attaquent les Ottomans, l'initiative passe aux Cosaques russes du Don à partir des années 1640. Leurs raids répétés contre le Bosphore terrorisent la population de la capitale, cf. V. Ostapchuk, « The Human Landscape of the Ottoman Black Sea », dans K. Fleet (dir.), *Ottoman and the Sea, Oriente Moderno*, n.s., t. XX (2001), p. 39-40, 64, 78 (23-95).

22 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 3, dép. n° 124, 8 septembre 1645. On a récemment souligné qu'avant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le blocus naval avait des fins essentiellement mercantiles, visant moins à couper les approvisionnements de

même si l'ambassadeur ne le souligne pas explicitement, cette fermeture des Dardanelles ajoute aussi au blocus commercial un blocus militaire, enfermant la flotte turque dans sa base principale et apportant la réponse la plus efficace au besoin le plus urgent de la République : celui d'empêcher le ravitaillement de l'armée turque débarquée dans l'île de Crète. Si seulement elle réussissait à rester stationnée suffisamment longtemps devant les Détroits, l'escadre des navires nolisés pourrait donc réaliser en même temps les deux formes de blocus et permettrait ainsi à la Sérénissime, grâce à la supériorité technologique que lui conférerait le nouveau type de navires à voile développé dans les mers de l'Europe septentrionale, de parvenir à une issue victorieuse du conflit en dépit de son infériorité territoriale et démographique.

256

Le projet de Contarini est finalement repris à Venise par Tommaso Morosini, porté à la tête de l'*Armata grossa* en qualité de *Capitano delle navi*. Dans un mémoire présenté au Sénat afin de promouvoir la nouvelle stratégie, Morosini suggère que la flotte vénitienne s'empare de l'île de Milo, au centre de la mer Egée. Il serait possible d'y créer une base avancée, d'où partiraient dix-huit navires munis des meilleures qualités nautiques pour se rendre aux Dardanelles et fermer les Détroits<sup>23</sup>. Le projet suscite au sein de l'assemblée de multiples doutes et de nombreuses discussions, certaines de nature politique, parce que le défi ainsi lancé au cœur de la puissance ottomane pourrait blesser profondément l'orgueil de la Porte et déclencher une réaction furieuse de la part de l'irascible sultan Ibrahim, d'autres d'un ordre plus technique, car on ne croit pas que les navires pourront remplir véritablement leur rôle, s'agissant d'un instrument nouveau et d'une stratégie sans précédent. Au bout du compte, grâce au soutien apporté à Tommaso par son cousin, Girolamo Morosini, alors au commandement de la flotte vénitienne comme *Provveditore generale da Mar*<sup>24</sup>, le Sénat approuve le blocus dans l'espoir d'abrèger un conflit, dont la prolongation risque de favoriser les Turcs plutôt que la République. Le concours d'experts est ensuite sollicité pour préparer l'opération : Girolamo Semitecolo, qui avait inspecté les Détroits en 1640,

---

l'ennemi qu'à éliminer la concurrence commerciale qu'il représente et à encourager ses propres équipages par la promesse des prises. *A contrario*, la fermeture des Dardanelles, projetée par Contarini dans le but d'isoler la capitale ennemie, peut être considérée comme une anticipation des formes les plus modernes de blocus, voir N. Tracy, recension de W. G. Dudley, *Splintering th Wooden Wall : the British Blockade of the United States, 1812-1815*, dans *Mariner's Mirror*, 89 (2003), p. 370-371.

23 ASV, Senato Rettori, filza 21, 3 novembre 1645, pièce jointe du *Capitano delle Navi* Tommaso Morosini, 31 octobre 1645.

24 Normalement, le *Provveditore Generale da Mar* exerce la direction de la flotte en temps de paix, alors qu'en période de guerre, la République désigne un *Capitano Generale da Mar*. Girolamo Morosini ne commande ainsi la flotte qu'en l'absence du *Capitano Generale* dont la charge est alors vacante.



alors qu'il conduisait à bord de sa galère le nouveau bayle de Venise destiné à remplacer Alvisé Contarini à Constantinople, présente un exposé détaillé sur les Dardanelles et conclut en faveur de l'hypothèse du blocus, même s'il tend à sous-évaluer le péril représenté par les batteries que les Turcs pourraient positionner sur les rives des Détroits<sup>25</sup>.

À la mi-mars 1646, Tommaso Morosini quitte La Sude avec vingt-trois navires, parmi lesquels les douze unités hollandaises affrétées par Contarini, et se présente quinze jours plus tard devant les Dardanelles avec une escadre passée entre-temps à trente bâtiments. Cependant, ces navires ne se trouvent pas dans les conditions idéales pour une opération prolongée : nombreux sont ceux qui n'ont qu'un mois de vivres et si les unités hollandaises en sont en revanche bien fournies, un tiers de leurs équipages est déjà tombé malade à cause de la nouveauté du climat méditerranéen<sup>26</sup>. Dans le même temps, le *Capitano delle Navi* s'efforce sans succès de créer une base dans l'île voisine de Ténédos, où il fait débarquer six cents soldats qui contraignent dans un premier temps la garnison turque à s'enfermer dans la forteresse. Mais, le 31 mars, pendant qu'il bombarde cette dernière, le navire hollandais *Wapen den Keulen* explose brutalement, en provoquant la mort de l'adjoint du *Capitano delle Navi*, le patricien Lorenzo Bernardo. Cet incident, joint à une action de diversion conduite avec vélocité par les galères ottomanes, permet aux Turcs de reprendre rapidement le contrôle de Ténédos<sup>27</sup>.

Quatre autres navires arrivent au mois d'avril : c'est là l'unique renfort envoyé par le *Provveditore generale da Mar* à Morosini, qui espérait au moins recevoir de son cousin quelques galères pour s'approvisionner en eau plus facilement. Il s'agit là en effet de l'un des problèmes les plus graves qui se posent à l'escadre, vu que les réserves à bord sont limitées et les descentes à terre entravées par les troupes ennemies<sup>28</sup>. Il retentit même sur le déploiement des navires, dans la mesure où, pour faire de l'eau, les bâtiments ont tendance à se rapprocher de la côte asiatique dont les ressources sont plus abondantes, et par conséquent à découvrir et négliger la côte européenne, où il est plus

25 ASVe, Senato Rettori, filza 21, dép. du 21 janvier 1646 et mémoire de Semitico, 21 janvier 1646 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, dans *Degli Istorici delle cose Veneziane*, IX, Venise, 1720, p. 95.

26 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, 16 mars 1646 ; *ibid.*, lettre de T. Morosini au *Provveditore Generale*, 31 mars 1646.

27 Le *governatore* du *Wapen*, Lazzaro Mocenigo, futur *Capitano Generale* et héros des Dardanelles, échappe miraculeusement à l'explosion, parce qu'il est descendu à terre avec les troupes, mais il perd tout ce qu'il avait à bord, cf. ASVe, PTM, filza 1325, dép. du 6 avril 1646 ; *idem*, Senato Mar, registro 109, f°99r-v, 19 octobre 1649.

28 Ces quatre bâtiments, arrivés en renfort, sont commandés par Andrea Valier, auteur d'une histoire de la guerre de Candie, cf. ASVe, PTM, filza 1325, dépêche de T. Morosini, 9 mai 1646.

probable en revanche que les Turcs tentent une sortie<sup>29</sup>. Considérant les lourdes pertes infligées aux détachements envoyés à terre pour se ravitailler en eau, Morosini est finalement obligé, dès la fin du mois d'avril, de rebrousser chemin jusqu'à l'île de Psara, à 80 milles des Dardanelles, afin de se fournir en toute sûreté. Se heurtant aux vents de nord-est qui prédominent dans l'Égée septentrionale, il doit ensuite attendre jusqu'à la mi-mai avant de pouvoir revenir aux Détroits<sup>30</sup>.

De son côté, la flotte turque, composée de cinq mahonnes<sup>31</sup> et de soixante-seize galères, et placée sous la direction de l'ancien grand vizir Mehmed Pacha, l'un des principaux artisans de la guerre contre Venise<sup>32</sup>, tente une sortie le 26 mai, après avoir attendu cinq jours que le manque d'eau contraigne les Vénitiens à se déplacer vers la côte asiatique. Malgré l'absence de vent, Morosini parvient quand même à lancer une attaque en utilisant habilement les courants : alors que les difficultés de coordination liées à la grande diversité des navires, tant du point de vue de leurs origines que de leurs qualités nautiques, limitent à sept le nombre des bâtiments qui participent effectivement au combat, le *Capitano delle Navi* empêche Mehmed d'accéder à Ténédos et l'oblige à refluer vers les Dardanelles à cause des dommages subis<sup>33</sup>. Rendu furieux par la nouvelle de cet échec, le sultan exige qu'il sorte à nouveau le 4 juin, avec quatre mahonnes et soixante galères<sup>34</sup>. Cette fois, cependant, la bonace bloque complètement les Vénitiens, qui se sont à nouveau déportés vers la côte asiatique, et Morosini peut seulement faire

29 Le long de la côte européenne, le courant, qui est plus fort et repousse vers la rive, aide le mouvement des galères turques à proximité de la côte, tandis que du côté asiatique, le courant entraînerait les unités à rames vers le centre du canal, en favorisant l'action des vaisseaux de la Sérénissime.

30 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, 26 avril et 11 mai 1645.

31 La mahonne est l'équivalent turc de la galéasse vénitienne. Le même terme peut aussi désigner une unité de transport de la même forme que la galéasse, mais sans les rames et avec des voiles carrées, cf. C. H. Imber, « The Navy of Süleyman the Magnificent », *Archivum Ottomanicum*, 6 (1980), p. 280 (211-282).

32 Mehmed avait été contraint à la démission par le sultan pour avoir reproché à Yusuf Pacha l'issue insatisfaisante des opérations lancées en Crète. Toutefois, lorsque Yusuf avait ensuite refusé de sortir avec les galères en plein hiver, Ibrahim l'avait fait décapiter avant de placer son ancien rival à la tête de l'armée de Crète. Voir A. H. de Groot, « Mehmed Pacha, Sultan-Zade » dans *Encyclopedia of Islam*, t. VI, Leyde, 1991, p. 993 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 107-110.

33 ASVe, PTM, filza 1325, dép. n° 18 et 19 de T. Morosini, 27 et 29 mai 1646 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 99 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 126.

34 Parmi les galères manquant à l'appel, certaines ont été endommagées dans le combat du 26 mai, d'autres sont parties pour la mer Noire, afin de s'y opposer aux Cosaques, qui exercent dans ces parages une pression en partie conforme à ce qu'avait espéré Alvise Contarini, cf. Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 96 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 126.

canonner de loin une escadre turque qui gagne la mer Egée à toutes rames. Il finit par la rejoindre à Chios, mais la situation de son escadre s'est rapidement dégradée à cause d'une carence des vivres, qui s'ajoute aux retards accumulés dans le versement des payes. L'un des douze bâtiments hollandais se mutine et réclame les arriérés, puis cette exigence est reprise par l'ensemble des navires anglais et hollandais présents dans l'escadre, alors que les tensions se font aussi plus vives avec les *Governatori* vénitiens embarqués à leur bord. Dans ces conditions, avec des forces « que l'on ne peut pas qualifier de flotte de Votre Sérénissime, ni considérer comme sous mon commandement, étant toutes des forces étrangères, dont on ne peut pas se faire obéir et dont il faut s'accommoder du mieux possible », Morosini décide de faire sa jonction avec le reste des bâtiments de la République dans les eaux crétoises<sup>35</sup>. La fin de la campagne est alors marquée par une série de vaines opérations conduites devant La Canée par le nouveau *Capitano Generale da Mar* Giovanni Cappello, un commandant aussi austère qu'inexpérimenté et peu résolu<sup>36</sup>.

La première tentative de blocus des Dardanelles s'achève donc au bout d'un peu plus de deux mois, démontrant d'emblée les difficultés d'un blocus permanent et rapproché<sup>37</sup>. La cause immédiate de cet échec est à chercher dans l'absence de vent, circonstance habituelle en Méditerranée, mais son explication principale réside dans l'incapacité des Vénitiens à assurer les approvisionnements nécessaires à leur escadre, notamment en eau, une telle carence provenant à la fois de l'insuffisance des réserves, mais aussi du manque d'unités capables de débarquer facilement les détachements destinés à la recherche des vivres. Alors que les galères sont bien adaptées à de telles interventions, protégeant facilement les débarquements de leur artillerie concentrée à la proue, les navires, en revanche, sont dans l'impossibilité de s'approcher suffisamment du littoral pour couvrir les barques envoyées à terre<sup>38</sup>. Sous-évaluant vraisemblablement ce problème, les Vénitiens n'avaient joint aucune galère à l'escadre du blocus, tandis que les capitaines des bâtiments nordiques n'avaient sans doute pas tenu compte à sa juste mesure de la chaleur du climat méditerranéen<sup>39</sup>.

35 C'est le même *Capitano delle Navi* qui estime par ailleurs qu'il est opportun que les capitaines soient toujours en retard de quelques payes pour stimuler leur engagement, voir ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, des 4, 8 et 9 juin, 5 juillet 1646.

36 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, des 16 juillet, 17 octobre et 30 novembre 1646 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 100-101 ; G. Benzoni, « Cappello Giovanni », dans *Dizionario biografico degli Italiani*, t. 18, Rome, 1975, p. 783-786.

37 Cf. Corbett, *Principes de stratégie maritime*, p. 156-157.

38 Valier, *Historia della Guerra di Candia*, Venise, 1679, p. 60.

39 L'approvisionnement en eau est certainement le problème le plus grave à affronter durant un blocus, comme l'apprennent aussi, quelques années plus tard, les Républicains anglais qui s'efforcent d'enfermer dans Lisbonne l'escadre royaliste du prince Rupert : voir

L'expérience des Dardanelles marque Morosini, qui considère désormais qu'il n'est pas possible de maintenir le blocus durant l'hiver, quand la mer se fait plus insidieuse et que les nuits deviennent plus longues. Cette aventure le laisse d'autant plus amer qu'il est accusé par ailleurs d'avoir proposé cette stratégie dans le but d'amasser du butin et d'accélérer sa carrière au détriment des autres patriciens<sup>40</sup>. Il faut peut-être voir dans ces déconvenues la raison qui le pousse, le 27 janvier 1647, à s'aventurer dans le canal de Nègrepont avec le seul navire amiral, la *Madonna della Salute*, unique bâtiment vénitien parmi tous ceux affrétés en 1645. Il y est surpris par quarante-cinq galères turques. Durant le combat féroce qui s'ensuit, Morosini réussit à repousser l'assaut ennemi, mais tombe frappé d'une arquebusade, avant que la *Madonna* soit secourue et libérée par le reste de la flotte vénitienne commandée par le nouveau *Capitano Generale da Mar* Giovanbattista Grimani<sup>41</sup>.

260

Paradoxalement, cette présence des galères turques dans les eaux de Nègrepont fatales à Morosini n'est qu'une conséquence du blocus qu'il vient de réaliser. Même si elle n'avait été que momentanée, la fermeture des Dardanelles avait décidé le gouvernement ottoman à faire hiverner la flotte en mer Egée sans la rapatrier à Istanbul, afin d'éviter le risque qu'elle s'y trouve bloquée à l'ouverture de la nouvelle campagne. Les bâtiments s'étaient répartis entre Nègrepont (Eubée) et Chios, vu qu'il n'y avait aucune base navale suffisamment vaste pour accueillir et radouber ensemble toutes les unités<sup>42</sup>. Adoptée dans l'urgence, cette solution prive cependant les équipages de leur habituel congé hivernal et perturbe la remise en état des navires, si bien qu'il est impossible de réunir toute la flotte lors de la reprise des hostilités. Les opérations s'ouvrent en 1647, alors que les Turcs s'efforcent de se rassembler tout en échappant à la chasse qui leur est donnée par les Vénitiens. La plupart des navires tentent d'abord de se porter de Nègrepont à Chios, puis, en juin, ils se réfugient à Nauplie, dans le Péloponnèse, où ils restent bloqués pendant trois mois et laissent ainsi dans l'isolement l'armée turque débarquée en Crète. Une telle impréparation scelle la disgrâce du grand vizir Salih Pacha : il

---

M. Baumer, *General-at-Sea. Robert Blake and the Seventeenth-Century Revolution in Naval Warfare*, Londres, 1989, p. 88. La nécessité de s'approvisionner en eau est de même la cause de la perte d'un grand nombre des navires espagnols durant le voyage de retour de la *Grande Armada* en 1588 : voir Glete, *Warfare at Sea*, p. 160.

40 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de T. Morosini, 5 juin et 5 juillet 1646.

41 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 130, f°340v-344r, dép. n° 265, 16 février 1647 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 124-125 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 131.

42 Seul le port de Rhodes peut alors accueillir l'ensemble de la flotte, mais Musfa le juge trop éloigné du théâtre des opérations, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 130, f°182r-183v, 242v, dép. des 22 novembre et 17 décembre 1646 ; Nani Mocenigo, *Storia della marina veneziana*, Venezia, Filippi Éd., 1985 (Roma, 1935) p. 152.



meurt des suites d'une grave blessure que lui aurait infligée le sultan Ibrahim en personne dans un accès de colère<sup>43</sup>. Avec cette première crise, conséquence indirecte du blocus de 1646, Venise finit donc par recueillir les fruits de son nouvel instrument de puissance maritime et fait ainsi, quoique tardivement, la démonstration de sa possible efficacité.

Pourtant, la Sérénissime n'en tire pas immédiatement la leçon. Face à la dispersion des forces de leurs ennemis, les Vénitiens ne jugent pas utile de reprendre le blocus en 1647. Las, les péripéties de la seconde partie de la campagne prouvent à quel point ils ont commis une erreur. Le nouveau *kapudan pacha* Fasli<sup>44</sup>, gendre et favori du sultan, réussit à réunir à Istanbul quinze galères et neuf navires et se porte d'abord vers Chios, où il se heurte, dans un engagement indécis, au nouveau *Capitano delle Navi* Bernardo Morosini, frère du défunt Tommaso, avant de gagner Mytilène<sup>45</sup>. Il y est alors rejoint par le reste de la flotte ottomane qui a quitté Nauplie à la faveur d'un relâchement du dispositif vénitien, lié à la nécessité de contrer l'escadre du *kapudan pacha*. Dans les semaines qui suivent, les forces de la République cherchent à plusieurs reprises à livrer bataille, mais les Turcs préfèrent esquiver la confrontation pour se consacrer au débarquement de quinze mille hommes à La Canée. Ces renforts leur permettent de reprendre l'offensive et d'aller mettre le siège devant Candie au printemps suivant<sup>46</sup>.

## BLOCUS ET POLITIQUE : LA CHUTE DU SULTAN IBRAHIM ET LES TENSIONS DIPLOMATIQUES AVEC L'ANGLETERRE

L'échec final de la campagne de 1647 ayant démontré que la fermeture des Détroits restait la seule mesure possible non seulement pour isoler Istanbul, mais aussi pour empêcher le ravitaillement de l'armée turque dans l'île de

- 43 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 131, n°56r, dép. du 2 avril 1647 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 133 ; Valier, *Historia*, p. 129 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 135-136. Hammer attribue l'exécution survenue le 18 septembre à un simple caprice du sultan mais, comme le démontre la condamnation à mort de Yusuf en 1646, Ibrahim semble manifester un réel intérêt pour ce qui touche à la flotte.
- 44 Le *kapudan pacha* est le commandant en chef de la flotte ottomane, l'équivalent, en quelque sorte, du *Capitano Generale da Mar* vénitien. Sur cette figure importante, non seulement dans la flotte, mais aussi au sein du gouvernement ottoman, voir E. Zachariadou (dir.), *The Kapudan Pasha : his office and his domain*, Rethymmon, 2002.
- 45 Au cours de cette confrontation, les Vénitiens emploient seize vaisseaux, les Turcs, avec les forces rassemblées à Chios, trois mahonnes, vingt-deux galères et vingt-sept navires à voiles. L'origine de ces vaisseaux ottomans n'est pas très claire ; il est à supposer qu'il y a parmi eux un certain nombre d'unités barbaresques, cf. ASVe, PTM, filza 1325, dép. n° 21 du 10 septembre 1647 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 131.
- 46 ASVe, PTM, filza 1325, dép. n° 22 et 24 de T. Morosini, 18 septembre et 10 octobre 1647 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 134-135.

Crète, la Sérénissime revient finalement à cette stratégie pour 1648. Ainsi, dès la mi-mars 1648, pour mieux prévenir la sortie de la flotte ottomane, le *Capitano Generale da Mar*, Grimani, prend position dans la partie septentrionale de l'Égée avec vingt-sept bâtiments, accompagnés de cinq galéasses et vingt-quatre galères destinées à fournir ce soutien logistique qui avait fait si cruellement défaut à Tommaso Morosini deux ans auparavant. Toutefois, naviguer avec l'*Armata sottile* en cette saison de l'année représente un pari dangereux que les Vénitiens finissent par perdre. Durant la nuit du 17 au 18 mars, une violente tempête surprend Grimani dans le port de l'île de Psara. Le bilan est très lourd : dix-sept galères font naufrage cette nuit-là et celles qui en réchappent sont gravement endommagées ; les pertes humaines sont pesantes, le *Capitano Generale* lui-même ayant trouvé la mort dans la tourmente<sup>47</sup>. En revanche, les navires à voile, qui sont rejoints par la tempête entre Myconos et Paros, ne rencontrent aucun problème particulier et sont les seuls à pouvoir, dès le 6 avril, s'aligner au nombre de vingt-deux devant les Dardanelles<sup>48</sup>.

Cette circonstance sauve les Vénitiens, alors que les Turcs pensent que le désastre de Psara a réduit la flotte ennemie à l'incapacité et qu'il leur assurera la maîtrise de la mer pour l'année à venir. Par le passé, en effet, les tempêtes avaient souvent déterminé l'issue des campagnes qui impliquaient les unités à rame. Il en avait été ainsi lors de l'expédition que Charles Quint avait organisée contre Alger. Mais cette fois-ci, il faut compter avec les nouvelles qualités nautiques des bâtiments à voile : lorsqu'arrive à Istanbul la nouvelle selon laquelle l'*Armata grossa* se trouve devant les Dardanelles, elle est accueillie avec tant d'incrédulité et de trouble qu'on la tient d'abord pour erronée. « Finalement, constatant entre émerveillement et confusion que les Vénitiens ont tant de courage, qu'après avoir laissé la mer couverte de leurs épaves et de leurs cadavres, ils se présentent hardiment aux Châteaux », les Turcs demandent aux représentants anglais, hollandais et français, présents à Istanbul, de leur fournir chacun dix navires dans l'urgence, mais ils doivent bientôt se désister de leur prétention devant la ferme opposition de l'ambassadeur anglais Sir Thomas Bendysh. L'annonce de la reprise du blocus

47 Sur la grande galère généralice de Grimani, seuls trente des huit cent vingt hommes d'équipage parviennent à en réchapper. Andrea Valier n'attribue à l'*Armata sottile* que deux galéasses et vingt-deux galères : voir BNM, ms. it., cl. VII, 338 (8515), f°68r, *Itinerario di Santo Zeno, avventuriere sull'Armata veneziana, 1647* ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 178 ; Valier, *Historia*, p. 147.

48 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de B. Morosini, 31 mars et 13 avril 1648 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 178-179.

sème aussi la désolation parmi les troupes de Crète, au moment même où elles commencent à assiéger Candie<sup>49</sup>.

Si les Vénitiens acquièrent ainsi un avantage sur leurs adversaires, celui-ci n'en demeure pas moins fragile. Aux Dardanelles, l'approvisionnement en eau redevient aussitôt le problème principal de l'escadre. Les réserves embarquées n'ont pas été augmentées depuis les opérations de 1646 et le *Capitano delle Navi*, Bernardo Morosini, insiste auprès du Sénat sur l'importance cruciale de cette question, même s'il admet qu'à première vue, elle peut sembler secondaire. Lui-même s'efforce d'y remédier sur le terrain. Afin d'assurer la protection des détachements destinés au ravitaillement, il parvient à convaincre les capitaines réticents de se rapprocher le plus possible de la rive asiatique ; il achète par ailleurs des tonneaux à un navire marchand de passage et réussit ainsi à augmenter ses réserves de quelques semaines<sup>50</sup>. Surtout, l'escadre n'est plus abandonnée à elle-même : deux autres navires de guerre la rejoignent à la mi-mai, flanqués de trois galéasses et de deux transporteurs de vivres et de munitions, puis, le 11 juin, ce sont seize galères, cinq autres navires et six transporteurs. Ces renforts sont amenés par le *Provveditore Generale da Mar*, Antonio Bernardo, qui assume le commandement général. À partir de ce moment, grâce à la couverture assurée par l'artillerie présente à la proue des galères, il devient possible de descendre à terre chaque jour pour y prendre de l'eau et du bois<sup>51</sup>. Les Turcs ripostent en reprenant une tactique qu'ils ont déjà utilisée avec succès contre les unités de la Sérénissime durant le siège de Constantinople en 1453<sup>52</sup> : ils placent sur les deux rives des Détroits une série de batteries de gros calibre<sup>53</sup> afin d'éloigner les navires ennemis de la grève et de les obliger à lutter continuellement contre le courant au centre du canal<sup>54</sup>. Leur nombre augmente progressivement jusqu'à onze batteries

49 Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 180 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 142-143.

50 Un autre transporteur avait amené les pièces nécessaires à la fabrication des tonneaux, mais celles-ci avaient été disposées par erreur sous le biscuit destiné à l'approvisionnement de Candie et elles ne purent donc pas être déchargées, voir ASVe, PTM, filza 1325, dép. de B. Morosini, 31 mars, 3 et 26 avril 1648.

51 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de B. Morosini, 13 et 18 mai, 15 juin, 2 juillet et 6 août 1648 ; *ibid.*, filza 935, dép. d'A. Bernardo, 18 juillet 1648.

52 Cf. S. Pepper, « Fortress and Fleet : The Defence of Venice's Mainland Greek Colonies in the Late Fifteenth Century », dans D. S. Chambers (dir.), *War, Culture and Society in Renaissance Venice*, Hambledon Press, Londres, 1993, p. 41 (29-55).

53 Il s'agit probablement de *balymenez*, des canons à longue portée envoyés à la requête du *kapudan pacha*, voir S. Soucek, « Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology », *Turcica*, 7 (1975), p. 249 (231-249).

54 Cette stratégie est reprise lors du bombardement anglo-français des Dardanelles en mars 1915 : l'artillerie turque fait feu pour empêcher les bâtiments alliés de rester ancrés, afin de compromettre la précision de leur tir, cf. P. Halpern, *A Naval History of World War I*,

réparties d'un côté et de l'autre et si, au début, l'escadre vénitienne parvient assez facilement à réduire au silence les canons ottomans mal défendus par des ouvrages improvisés, avec le temps ces derniers s'améliorent, et il devient toujours plus difficile de répliquer à leurs tirs<sup>55</sup>.

Quoiqu'il en soit, l'escadre vénitienne maintient fermement le blocus et empêche tout déplacement en provenance ou en direction d'Istanbul. La flotte ottomane descend bien dans les premiers jours de mai jusqu'à Gallipoli, mais la tentative de sortie de cinq mahonnes et quarante galères, organisée dans la précipitation par le nouveau *kapudan pacha*, Ammar-zade Ibrahim Pacha, est repoussée par une furieuse canonnade des navires vénitiens<sup>56</sup>. La fermeture des Dardanelles commence dès lors à étouffer économiquement la capitale, qui se retrouve privée de certaines denrées essentielles comme le riz (« le second pain des Turcs ») égyptien ou chypriote, le café yéménite ou le lentisque de Chios nécessaire pour le *raki*, la boisson nationale, autant de produits qui parviennent habituellement à Istanbul à travers les Détroits<sup>57</sup>. Le blocus se fait aussi sentir en mer Egée, où les navires marchands turcs sont une proie facile pour les Vénitiens, comme pour les corsaires chrétiens qui agissent sous leur couverture. Les Turcs réorganisent dès lors par voie de terre leurs trafics maritimes, au prix d'une grande fatigue et d'une augmentation des délais et des coûts de transport, mais la tension continue de croître à Istanbul. Les quelques six cent mille habitants y supportent de moins en moins bien les pénuries et l'augmentation des prix, tandis qu'au sein même du gouvernement, de nombreux ministres s'agitent devant l'impuissance de la flotte qui n'ose pas défier celle de Venise. Comme l'écrit le célèbre voyageur Kâtip Celebi, les infâmes pêcheurs de la lagune ont pris l'Empire ottoman à la gorge<sup>58</sup>.

La crise finit par éclater en juillet. Le *kapudan pacha*, Ammar-zade, est décapité et fait figure de deuxième victime illustre du blocus. Accusé de ne pas avoir secouru la flotte ottomane, le gouverneur de Chios est lui aussi exécuté sur ordre du sultan, tout comme cinq autres dignitaires ottomans.

---

Annapolis, 1994, p. 112.

55 ASVe, PTM, filza 1325, dép. de B. Morosini, 13 avril et 18 mai 1648 ; *ibid.*, filza 935, dép. d'A. Bernardo, 8 septembre 1648 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 195.

56 ASVe, PTM, filza 1325, dép. du 18 mai 1648 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 180-181.

57 ASVe, Senato Rettori, filza 21, dép. du 3 novembre 1645, pièce jointe sans date ; R. Mantran, *La vie quotidienne à Istanbul au siècle de Soliman le Magnifique*, Paris, Hachette, 1990 [1965], p. 179.

58 G. Bellingeri, « Il Golfo come appendice : una visione ottomana », dans *Mito e antimito di Venezia nel bacino adriatico*, Venise, 1997, p. 7 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 183 ; Mantran, *Istanbul*, p. 47.



Le sultan lui-même n'est pas épargné : la protestation monte, alimentée par son caractère voluptueux et excentrique, et les commandants des janissaires, qui reprochent ouvertement au souverain la fermeture des Détroits, se rebellent bientôt. Le 8 août 1648, le grand vizir Achmet est assassiné et le sultan Ibrahim déposé avec l'aval de la sultane mère Kösem, qui fait installer sur le trône son petit fils Mehmed (IV). Dix jours plus tard, le souverain déchu est étranglé, premier sultan à être assassiné par des insurgés. Après sa mort, l'agitation perdure au sein des troupes, tandis que de nouvelles révoltes s'allument dans les provinces asiatiques de l'empire. Le gouvernement parvient difficilement à rétablir un peu de calme, mais il reste exclu de tenter quoi que ce soit pour rompre l'étau naval des Vénitiens<sup>59</sup>. Le blocus prolongé conçu par la Sérénissime place donc l'Empire ottoman en face d'une menace impensable selon les rapports de force traditionnels entre les escadres de galères ; il engendre confusion et incapacité de réaction. Pour la première fois, l'action d'une formation de navires de guerre à voile, éloignée de la base la plus proche par des centaines de milles et sans véritable point d'appui dans sa zone d'opération, détermine d'importants bouleversements politiques et donne un contenu inédit et plus vaste au concept de « puissance maritime ». Le succès du blocus a des conséquences jusqu'à Venise, où le Sénat profite de la situation pour repousser l'idée d'une paix qui ne prévoirait pas la restitution complète de la Crète<sup>60</sup>.

Mais le blocus réserve aussi des surprises moins agréables à la Sérénissime, qui doit faire face à l'irritation croissante de la Compagnie du Levant anglaise. Celle-ci supporte mal, en effet, de voir ses bâtiments écartés des riches routes qui conduisent à la capitale ottomane. La fermeture des Détroits surprend dans le port d'Istanbul huit bâtiments marchands de la Compagnie chargés de précieuses marchandises à destination de l'Angleterre, pendant qu'à Smyrne, d'autres navires anglais, mais aussi hollandais et français, patientent sans pouvoir poursuivre leur route vers la capitale ottomane. Leur situation n'est pas claire. Il n'y a pas dans le droit de l'époque une législation précise sur le blocus naval et sur les droits des puissances neutres dans de pareilles circonstances. Grotius, qui a traité du blocus avant tout autre, s'est contenté de distinguer entre les marchandises de contrebande et les autres, laissant ainsi la place à de nombreuses interprétations possibles<sup>61</sup>. En 1630, les États

59 Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 144-145 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 211.

60 Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, *op. cit.*, p. 209.

61 H. Grotius, *De Jure Belli ac Pacis*, livre III, chap. 1, section 5 [p. 557-558 de l'édition Parisiis, 1625] ; C. J. Kulsrud, *A History of the Main Principles Governing Neutrality and Belligerency to 1780*, Boston, 1936, p. 227-228.

Généraux des Provinces-Unies avaient organisé le blocus des ports flamands aux mains des Espagnols en décrétant que tout navire et chargement neutres entrant ou sortant de ces ports serait confisqué, vu que les ports étaient bloqués par des navires entretenus à grands frais par l'État<sup>62</sup>. Venise n'a pas l'intention d'aller beaucoup plus loin à l'égard des autres puissances occidentales qui trafiquent avec l'Empire ottoman, mais la République veut à tout prix éviter que leurs unités puissent entrer au service de la marine ottomane, ce qui ruinerait l'avantage qu'elle s'est acquis par l'affrètement des navires à voile.

266

Les premières protestations de la Compagnie du Levant arrivent à Venise via Münster à la fin juin 1648, soit trois mois environ après le début du blocus<sup>63</sup>. Le Sénat, qui tient à maintenir les meilleurs rapports avec le monde des armateurs anglais qui lui a fourni un bon nombre des navires marchands engagés dans la flotte vénitienne, consent à autoriser la sortie des unités retenues à Istanbul et obtient en échange l'assurance qu'aucun bâtiment de la Compagnie n'entrera au service des Ottomans. En revanche, il n'est pas question de rendre plus facile l'accès à la capitale : craignant que les Turcs n'obligent de toute façon les Anglais à les servir, le Sénat n'évoque pas un seul instant d'éventuelles permissions d'entrer pour des navires qui voudraient se diriger vers cette ville<sup>64</sup>. De son côté, pour des motifs diamétralement opposés, le gouvernement ottoman ne veut pas que les navires bloqués à Istanbul puissent mettre à la voile, car il espère les attirer à son service. Les Anglais subissent finalement un double blocus, vénitien et ottoman, déterminé à son tour par la double nature, marchande et militaire, que conservent encore les bâtiments de l'époque.

Après diverses démarches, l'ambassadeur Bendysh obtient de la Porte l'autorisation de faire sortir les navires en attente à Istanbul mais, lorsqu'il se tourne vers le bayle Giovanni Soranzo pour lui demander un « passeport général » permettant aux Anglais de circuler librement à travers les Dardanelles, il se heurte à un refus courtois<sup>65</sup>. Le 4 août, deux unités anglaises sortent des Détroits ; quelques jours après, elles reçoivent du *Provveditore Generale* Bernardo leur laissez-passer pour Livourne et Venise<sup>66</sup>. Mais les commandants vénitiens demeurent fermes dans leur volonté d'empêcher

62 Kulsrud, *History of Neutrality*, p. 232.

63 ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 8, dép. n° 310, 19 juin 1648, lettre jointe de Salvetti, 22 mai 1648.

64 ASVe, Senato Rettori, filza 28, 4 juillet 1648.

65 Retenu à Istanbul par les Turcs, pour servir d'otage, mais aussi d'interlocuteur dans d'éventuelles négociations de paix, Soranzo soutient que seul le *Capitano Generale da Mar* est habilité à concéder ce genre de documents, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, f° 273r-275v, dép. du 21 juillet 1648.

66 ASVe, PTM, filza 935, dép. n° 3 du *Provveditore Generale da Mar*, 8 août 1648.

l'entrée de quelque embarcation que ce soit : le *Laurell*, qui se présente à la fin du mois, doit retourner à Smyrne après une attente inutile d'une quinzaine de jours<sup>67</sup>. En novembre, l'interdiction est même renouvelée avec force par le *Capitano Generale* et le bayle est chargé de la signifier à un ambassadeur d'Angleterre qui s'irrite toujours plus de l'interruption de l'activité négociante de ses compatriotes<sup>68</sup>. La République impose sa loi et fait sentir sa force : des restrictions pèsent aussi sur les navires qui sortent du port d'Istanbul après avoir obtenu la permission des autorités turques. Pour avoir omis de requérir avant son départ la patente du bayle, le capitaine du *Bonaventure* est mis aux arrêts pour deux semaines par le nouveau *Capitano delle Navi*, Giacomo Riva, qui entend faire de ce cas un exemple pour les autres<sup>69</sup>. On peut s'étonner que la nation anglaise, d'ordinaire si orgueilleuse, et qui n'hésitera pas, quelques années plus tard, à déclencher une guerre avec les Provinces-Unies pour des questions de bannière, accepte de subir ainsi la détention de ses propres navires et tolère les contraintes imposées par la République à leur circulation. L'explication de cette position de faiblesse est sans doute à rechercher du côté de la grave crise politique que traverse l'Angleterre du fait de la Guerre civile, mais on peut aussi considérer que le blocus vénitien bénéficie dans les faits d'une sorte de reconnaissance internationale, les autres puissances admettant que la Sérénissime puisse exercer sa suprématie navale dans le Levant en vertu de l'état de guerre.

En ce temps-là, l'usage commun pour le règlement des questions relatives à des situations de blocus repose sur des accords bilatéraux indiquant les droits et les devoirs des deux contractants<sup>70</sup>. Dans le cas des Dardanelles, cependant, les négociations n'impliquent pas directement les gouvernements vénitien et anglais, soit parce qu'à cette période, leurs représentants sont absents de leurs capitales respectives<sup>71</sup>, soit, plus vraisemblablement, à cause des turbulences politiques de l'Angleterre, où Charles I<sup>er</sup> est sur le point d'être exécuté. Les tractations sont conduites pour le compte de Venise par le représentant à Londres du Grand-Duc de Toscane, Amerigo Salvetti, qui rencontre à plusieurs reprises la direction de la Compagnie du Levant. Lorsque le *Laurell*

67 ASVe, PTM, filza 935, dép. n° 7 d'A. Bernardo, 8 septembre 1648.

68 Le blocus provoque en outre de fortes tensions entre les négociants anglais présents dans la capitale et les capitaines des navires retenus dans le port qui refusent d'appareiller pour les Dardanelles malgré l'insistance des premiers, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, f°652v-653v, dép. n° 352 du 20 janvier 1649 ; D. Goffman, *Britons in the Ottoman Empire, 1642-1660*, Washington, 1998, p. 149-150.

69 ASVe, PTM, filza 1326, dép. du *Capitano delle Navi* Giacomo Riva, 7 décembre 1648.

70 Kulsrud, *History of Neutrality*, p. 219-224.

71 Les Anglais ont bien un consul à Venise, mais il ne semble pas être impliqué dans les négociations.

avait tenté de pénétrer dans les Détroits, les Vénitiens avaient autorisé à traiter avec les Turcs la possibilité d'échanger l'entrée de son navire contre la sortie d'un autre bâtiment anglais retenu à Istanbul. Ce principe sert de base aux discussions longues et difficiles qui s'engagent entre Anglais et Vénitiens et ne débouchent sur un accord qu'à la fin de 1649, alors même que le blocus s'est essoufflé. Les bâtiments de la Compagnie obtiennent la permission d'entrer dans les Détroits par groupes de trois au maximum et à condition que le même nombre de navires anglais quitte Istanbul en retour, afin qu'il ne puisse jamais y avoir dans la capitale ottomane un nombre élevé de navires anglais susceptibles d'être employés par les Turcs<sup>72</sup>.

Les Anglais ne sont pas les seuls à être affectés par le blocus. Celui-ci s'étend aussi aux bâtiments hollandais et français, mais les tensions semblent plus faibles avec ces nations, même si les litiges existent. Un navire hollandais est ainsi repoussé trois fois par l'escadre vénitienne et son chargement, d'abord confisqué, n'est ensuite que partiellement restitué, ce qui oblige le résident des Provinces-Unies à intervenir auprès du bayle. Pour autant, les Hollandais n'ont qu'un intérêt limité pour Istanbul et opèrent presque exclusivement à partir de Smyrne<sup>73</sup>. Quant aux Français, ils sont finalement peu touchés : non seulement leur commerce dans le Levant est à son plus bas niveau durant cette période<sup>74</sup>, mais encore leurs unités marchandes sont trop petites et trop exigües pour permettre un usage militaire, ce qui les rend beaucoup moins dangereuses aux yeux des Vénitiens<sup>75</sup>.

- 72 La négociation de Salvetti est en fait dirigée depuis Münster par Alvise Contarini, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Münster, filza 8, f°97r-v et 377r, dép. n° 310, 19 juin 1648, lettre jointe de Salvetti à Contarini, 22 mai 1648, et dép. n° 326, 11 septembre 1648, lettre jointe de Salvetti à Contarini, 14 août 1648 ; *ibid.*, filza 10, non num., dép. n° 378, 30 avril 1649, lettre jointe de Contarini à Salvetti, 27 avril 1649, dép. n° 383, 28 mai 1649, lettre jointe de Contarini à Salvetti, 25 mai 1649, dép. n° 400, 27 août 1649, mémoires joints de la *Company*, 1<sup>er</sup> avril et 14 juillet 1649 ; *ibid.*, filza 11, non num., dép. n° 411, 26 octobre 1649, lettre jointe de Contarini à Salvetti, 23 octobre 1649, dép. n° 430, 18 janvier 1650, lettre jointe de Salvetti à Contarini, 30 décembre 1649. Voir aussi *Calendar of State Papers, Venetian*, t. XXVIII, 1647-1652, p. 117, ducale du 20 septembre 1649 au bayle de Constantinople.
- 73 ASVe, PTM, filza 1325, dép. n° 39 de B. Morosini, 13 mai 1648 ; *ibid.*, Senato Rettori, filza 28, 1<sup>er</sup> août 1648 ; *ibid.*, PTM, filza 935, dép. n° 3 d'A. Bernardo, 8 août 1648 et dép. n° 7, 8 septembre 1648, Conseil du 5 septembre 1648 en pièce jointe ; *ibid.*, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, f°652v, n° 352, 20 janvier 1649.
- 74 Si l'on en croit les données de la Chambre de commerce de Marseille, les plus faibles chiffres sont enregistrés en 1650, voir L. Bergasse, *Histoire du commerce de Marseille*, t. IV, de 1599 à 1660, Paris, 1954, p. 96.
- 75 Soranzo, si ferme avec les Anglais, accepte en revanche, à la demande de l'ambassadeur français à La Haye, d'intercéder auprès du *Capitano delle Navi* pour qu'il laisse entrer un barque marseillaise : voir ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, f°421r-v, n° 341, 13 octobre 1648.

## LE BLOCUS HIVERNAL

Au mois de septembre 1648, le *Capitano Generale* Mocenigo ordonne aux vingt-huit navires demeurés aux Dardanelles la poursuite du blocus, alors que les galères et les galéasses inaptes à résister aux tempêtes hivernales sont rappelées en Crète<sup>76</sup>. À la mi-octobre, un conseil tenu à Candie en présence des principaux amiraux vénitiens, parmi lesquels se trouvent quelques-uns des meilleurs commandants nommés par Venise durant le conflit, décide le maintien d'une vingtaine de vaisseaux, réalisant finalement le projet de blocus hivernal qui avait été proposé par Contarini au début de la guerre<sup>77</sup>. L'ordre surprend les capitaines nordiques, pourtant expérimentés, tant ils sont convaincus de la perte de leurs unités dans les tempêtes, mais l'orgueil professionnel les pousse à obéir<sup>78</sup>. Ainsi, au moment même où, sur les côtes hollandaises, la flotte du Parlement anglais suspend, comme il est d'usage à la mauvaise saison, le blocus d'Hellevoetsluis et permet à l'escadre royaliste du prince Rupert de fuir en Irlande<sup>79</sup>, aux Dardanelles, en revanche, le nouveau *Capitano delle Navi*, Giacomo Riva, qui a succédé dans les premiers jours de novembre à Bernardo Morosini<sup>80</sup>, s'apprête à continuer le blocus en hiver, « *un exploit sans précédent* »<sup>81</sup>.

76 Le départ des galères aggrave aussitôt le problème de l'eau. Bernardo Morosini instaure une espèce de service de navettes pour en apporter d'Imbros, mais les vents dominants du nord-est retardent souvent le retour des navires, certains ne parvenant même pas à regagner les Détroits, voir ASVe, PTM, filza 935, dép. n° 7 d'A. Bernardo, 8 septembre 1648 ; *ibid.*, filza 1325, dép. n° 55-59 de B. Morosini, 21 et 28 septembre, 3, 16 et 28 octobre 1648 ; Valier, *Historia*, p. 190.

77 Siègent à ce Conseil, outre le *Capitano Generale da Mar* Alvise Mocenigo, qui remporte en 1651 une grande victoire au large de Paros, les futurs *Capitani Generali* Lorenzo Marcello et Giorgio Morosini. Marcello meurt aux Dardanelles en 1656 ; Morosini relance quant à lui les opérations navales au début des années 1660, après la période opaque du commandement de Francesco Morosini, cf. ASVe, PTM, filza 1087, dép. n° 38 d'A. Mocenigo, 18 octobre 1648 et pièce jointe du 17 octobre 1648.

78 ASVe, PTM, filza 1326, dép. du *Capitano delle Navi* Riva, 9 novembre 1648.

79 L. Carr Laughton, *The Royal Navy. A History from Earliest Time to 1900*, t. II, W. L. Clowes (dir.), Londres, 1996 [1898], p. 118.

80 Bernardo Morosini s'en retourne le 19 novembre, avec les six vaisseaux apportés par François de Nuchèze et cinq unités hollandaises. Un bâtiment anglais le suit aussi sans autorisation : le capitaine se justifie ensuite en affirmant qu'il était attendu à Zante par un chargement de raisins secs et qu'il avait trouvé quelqu'un pour prendre sa place : cette substitution est acceptée, mais le capitaine n'en finit pas moins aux arrêts. Un tel épisode est un bon exemple de l'étroit mélange entre guerre, commerce et intérêts privés, qui caractérise la marine de l'époque, cf. ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 19 novembre et 4 décembre 1648 ; *ibid.*, filza 1325, dép. n° 61, 63 et 64 de B. Morosini, 9, 16 et 30 novembre 1648.

81 M. A. Palmer, *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, Harvard University Press, 2005, p. 50. Palmer se réfère au blocus hivernal de Cadix par les Anglais en 1656-1657, soulignant que cette opération révèle une « *une maturation*

Toutefois, comme c'était prévisible, l'entreprise se révèle très difficile. L'ordre de poursuivre le blocus crée la surprise parmi les capitaines, qui ne se sont pas réapprovisionnés. Ils se trouvent dépourvus de vivres, à l'exception du biscuit fourni par la République en quantité suffisante. Ces contraintes sont d'autant plus fortes que l'hiver 1648 est, de mémoire d'homme, l'un des plus rigoureux et des plus agités de la période, de continuelles bourrasques en provenance du nord-est poussant hors des Détroits les navires, qui ne parviennent pas toujours à y revenir<sup>82</sup>. En janvier 1649, les unités à la disposition de Riva sont tombées à dix-sept et, en avril, elles ne sont pas plus de treize. Ces bourrasques rendent encore plus délicat qu'à l'ordinaire l'approvisionnement en eau et provoquent souvent le naufrage des barques envoyées à terre, sans qu'il soit possible de leur porter secours à cause des vents contraires. Au fil des mois, se répand une maladie, dont les symptômes sont semblables à ceux du scorbut, qui affecte la bouche et les jambes des hommes d'équipage ; elle est provoquée par le déséquilibre d'une nourriture fondée seulement sur le biscuit et privée des habituelles soupes de verdure qui apportent un peu de vitamines<sup>83</sup>. Si la Sérénissime a réussi à organiser efficacement le blocus estival grâce à l'appui de ses galères, elle manque manifestement d'entraînement pour réitérer la même opération durant l'hiver. Les difficultés accumulées sont de trop, y compris pour les capitaines hollandais les plus endurcis, qui se coalisent en mars 1649 pour mettre fin à leur présence dans ces parages. Riva n'en réussit pas moins à convaincre les meneurs de poursuivre le blocus ; il en appelle à leur orgueil professionnel et à la réputation de leur nation, qui s'écroulerait aux yeux de tous, si leurs bâtiments abandonnaient le service dans ces circonstances<sup>84</sup>. Professionnalisme et réputation, ces arguments sont habituellement mobilisés par la Sérénissime dans ses relations avec les entrepreneurs de guerre, grâce auxquels elle s'est dotée, au fil des siècles, d'une organisation militaire particulièrement fiable, bien que composée en grande partie de troupes mercenaires<sup>85</sup>. La République tente donc désormais d'établir un lien similaire avec la nouvelle flotte de navires à voile qu'elle a affrétée dans l'espérance d'établir aussi une tradition de fidélité professionnelle dans le domaine maritime.

---

*marquée de pouvoir maritime* ». Il serait intéressant de vérifier si l'expérience accumulée par les navires et les équipages anglais aux Dardanelles, huit ans plus tôt, a pu influencer les actions entreprises devant Cadix.

82 Il n'est pas impossible que certains capitaines profitent de l'occasion pour se soustraire à ce dur service.

83 ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 4 décembre 1648, 15 janvier, 15 février et 5 mai 1649 ; Valier, *Historia*, p. 224.

84 ASVe, PTM, filza 1326, dép. du 3 mars 1649.

85 J. R. Hale, *L'Organizzazione militare di Venezia nel'500*, Rome, 1990 [Cambridge, 1984], p. 113-119, 141-160.

Pour répondre à ce défi qui se prolonge durant les mois d'hiver, le gouvernement d'Istanbul cherche la parade dans une réorganisation de ses transports terrestres. Produits et marchandises sont désormais débarqués à Mytilène, puis transbordés sur la côte anatolienne, d'où ils sont acheminés par voie de terre à proximité de la mer de Marmara. Un tel trajet demeure cependant très coûteux et les prix continuent de monter dans la capitale, accroissant encore le ressentiment de la population. Les répercussions du blocus se font aussi pesantes en Crète, où le commandant des troupes ottomanes, Deli Husayn Pacha, avertit que la pénurie de renforts et de ravitaillement risque de le contraindre à lever le siège de Candie<sup>86</sup>. Face à cette éventualité, les Turcs se préparent minutieusement à forcer la sortie des Dardanelles, ajoutant pour la première fois des vaisseaux à leurs galères et mahonnes habituelles. En outre, jouant tout à la fois sur l'exaspération de l'ambassadeur anglais Bendysh devant la fermeture des Détroits et sur une accumulation subtile de pressions et de menaces, ils réussissent à engager un certain nombre d'unités anglaises, hollandaises et françaises, stationnées à Smyrne, à se tenir prêtes à rejoindre le reste de la flotte une fois que celle-ci aura forcé le blocus, puis à faire route vers la Crète avec les approvisionnements tant attendus<sup>87</sup>.

Pour préparer cette sortie, les Turcs installent dans les premiers jours du mois de mai plus de trente canons sur les deux rives des Dardanelles. Riva, de son côté, reçoit le renfort de six vaisseaux, ce qui porte le total de ses effectifs à dix-neuf, mais les derniers arrivés n'ont des réserves d'eau que pour une dizaine de jours et l'absence des galères capables d'appuyer les opérations de ravitaillement à terre se fait cruellement sentir<sup>88</sup>. Le *Capitano delle Navi* doit choisir entre un débarquement sur la côte asiatique, qui découvrirait la rive européenne et laisserait aux ennemis le temps de se frayer un chemin, ou l'envoi de quelques navires dans l'île d'Imbros, avec le risque de ne les voir revenir qu'après un temps très long. Il choisit la première solution, affectant cinq des unités les plus fortes à la garde de la rive européenne et utilisant les

86 Valier, *Historia*, p. 190-191 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 218. Sur Deli Pacha, voir I. Parmaksizoglu, « Husayn Pasha », *Encyclopedia of Islam*, t. III, Leyde-Londres, 1986, p. 626.

87 En avril, sont ainsi réunis dans le port anatolien treize bâtiments anglais, quatre hollandais et trois français, tous affrétés par les Turcs pour 1800-2000 piastres par mois, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 133, f°14r et 107r, dép. des 22 mars et 4 mai 1649.

88 Six unités de cette escadre appartiennent encore au groupe originel des douze navires hollandais affrétés par Contarini en 1645, voir ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 5 mai 1649 ; *ibid.*, Senato Mar, filza 383, 16 mai 1646 et pièces jointes ; Anderson, *Naval Wars*, p. 137.



autres pour couvrir la descente des détachements envoyés sur la rive asiatique pour en rapporter de l'eau. Mais, le 5 mai, le feu des batteries turques, sans être particulièrement intense, contraint le hollandais *Salomonsoordeel* à abandonner sa position près du rivage européen<sup>89</sup>. Il est bientôt suivi par deux autres vaisseaux : c'est l'occasion qu'attendait le nouveau *kapudan pacha*, Woinok Achmet Pacha, un commandant fier et résolu, bien décidé à forcer le blocus coûte que coûte<sup>90</sup>. Le jour suivant (6 mai), Achmet avance avec dix mahonnes, cinquante-quatre galères et trois vaisseaux. Aussitôt, l'une des deux unités de la Sérénissime restées à proximité de la côte européenne s'enfuit, laissant seul le bâtiment hollandais *Drykoningen* pour tenter aussi courageusement qu'inutilement de retenir l'ennemi. Le vent trop faible empêche Riva de se porter avec suffisamment de rapidité de l'autre côté du canal avec le reste de ses navires, si bien qu'il doit se contenter de canonner à distance l'adversaire. Toutes les embarcations ottomanes sont bien enduites de résine, tandis que celles de la Sérénissime, en mer depuis plus d'une année, sont incrustées d'organismes marins qui en compromettent la vitesse<sup>91</sup>.

Riva ne s'en lance pas moins à la poursuite des Turcs et les rattrape après quelques jours de navigation au large de Phocée, à l'entrée du golfe de Smyrne, où ils sont venus à la rencontre des bâtiments occidentaux affrétés à Smyrne. La flotte ottomane compte désormais, outre les dix mahonnes, soixante-douze galères et onze vaisseaux. Phocée n'étant protégée que par une forteresse très faible, Riva, après avoir vaincu les doutes d'un grand nombre de ses capitaines, se lance à l'attaque le 12 mai avec les dix-neuf bâtiments de son escadre. La première grande bataille navale de la guerre se transforme alors rapidement en une grave défaite pour les Turcs, qui perdent quatre mahonnes, deux galères et neuf navires à voile. Dans l'une de ces mahonnes, il y avait l'argent destinée à la Crète, et sa perte provoque une révolte périlleuse au sein des troupes ottomanes qui combattent dans l'île. La déroute provoque aussi la chute du grand vizir, Dervish Mohammed, accusé par la sultane mère, Kösem, de ne pas avoir satisfait les demandes du *kapudan pacha* qui voulait une escadre plus puissante<sup>92</sup>. Pour autant, la détermination de ce dernier et

89 En l'absence de son capitaine hollandais, c'est l'inexpérimenté *governatore* Andrea Gritti qui commande seul la *Salomonsoordeel*.

90 Pour stimuler le moral de la flotte, le *kapudan pacha* avait réclamé et obtenu la condamnation à mort du principal drogman vénitien, Giovanni Antonio Grillo, qu'il avait accusé de faire obstacle aux préparatifs militaires en menant des négociations de paix, cf. ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 132, dép. n° 355 et 361b, 28 février et 4 mai 1649.

91 ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 6 mai 1649.

92 Il ne semble pas que les bâtiments occidentaux affrétés par les Turcs à Smyrne aient eu quelque rôle dans la bataille de Phocée, voir ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 13 mai 1649 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 242-244, 249 ; Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 218-220.

la rupture du blocus permettent aux Turcs de se reprendre dans la seconde partie de la campagne. Achmet a tôt fait de rassembler les équipages qui se sont dispersés à terre après la bataille et de réparer les bâtiments endommagés. Il appareille ensuite pour Rhodes, où il est rejoint par les navires occidentaux affrétés à Smyrne et par les Barbaresques. En un mois à peine, il a reconstitué ses forces et peut aligner sur mer cinq mahonnes, soixante-cinq galères et cinquante-cinq navires à voile. Après avoir échappé au large de Milo à une escadre vénitienne de vaisseaux et de galéasses placée sous le commandement du *Provveditore Generale da Mar*, Bernardo, notamment parce que celui-ci était trop occupé par ses divisions avec Riva, le *kapudan pacha* réussit le 7 juillet à débarquer à La Canée 7 000 hommes et de nombreux canons, rattrapant ainsi en partie la défaite de Phocée<sup>93</sup>. Le siège de Candie peut dès lors reprendre pour une courte période, avant d'être à nouveau suspendu, car les secours ont été trop modestes pour une opération de cette ampleur. Achmet lui-même trouve la mort à la mi-août, alors qu'il s'est lancé avec quarante galères à l'attaque de la forteresse vénitienne de La Sude<sup>94</sup>.

À la fin du mois d'août 1649, le Sénat ordonne à Riva de regagner les Dardanelles et d'y rester à nouveau durant tout l'hiver mais, cette fois, les capitaines étrangers ne se laissent pas convaincre, en dépit des nombreux banquets organisés par Riva sur le vaisseau amiral afin de les persuader. Le lien entre ces hommes de mer rudes et indépendants et la Sérénissime n'a pas eu le temps de se consolider au point de faire des navires affrétés par elle un instrument aussi fiable que les contingents de troupes qu'elle a l'habitude de stipendier : vu le caractère des capitaines et de leurs équipages et la double nature, militaire et marchande, des bâtiments nolisés, il était particulièrement difficile qu'un tel lien puisse se nouer à ce degré d'intensité. Quoique souvent opposés les uns aux autres, les Hollandais et les Anglais se retrouvent cette fois pour refuser de s'engager avant le mois de mars suivant. Les Vénitiens cèdent, et l'escadre se rend dans l'île de Standia, en face de Candie, dont la République a fait sa base principale en Crète. Les mois suivants sont alors consacrés aux radoubs rendus indispensables par près de deux années ininterrompues de navigation et à la remise en état des équipages<sup>95</sup>. Ce n'est finalement qu'à la fin du mois de janvier 1650, que le repos accumulé et les insinances de Riva, appuyé par le *Capitano Generale*, Mocenigo, poussent les

93 ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 10 juillet 1649 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 244, 246-247 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 139.

94 Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. X, p. 233-235 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 248 ; Anderson, *Naval Wars*, p. 140.

95 ASVe, PTM, filza 1326, dép. de G. Riva, 15 octobre 1649 et 10 janvier 1650.

capitaines à accepter d'appareiller à nouveau pour les Dardanelles<sup>96</sup>. Le voyage est néanmoins ralenti par de furieuses tempêtes et une série de raids conduits contre les îles et les côtes de Grèce centrale et septentrionale, si bien que Riva ne prend pas position devant les Détroits avant le 4 avril<sup>97</sup>. Après avoir bien considéré la force du courant le long de la côte européenne, le *Capitano delle Navi* organise un système de rotation entre les navires pour éviter que seuls certains d'entre eux en subissent l'usure à l'ancrage. Reste le problème de l'eau, qui est aggravé par les obstacles que les Turcs ont disposé près de la rive asiatique afin d'empêcher que les barques vénitiennes puissent toucher terre. Riva estime qu'il est indispensable que chaque unité dispose d'une réserve d'eau pour au moins trois mois pour se prémunir contre d'éventuels retards d'approvisionnements mais, dans les faits, les provisions ne dépassent pas un mois, notamment parce que de nombreux tonneaux qui avaient été chargés au départ ont été détruits durant le voyage<sup>98</sup>. Ces désagréments n'empêchent cependant pas l'escadre de se déployer et de recevoir, le 4 mai, le renfort de huit galères, deux galéasses et deux vaisseaux, qui portent son effectif à vingt-trois.

De leur côté, comme dans les précédentes campagnes, les Turcs préfèrent se fier à leur artillerie disposée à terre et démontrent en ce domaine une efficacité accrue. Les batteries des deux rives commencent en effet à faire feu le 9 mai, ouvrant ainsi une période de continuel tourments pour les navires et les équipages : ils deviennent la cible des gros canons ottomans, qui endommagent jour après jour les coques et les gréements, blessent et tuent les hommes, sans que les unités vénitiennes puissent riposter efficacement<sup>99</sup>. Toujours plus précis, le feu turc rend la situation très difficile pour leurs adversaires, surtout le long de la côte européenne, où le terrain est plus élevé et les canons plus nombreux. Certains vaisseaux commencent même à abandonner leur poste et Riva est finalement obligé de reculer un peu son dispositif. Une lutte sans pitié s'engage donc entre les Turcs qui, augmentant

96 ASVe, PTM, filza 1089, dép. n° 130 et 131 du *Capitano Generale da Mar* Alvise Mocenigo, 10 et 21 janvier 1650 ; *ibid.*, filza 1326, dép. de G. Riva, 26 janvier 1650.

97 ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 4 avril 1650.

98 Les éléments qui composent les tonneaux se détériorent facilement dans les soutes des navires, où ils sont exposés à l'humidité et aux chocs provoqués par les tempêtes. Des pièces métalliques auraient été mieux adaptées, mais, en dépit des promesses de la Sérénissime, elles ne sont pas arrivées, peut-être à cause de l'incendie qui ravage l'Arsenal de Venise le 20 juillet 1647, voir ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 12 et 16 avril, 6 juin 1650 ; R. Zago, « L'arsenale di Venezia. Le fabbriche : cronologia », dans *Venezia e la difesa del Levante. Da Lepanto a Candia*, Venise, 1986, p. 59.

99 Les sources vénitiennes parlent de pièces « de 60 » ou « de 50 ». En pratique, les canons « de 60 » correspondent aux pièces françaises de 36 livres, et ceux « de 50 », aux pièces anglaises de 32 *pounders*.

sans cesse le nombre de leurs canons, s'efforcent de repousser toujours plus en arrière les navires afin de faciliter le passage de leur flotte, et Riva, qui s'acharne à maintenir ses positions en organisant un roulement de ses bâtiments aux endroits les plus exposés. La situation ne cesse de se dégrader. Le *Capitano delle Navi* se fournissait en eau à l'embouchure du Scamandre, le fleuve homérique qui débouche sur la rive asiatique de la mer Egée, mais les Turcs y installent aussi des pièces d'artillerie et le fleuve devient inaccessible. Les Vénitiens sont désormais contraints de creuser des puits le long des plages pour tenter d'en extraire de l'eau potable<sup>100</sup>.

Face à une telle situation, la contestation monte dans les rangs vénitiens et les capitaines protestent qu'ils ont été engagés pour combattre d'autres forces navales et non des défenses terrestres. La crise survient le 19 juin. En quatre heures, seize tirs bien ajustés mettent hors de combat l'anglais *Reality*, qui stationnait près de la côte européenne<sup>101</sup>. Le navire largue alors les amarres et s'enfuit vers la rive asiatique, bientôt suivi par deux autres unités. Le *governatore*, Francesco Bragadin, et le capitaine Thomas Lancaster s'accusent ensuite réciproquement d'avoir donné l'ordre de décrocher. La contestation s'étend peu à peu à tous les vaisseaux et oppose tous les *governatori* vénitiens aux capitaines étrangers. Riva propose sa médiation, mais les patriciens présentent un mémoire dans lequel ils demandent à être relevés de toute responsabilité dans la conduite des navires. Le harcèlement exercé par les Turcs de tous les côtés réussit ainsi à menacer le système des affrètements et ce partage ambigu de l'autorité entre le *governatore* vénitien et le capitaine étranger qui le caractérise. La peur devient contagieuse. La même nuit, un autre bâtiment abandonne son poste, puis, en moins de trois jours, ce sont toutes les unités déployées près de la côte européenne qui lèvent l'ancre. Le *Capitano delle Navi* a beau chercher à les convaincre de retourner à leur place, les marins sont furieux et leurs capitaines refusent d'obéir. Finalement, Riva se voit contraint de mettre son escadre hors de portée des canons, laissant seulement une avant-garde de six vaisseaux au milieu du canal. L'artillerie turque, qui atteint désormais la soixantaine de pièces, a bien fait son travail ; c'est au tour de la flotte d'entrer en jeu<sup>102</sup>.

Cette dernière cependant fait la démonstration qu'elle ne s'est pas bien remise de sa déroute de l'année précédente. Le nouveau *kapudan pacha*, Haideragazade Mohammed, qui a pu rassembler six mahonnes et quarante-

100 ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 15 et 29 mai, 6 et 15 juin 1650.

101 La *Reality*, armée de 30 canons et de 50 marins, avait été affrétée pour transporter des vivres à Corfou, puis engagée comme navire de guerre, voir ASVe, Senato Mar, filza 422, 23 février 1650.

102 ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 20, 21 et 29 juin 1650.

quatre galères, outre deux vaisseaux et un grand nombre de petites embarcations marchandes, choisit parmi ces unités trois mahonnes et trente-et-une galères, qu'il renforce avec les équipages des autres bâtiments. Le 5 juillet, il envoie ces forces vers les Châteaux<sup>103</sup>, mais il suffit aux hommes d'apercevoir les six unités vénitiennes laissées là en avant-garde pour que leur moral s'affaisse, et que la crainte d'un nouveau Phocée se diffuse largement. Au milieu des cris et du tumulte, ils refusent de continuer, invoquant la possibilité qu'une fois qu'ils seront dehors, l'ennemi soit à même de forcer les Détroits et de se diriger sur Istanbul : la flotte ne doit pas être risquée dans une tentative pour rompre le blocus, mais maintenue sur la défensive pour protéger la capitale, tant est grande la peur qu'inspirent les navires de la Sérénissime. À vrai dire, Mohammed, qui n'a préparé une sortie que pour répondre aux sollicitations du gouvernement, ne se fait pas prier et donne l'ordre du repli sur Gallipoli. Les officiers turcs s'entendent pour signer une déclaration commune attestant que l'armée aurait été certainement perdue si elle était sortie et le *kapudan pacha* la scelle avant de l'envoyer au sultan. Prenant acte de la volonté de la flotte, le grand vizir Amurat et la sultane mère Kösem, qui assument l'essentiel du pouvoir en raison de la jeunesse du souverain, décident de renoncer pour l'année en cours à toute tentative de forcer le blocus. Ordre est donné d'acheminer par terre, en contournant les Détroits, une partie des approvisionnements destinés à la Crète. Ils sont ensuite embarqués le long de la côte anatolienne sur les *beylere*, les galères armées par les *timar* maritimes de la mer Égée et stationnées à Ténédos. Le corps expéditionnaire turc peut ainsi recevoir à temps l'argent des payes, mais seulement un renfort de trois cents hommes. Ayant appris la nouvelle de ces secours, le *Capitano Generale*, Mocenigo, s'en plaint auprès de Riva. Pour autant, si l'assistance reçue par les Turcs est à même de leur permettre de poursuivre les hostilités, elle est bien loin de suffire à leur donner la victoire, d'autant que les galères vénitiennes, protégées par le blocus, continuent leurs opérations en mer Égée : à Malvoisie, sur la côte du Péloponnèse, elles dispersent des forces qui étaient prêtes à appareiller pour La Canée, tandis qu'à La Sude, elles contribuent à repousser un nouvel assaut des Ottomans<sup>104</sup>. Ainsi, en dépit des difficultés rencontrées par les Vénitiens à cause de l'artillerie turque des Dardanelles, leur blocus continue de paralyser les forces de leurs ennemis.

Malgré les succès réels qu'elle permet ainsi de remporter, la stratégie choisie par la République n'en est pas moins sur le point de s'essouffler à cause des

<sup>103</sup> Il s'agit de deux antiques forteresses construites au point le plus étroit des Dardanelles, l'une sur la côte européenne, l'autre sur la côte asiatique.

<sup>104</sup> ASVe, Dispacci Ambasciatori, Costantinopoli, filza 134, f°8r, dép. du 9 juillet 1650 ; *ibid.*, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 20 juin, 24 juillet et 8 août 1650, pièce jointe du 28 juillet 1650 ; Valier, *Historia*, p. 244, 265, 267.

tensions liées au système des affrètements. La dégradation du climat, toujours plus tempétueux, joue aussi son rôle : le 20 août, les galères vénitiennes sont obligées d'abandonner les Dardanelles. Les vaisseaux sont encore là, mais les circonstances excluent l'éventualité d'un nouveau blocus hivernal. Non seulement les vivres manquent à nouveau et la forme de scorbut qui s'était déclarée l'année précédente recommence à se manifester, mais une grave crise morale sévit aussi parmi les capitaines et leurs équipages, durement marqués par la dure expérience des bombardements turcs aux mois de mai et juin. De nombreuses réunions au parfum de sédition sont organisées, au terme desquelles les Hollandais et les Anglais s'accordent sur le fait qu'à l'avenir, ils ne serviront plus aux Dardanelles. Dans ces conditions, Riva, qui se fatigue toujours plus pour retenir les navires tombés progressivement au nombre de seize, se résigne à quitter les Détroits à la fin du mois de septembre. Il est à peine parti qu'il rencontre cependant deux navires chargés de fournitures variées, qui lui apportent l'ordre du *Capitano Generale*, Mocenigo, de retourner immédiatement en arrière. C'est en vain que Riva s'ingénie alors à stopper les quatorze capitaines restés avec lui : la plupart en ont assez et refusent de retourner aux Dardanelles, et même si quelques-uns se montrent plus ouverts à ses propositions, une révolte de leurs marins les ramène bien vite à l'opinion commune<sup>105</sup>.

Cette défection de toute l'*Armata grossa* provoque la fureur de Mocenigo, qui n'a pas pardonné au *Capitano delle Navi* le demi-succès de Phocée, l'année précédente. L'escadre n'est pas plutôt arrivée à Zéa, au large de l'Attique, qu'il fait mettre aux chaînes deux officiers de Riva à cause d'une équivoque sur les saluts. Il s'en prend ensuite au *Capitano delle Navi*, en l'accusant d'avoir gardé pour lui et ses amis la plus grande partie de l'argent reçu, et tente à son tour de convaincre les capitaines de rester au service de la République, en leur promettant un commandant d'une autre étoffe. Mocenigo n'a cependant pas bien compris la nature des différends au sein de l'*Armata grossa* : certes, certains capitaines, surtout des Anglais, n'aiment pas Riva, mais la plupart n'ont rien à lui reprocher. En fait, d'importants retards dans le versement des payes ont exaspéré des hommes déjà éprouvés par le souvenir des maux endurés au cours du blocus hivernal et par la dure expérience des bombardements, et ce n'est qu'à grand peine que le *Capitano Generale* parvient à retenir six unités qu'il envoie croiser devant La Canée. La mise à l'écart de Riva pousse le désordre et la désobéissance à leur plus haut degré d'intensité. Les unités hollandaises s'arment ainsi pour échapper à la menace de quelques bâtiments anglais qui réclament la libération d'un compatriote considéré comme un

105 ASVe, PTM, filza 1327, dép. de G. Riva, 17 et 26 août, 2 septembre, 1<sup>er</sup> et 8 octobre 1650.

traître à cause de sa fidélité au *Capitano delle Navi*. La rivalité latente entre les deux nations, qui dégénèrera sous peu en guerre ouverte, se fait donc déjà brûlante, y compris lorsqu'il s'agit du service de la Sérénissime<sup>106</sup>.

Malgré le climat difficile dans lequel s'achève son commandement, le bilan de Riva n'en reste pas moins globalement positif. Même s'il n'est pas l'auteur de la stratégie du blocus, il a réussi à conférer une efficacité réelle à la fermeture des Dardanelles et peut se vanter d'être le premier amiral d'une escadre à voile moderne qui ait mené à son terme un blocus hivernal. À force de négociations difficiles et de joyeux banquets, il est parvenu à convaincre des hommes au caractère fier et indépendant, appartenant à des nations antagonistes, de défier ensemble les tempêtes, la soif, la faim et les maladies, avant de forcer une base ennemie et de remporter ainsi la première véritable victoire de la guerre. Compte tenu de la composition multinationale de l'*Armata grossa*, il a usé des armes de la diplomatie plus que de celles de l'autorité, mais il s'est aussi attaché à exécuter avec succès les ordres reçus. Certes, le *Capitano Generale*, Mocenigo, attendait de meilleurs résultats, mais avec une escadre aussi hétérogène et un appui logistique aussi limité, Riva a sans doute fait tout ce qui était concrètement possible.

278

En additionnant aussi le temps de commandement de Bernardo Morosini, l'escadre vénitienne a réussi à bloquer sans interruption les Détroits durant plus de quinze mois, de mars 1648 à mai 1649, et pour six mois encore, d'avril à septembre 1650, soit un total de vingt-et-un mois sur trente. Elle ne laissa passer qu'une seule fois la flotte ottomane, mais celle-ci fut à moitié détruite quelques jours plus tard. Aucune formation à voile n'a jamais atteint un tel résultat, qu'il a été par la suite bien difficile de dépasser. Le blocus anglais de Cadix, en 1656-1657, se limita avant tout à la tentative d'intercepter les chargements d'or de la flotte espagnole, alors que, durant les trois conflits anglo-hollandais des années 1650-1670, les flottes rivales n'eurent même pas la capacité de soutenir de véritables blocus. On dut attendre 1759 pour que les Anglais réussissent à organiser une fermeture efficace du port de Brest, mais dans des conditions bien plus favorables qu'aux Dardanelles, puisque les navires avaient ont alors la possibilité de retourner à tour de rôle dans leur patrie toute proche pour s'y ravitailler<sup>107</sup>. Il convient néanmoins de signaler

<sup>106</sup> Mocenigo a par ailleurs des ordres exprès de Venise de traiter le mieux possible les capitaines, afin de ne pas les détourner du service. C'est ainsi qu'il refuse par exemple de juger un capitaine hollandais qui s'est montré particulièrement turbulent aux Dardanelles, voir ASVe, PTM, filza 1091, dép. n° 186 du *Capitano Generale da Mar* Alvise Mocenigo, 8 novembre 1650 ; *ibid.*, filza 1327, dép. de G. Riva, 2, 7 et 14 novembre 1650.

<sup>107</sup> N. A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Londres, 2004, p. 25-27 ; R. Harding, *Seapower and Naval Warfare, 1650-1850*, Londres, 1999, p. 51 ; M. Steer, « The Blockade of Brest and the Victualling of the Western Squadron, 1793-1805 », *Mariner's Mirror*, 76 (1990), p. 307 (307-316).



que le blocus vénitien a été accompli avec des unités marchandes armées en guerre, qui étaient mieux adaptées à une longue permanence en mer que les vaisseaux de ligne composant les flottes ultérieures, moins aptes à former ces marines permanentes nécessaires pour une stratégie effective de blocus.

#### DU BLOCUS PERMANENT ET GÉNÉRAL AU BLOCUS MILITAIRE ET TEMPORAIRE (1651-1659)

Au bout du compte, le blocus apparaît comme une stratégie qui use non seulement l'ennemi, mais aussi celui qui le pratique. Dans ces conditions, Venise avait sans doute besoin d'une escadre mieux contrôlable par l'État que celle qu'elle a pu réunir en faisant appel au marché. En 1651, les Vénitiens, qui rencontrent des difficultés dans leurs affrètements, préfèrent donc renoncer provisoirement à cette tactique : cette année-là, les intenses préparatifs de la Porte et la sortie d'une flotte, renforcée par un grand nombre de navires construits à Istanbul et en mer Noire, n'épargnent quand même pas aux Turcs la défaite qui leur est infligée en juillet au large de Paros. Après un intervalle d'un an et demi, le blocus est finalement repris en mai 1652, lorsque le nouveau *Capitano delle Navi*, Luca Francesco Barbaro, se rend aux Dardanelles avec dix-huit unités<sup>108</sup>. Mais les Turcs savent désormais comment se défendre : le tir de leurs batteries disposées à terre contraint les Vénitiens à se retirer progressivement de la côte, tandis que l'absence des galères, dispersées par une tempête, rend très difficile le ravitaillement en eau<sup>109</sup>. Début juillet, les équipages se soulèvent et Barbaro ne parvient qu'avec peine à les calmer, en demandant aux capitaines de tenir jusqu'à l'arrivée des galères qui survient au milieu du mois. Toutefois, les réserves de biscuit s'étant elles aussi épuisées, le *Capitano delle Navi* préfère abandonner les Détroits le 3 septembre.

Arrivé à Délos, il reçoit du *Capitano Generale*, Foscolo, l'ordre de licencier la plupart des navires et de n'en garder que sept ou huit à son service<sup>110</sup>. Une telle réduction s'explique aussi bien par des nécessités financières que par l'évolution de la situation internationale. En effet, non seulement le poids des dépenses militaires tend à devenir si insoutenable pour la République qu'elle est obligée de réorganiser le *Banco del Giro*, qui fait office de banque

<sup>108</sup> ASVe, PTM, filza 1328, dép. de L. F. Barbaro, 28 avril et 25 mai 1652.

<sup>109</sup> ASVe, PTM, filza 1328, dép. de L. F. Barbaro, 14 juin 1652.

<sup>110</sup> ASVe, PTM, filza 1328, dép. de L. F. Barbaro, 2 août et 24 septembre 1652. Il va sans dire que de nombreux capitaines se réjouissent d'être ainsi licenciés à la fin de la campagne, soit parce qu'ils peuvent alors se consacrer au transport de marchandises, soit parce que, revenant à Venise, ils peuvent espérer se faire engager à nouveau et obtenir les quatre payes anticipées accordées par la République, le seul argent vraiment sûr dans le service, voir *ibid.*, dép. de L. F. Barbaro, 19 décembre 1652.

de l'État<sup>111</sup>, mais encore le déclenchement de la première guerre anglo-hollandaise se traduit par le départ des navires de ces deux nations. Au mois de décembre, un envoyé de l'agent anglais de Livourne, Charles Longland, arrive à Venise avec la mission de faire appareiller tous les bâtiments de ses compatriotes à destination du port toscan. D'emblée, le Sénat en laisse partir sept et donne à quatre unités employées par la République le choix de continuer ou pas leur service<sup>112</sup>. La diminution qualitative et quantitative des bâtiments affrétés ne laisse que quatorze navires en service au printemps 1653, parmi lesquels six au moins sont d'une piètre valeur militaire. Leur nombre est manifestement insuffisant pour songer à un quelconque blocus : lorsqu'en mai, Barbaro reçoit l'ordre de se rendre aux Dardanelles, il n'a avec lui que neuf unités, six vaisseaux et trois pataches, et se trouve donc contraint de renoncer<sup>113</sup>.

280

L'année suivante, les Turcs préparent leur première sortie en force depuis la défaite de 1651. Le gouvernement nomme pour *kapudan pacha*, un homme résolu, Murad, ancien pacha de Bosnie, bien décidé à forcer un éventuel blocus et dont la réputation parvient à convaincre les Barbaresques de coopérer à nouveau avec la flotte du sultan. Le nouveau *Capitano delle Navi*, Giosepe Dolfin, se présente quant à lui devant les Détroits le 19 avril 1654, avec seize navires, deux galéasses et huit galères, mais seulement six vaisseaux sont alors capables de soutenir un éventuel combat. Le 16 mai, les Turcs avancent de leur côté avec trente navires, six mahonnes et quarante galères. Dolfin a beau avoir ordonné à ses bâtiments de rester à l'ancre jusqu'à son signal, au moins huit unités larguent les amarres et prennent la fuite à la vue de l'ennemi. Seuls quatre vaisseaux tiennent tête aux Turcs ; deux d'entre eux finissent brûlés et deux galères sont perdues elles aussi. Dolfin, dont le bâtiment amiral *Groot Sint Joris*, se bat désespérément, ne peut qu'amèrement regretter de ne pas avoir à son service une dizaine d'autres de ces capitaines hollandais qui avaient fait le succès du blocus quelques années auparavant. En 1654, les Turcs remportent donc leur première victoire navale de la guerre qui s'explique tout aussi bien par le déclin qualitatif et quantitatif des navires pris à nolis dans la flotte vénitienne, que par le réarmement naval turc stimulé par le blocus. Paradoxalement, cette défaite vénitienne intervient justement au moment où les Cosaques infestent la mer Noire, créant ce second front

111 Nani, *Istoria della Repubblica Veneta*, op. cit., p. 296-297.

112 ASVe, Senato Rettori, filza 36, dép. des 26 décembre 1652 et 28 janvier 1653, avec les pièces jointes ; Corbett, *England in the Mediterranean*, t. I, p. 244 et suiv.

113 ASVe, PTM, filza 1328, dép. de L. F. Barbaro, 28 avril et 12 mai 1653 ; *ibid.*, filza 1095, dép. du *Capitano Generale* Leonardo Foscolo, 9 avril 1653.

qui aurait pu rendre possible l'isolement total d'Istanbul envisagé par Alvise Contarini en 1645<sup>114</sup>.

L'échec sévère supporté par la Sérénissime en 1654 contribue à modifier la nature du blocus. Jusqu'à cette date, l'*Armata grossa* avait été le protagoniste indiscuté de la stratégie mise en œuvre aux Dardanelles, mais son progressif déclin rend indispensable le soutien de l'*Armata sottile* dans son entier. Or cette dernière ne peut opérer que dans la saison la plus favorable, de sorte que le blocus permanent et général (commercial et militaire) envisagé jusqu'alors laisse la place à un blocus exclusivement temporaire et militaire, destiné à empêcher la flotte ottomane de sortir pour aller réapprovisionner le corps expéditionnaire turc en Crète. De ce point de vue, au cours des trois campagnes suivantes (1655, 1656 et 1657), les Vénitiens remportent de grands succès tactiques, et notamment l'éclatante victoire de 1656, sans parvenir cependant à isoler totalement par le blocus l'armée turque qui se trouve dans l'île. Cette série de batailles se révèle aussi particulièrement éprouvante pour le commandement vénitien qui perd quelques-uns de ses meilleurs amiraux, comme Lorenzo Marcello en 1656 ou Lazzaro Mocenigo en 1657. Leur disparition laisse le champ libre à Francesco Morosini, qui n'a jamais été un chaud partisan de la stratégie du blocus ; il devient bientôt *Capitano Generale*. Du côté ottoman, le grand vizir Mehemet Köprülü, arrivé au pouvoir en 1656, renforce significativement les défenses déployées aux Dardanelles avec la construction de deux nouvelles forteresses qui rendent désormais très difficile la station d'une escadre ennemie face aux Détroits<sup>115</sup>. Après une année 1658 plus calme, un ultime blocus militaire temporaire est mis en place durant l'été 1659. Puis, la stratégie de la fermeture des Dardanelles est définitivement abandonnée<sup>116</sup>.

Dans l'ensemble, entre 1646 et 1659, la Sérénissime mène donc dix campagnes de blocus, dont quatre (1646, 1648-1649, 1650, 1652) visent à l'instauration d'un blocus permanent, tout à la fois commercial et militaire. Les meilleurs résultats sont incontestablement obtenus durant la campagne de 1648-1649, la seule qui se poursuit aussi durant la saison hivernale, tandis que les blocus ultérieurs, toujours plus courts, ne parviennent pas à influencer véritablement le cours de la guerre, malgré les importantes victoires

114 ASVe, PTM, filza 1328, dép. du *Capitano delle Navi* Giuseppe Dolfin, 29 avril et 27 mai 1654 ; Nani, *Istoria della Repubblica Veneta, op. cit.*, p. 315, 329 ; Valier, *Historia*, p. 314, 317-318.

115 Hammer, *Histoire de l'Empire ottoman*, t. XI, p. 74-76.

116 L'ultime apparition des Vénitiens aux Dardanelles a lieu en 1660, mais les navires de la Sérénissime ne se maintiennent alors devant les Détroits que du 26 mai au 12 juin, cf. Anderson, *Naval Wars*, p. 171.

tactiques remportées par les Vénitiens. Nombreuses sont en effet les difficultés auxquelles la République doit faire face pour maintenir ce blocus permanent : à l'usure des hommes et des navires qui en résulte, s'ajoutent aussi bien l'inexpérience face à une telle stratégie ou les problèmes d'autorité rencontrés au sein d'escadres composées essentiellement d'unités prises à nolis. Tous ces facteurs empêchent finalement ce choix tactique de s'imposer au point d'imprimer une tournure favorable au conflit, ce qui rend par conséquent assez vaine la suprématie navale que Venise parvient à maintenir tout au long des affrontements. Après un siège long et éprouvant, Candie se rend en effet en 1669 : il appartient alors à la flotte, et en particulier aux vaisseaux qui s'y trouvent encore, de rapatrier les survivants.

## LE GRAND NÉGOCE ATLANTIQUE HAVRAIS AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

*Édouard Delobette*

Docteur en Histoire Moderne, Université de Caen

Les échanges commerciaux avec le domaine colonial antillais dominent largement les trafics des grands ports français du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les négociants-armateurs métropolitains animent ces trafics divisés en deux branches : la droiture et la traite négrière. La droiture concerne les expéditions directes de marchandises entre la France et ses colonies. La seconde, appelée la traite des Noirs ou commerce « circuïteux », nécessite une navigation triangulaire entre l'Europe, l'Afrique littorale subsaharienne et l'Amérique tropicale pour y « troquer » des captifs africains contre des marchandises d'Europe.

Les remarquables travaux quantitatifs et sériels de Pierre Dardel ou de Robert Richard abordent de manière indirecte la fonction négociante au Havre dans le grand commerce colonial atlantique du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. L'étude du milieu négociant havrais figurait, certes, comme leur ambition majeure, mais le temps nécessaire à cette fin leur a fait défaut. Beaucoup de points touchant aux questions de l'origine et de la mise en place du trafic colonial havrais restaient mal définis. On en savait encore moins sur les nombreux problèmes de stratégie et d'organisation commerciale rencontrés par les négociants du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle, notamment à propos de la traite négrière<sup>2</sup>.

- 1 P. Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Sevpen, 1963 ; R. Richard, « La Flotte de commerce du Havre 1751-1816. Étude statistique d'après les archives des Classes de la Marine », dans *Aires et Structures du commerce français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Lyon, Presses de l'Université de Lyon, 1975, p. 201-235.
- 2 La production historiographique internationale pléthorique consacrée à la traite négrière est à rattacher aux ouvrages généraux suivants : Pierre Léon (dir.), *Histoire économique et sociale du monde*, Paris, A. Colin, 1978 ; F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, A. Colin, 1979 ; P. Verley, *L'Échelle du Monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident*, Paris, Gallimard, 1997 (pour le XIX<sup>e</sup> siècle) ; S. Gruzinski, *Les Quatre Parties du Monde. Histoire d'une mondialisation*, Paris, La Martinière, 2004 (empire colonial espagnol) ; H. Thomas, *The Slave trade. The Story of the Atlantic*

C'est pourquoi, à l'appui des éléments analysés dans notre thèse de doctorat<sup>3</sup>, le présent article étudie les stratégies négociantes havraises mises en oeuvre pour s'imposer dans les échanges atlantiques. Le plan suivi aborde successivement les conditions du premier essor colonial havrais jusqu'à la Guerre de Sept Ans, puis l'apogée du commerce colonial havrais, sans négliger les différentes répliques négociantes havraises suscitées par les dérèglements du grand commerce atlantique après 1783. Ces points de problématique sont analysés à partir des rares correspondances négociantes havraises encore existantes, appuyés par l'étude des registres de l'Enregistrement du greffe de l'Amirauté du Havre.

## LE PREMIER ESSOR ATLANTIQUE HAVRAIS (1713-1756)

284

### La persistance des trafics traditionnels

Le grand commerce atlantique français connaît une transition décisive durant la période 1713-1730. On passe en une quinzaine d'années d'un type d'échanges hérité de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, où le rapport si incertain du capital-risque nécessite presque invariablement le monopole des échanges commerciaux<sup>4</sup>, à un nouvel environnement commercial de plus en plus ouvert au négoce particulier. La guerre maritime a permis de soutenir des cours élevés pour les denrées coloniales jusqu'à l'approche de la paix générale<sup>5</sup>. Si l'on constate un reflux passager des cours, l'accroissement des quantités de denrées coloniales produites aux Antilles par le système

---

*Slave Trade : 1440-1870*, New York, Touchstone, 1999; O. Pétré-Grenouilleau, *Négoces maritimes français (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle). Émergence, essor et mutations d'un capitalisme*, Paris, A. Colin, 1997.

3 Édouard Delobette, *Ces Messieurs du Havre. Négociants, commissionnaires et armateurs de 1680 à 1830*, thèse de doctorat en Lettres et Sciences humaines, Université de Caen/Basse-Normandie, sous la direction d'André Zysberg, 8 vol., soutenue en novembre 2005, consultable en ligne sur le serveur TEL (Thèses en ligne, géré par le ccsl/cnrs) accessible par le lien internet : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00219751/fr/>.

4 J.-Y. Grenier, *L'Économie d'Ancien Régime. Un monde de l'échange et de l'incertitude*, Paris, Albin Michel, 1996, p. 96, considère comme indispensable l'interventionnisme des institutions monarchiques dans la valorisation du capital en raison de l'environnement économique international instable.

5 Voir P. Vilar, *Le « Manual de la Companya Nova » de Gibraltar, 1709-1723*, Paris, Sevpen, 1962, p. 76 et p. 87 : l'indice des prix du sucre en Catalogne augmente régulièrement, sauf en 1712 (indice 104,4) à cause des Préliminaires de Londres ; on passe de l'indice 86,5 en 1708 à l'indice 138 en 1714, avant de reculer à l'indice 127 en 1715. C'est le seul produit dont l'indice progresse constamment, ce qui confirme l'attrait des négociants catalans, et plus généralement européens, pour le trafic atlantique. – J. S. Bromley, « Le Commerce de la France de l'Ouest et la guerre maritime, 1702-1712 », *Annales du Midi*, 1953, p. 64, indique

colonial esclavagiste encourage l'augmentation du nombre des établissements de comptoirs de négoce ainsi que celle des expéditions de navires depuis les ports marchands. Les négociants portuaires redistribuent ensuite les denrées coloniales vers les grandes places de consommation urbaines de l'Europe du nord dans un cadre général des échanges en voie de libéralisation. Les conséquences en sont nettement visibles dans la géographie du grand commerce maritime français.

Des années 1660 à 1730, les négoce de Saint-Malo, de Lorient et de Nantes se partagent les trafics les plus lucratifs (droiture, traite des Noirs, interlope en Mer du Sud, importation interlope des piastres espagnoles, commerce « à la Chine » et aux Indes orientales, *Asiento* hispano-américain, Compagnie des Indes)<sup>6</sup>. En revanche, les Bordelais s'ouvrent très lentement à la droiture après 1715 mais négligent la traite négrière ; les Rochelais pénètrent prudemment le trafic négrier, soit pour leur compte, soit pour ceux des Compagnies du Sénégal, ou des Indes orientales. Quelle est la position du négoce havrais parmi ces fructueux trafics ? Bien peu de choses en réalité : Le Havre, pourtant popularisé par la littérature romanesque<sup>7</sup>, voit son trafic colonial limité à quelques armements négriers déficitaires et jamais reconduits : 6 navires armés pour la côte d'Afrique entre 1725 et 1732. La droiture ne progresse que très lentement : 17 navires en 1713, 22 en 1723 et 31 en 1733. L'essentiel du modeste trafic colonial havrais (armements, ventes) est effectué jusqu'en 1726 tant par les directions locales des compagnies de commerce privilégiées pour les expéditions à la traite négrière, que par des armements particuliers pour la droiture. Comment expliquer le retard particulièrement prononcé du négoce havrais dans le grand commerce atlantique après 1715 ?

La persistance locale de trafics anciens comme la pêche terreneuvienne ou le grand cabotage avec Cadix a-t-elle pu retarder la mise en place du commerce colonial ? Les armements havrais de pêche à la morue verte sur les bancs de Terre-Neuve constituent encore à la fin du règne de Louis XIV la principale filière d'enrichissement du négoce comme la première filière d'emplois des

---

que le cours du sucre brut à Nantes connaît une hausse de 6 à 29 % de son prix entre 1705 et 1709 par rapport à 1700, avant le net repli de 1711 correspondant à la réouverture des routes maritimes.

- 6 Pour les expéditions négrières du Havre, se reporter à J. Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises*, 2 vol., Paris, SFHOM, 1978 et 1984 ; S. Daget, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale 1814-1850*, Nantes, CERHMA, 1988 ; É. Saugéra, « Pour une Histoire de la traite des Noirs française sous le Consulat et l'Empire », *Revue française d'Histoire d'Outre-Mer*, Paris, 1989, n° 282-283, p. 203-229.
- 7 L'abbé Prévost, l'auteur de *Manon Lescaut*, paru en 1731, retient le port du Havre en 1715 pour y faire embarquer le chevalier des Grieux pour la Louisiane, puis lors du retour de ce dernier en France après la fin tragique de sa liaison avec la belle Manon.



gens de mer dans l'économie maritime locale<sup>8</sup>. Toutefois, le déclin rapide du nombre des expéditions terreneuvières havraises se confirme nettement après 1713 : 114 navires armés au Havre en 1686, à peine 30 en 1717, 12 en 1719, 2 seulement vers 1730. Outre les guerres maritimes de la fin du règne de Louis XIV, le déclin des armements terreneuviers havrais s'explique également par la succession rapprochée de variations climatiques affectant à court terme le résultat des campagnes de pêche<sup>9</sup>. Les frais d'armement et de mise-hors des navires terreneuviers s'élèvent continuellement au Havre à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'à multiplier par deux le coût d'armement d'un navire entre 1685 et 1720, sans aucune compensation possible sur le profit de l'expédition<sup>10</sup>. Dans ces conditions, les armements terreneuviers deviennent un secteur commercial à accumulation lente et au profit borné. C'est pourquoi, après 1715, les armateurs havrais délaissent progressivement les armements terreneuviers au profit de ports secondaires comme Granville, Honfleur et Dieppe, jusqu'à désertir totalement cette branche d'armements après 1730. Seule une poignée de commissionnaires locaux conserve la lucrative commercialisation des pêches pour le compte de la Compagnie des Salines de Paris.

La désillusion commerciale havraise apparaît presque aussi rude dans les échanges avec Cadix et l'Amérique espagnole. Les manufacturiers textiles normands exportent dès le XVI<sup>e</sup> siècle une partie considérable de leur production drapière vers les Indes espagnoles via les ports de Séville puis de Cadix<sup>11</sup>. Depuis la paix des Pyrénées de 1659, le négoce havrais tire de substantielles commissions ou consignations sur les marchandises comme sur les navires reçus en transit entre son vaste hinterland manufacturier du nord de la France et l'Espagne<sup>12</sup>. De plus, le commerce avec Cadix présente

8 A. Zysberg, « La Flotte du Havre en 1664 et 1686 », dans *Actes du 25<sup>e</sup> congrès des Sociétés Historiques et Archéologique de Normandie*, dans *Les Normands et la mer*, Caen, 1990, p. 43-73.

9 A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1997, 2 vol., I, p. 301.

10 R. Richard, « Comptes et profits de navires terreneuviers du Havre au XVII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'Histoire économique et sociale*, 4, 1976, p. 476-523.

11 M. Devèze, *L'Espagne de Philippe IV (1621-1665)*, Paris, Sedes-CDU, 1971, 2 vol., II, p. 335 : l'Italien Alberto Struzzi est l'un des rares contemporains à comprendre en 1624 que la Castille ne peut suffire seule à l'approvisionnement du marché américain ; il se montre donc partisan de la liberté commerciale avec les colonies espagnoles. Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, voir l'importante contribution d'A. Becchia, « Les Exportations de draps normands dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle », dans *La Draperie en Normandie du XIII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Rouen, Presses de l'Université de Rouen, 2003, p. 199-227.

12 Les nombreux marchands-merciers du Havre retirent, jusqu'en 1715-1720, de coquets bénéfices en chargeant à la grosse des toiles normandes au Havre sur les terreneuviers malouins en provenance de Marseille pour y faire la décharge en produits levantins avant

après 1713 l'avantage non négligeable de ne pas se heurter de front au négoce anglais, nettement plus attiré par la fructueuse contrebande avec l'Amérique espagnole<sup>13</sup>. Mais, après 1715, au Havre plusieurs facteurs viennent griffer ce trafic. Dépourvus de capitaux dans leur grande majorité, les Havrais ne peuvent pratiquer le fructueux prêt à la *grosse aventure de mer* dans ce type d'échanges. Cette spéculation hasardeuse mais de grand profit – de 25 à 50 % sur le montant des ventes en cas de succès de l'affaire –, reste avant tout aux mains des manufacturiers et chargeurs rouennais ou parisiens à l'envergure capitaliste beaucoup plus importante<sup>14</sup>. Mais, outre la question du financement des expéditions, le trafic Le Havre-Cadix (environ 20 à 25 navires en année moyenne) traverse une vive période de tensions durant le règne de Philippe V en raison des heurts politiques parfois très vifs entre la France et l'Espagne, notamment lors du renvoi de l'infante à Madrid par le duc de Bourbon en 1724. Enfin, les négociants-manufacturiers rouennais demeurent toujours autant fascinés par les mirifiques profits des armateurs malouins en mer du Sud. En dépit du « coup d'Arica » de l'escadre espagnole commandée par Martinet contre l'interlope français en 1717 et de la baisse continue des prix des marchandises d'Europe sur les marchés hispano-américains<sup>15</sup>, plusieurs d'entre eux s'obstinent encore dans le mirage commercial hispano-

---

leur retour à Saint-Malo, la principale tête de pont pour Cadix, la mer du Sud et les Indes espagnoles : voir P. Goubert, *Familles marchandes sous l'Ancien Régime : les Danse et les Motte de Beauvais*, Paris, SEVPEN, 1959, carte p. 73, p. 42 et 76 ; Archives départementales de Seine-Maritime, 216 BP 388, Produits et dépôts du greffe, 1715-1716, pièces concernant les embarquements au Havre des toiles des Danse et des Motte de Beauvais entre 1700 et 1730 ; D. Terrier, *Les Deux Âges de la proto-industrie : les tisserands du Cambrésis et du Saint-Quentinois, 1730-1880*, Paris, EHESS, 1996, p. 27-29, qui souligne également l'importance décisive en 1730 de l'application brutale du protectionnisme sur les marchés britanniques contre les toiles batistes et linons du nord de la France et souligne la réorientation commerciale rapide des marchands toiliers vers Cadix qui s'ensuit.

- 13 [Anon.], *Le Négotiant anglois, ou traduction libre du livre intitulé the British Merchant*, « impr. à Dresde », chez les frères Estienne à Paris rue St Jacques, à la vertu, 1753, t. II, p. 3, n. a : « Le système de commerce des Anglois ne se restraint jamais à l'égalité ; ils semblent perdre tout ce qu'ils ne gagnent point. L'Espagne regarde du même œil les Négotians de toutes les nations ; & si les Anglois ont négligé le commerce de Cadix, c'est parce que le commerce interlope qu'ils font de la Jamaïque, ruine celui-là ».
- 14 L'hinterland manufacturier havrais se prolonge notamment, au-delà de Rouen, vers le Perche, voir Cl. Cailly, *Mutations d'un espace proto-industriel : le Perche aux XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*, [s.l.], Fédération des Amis du Perche, 1993, 2 vol., II, p. 36-37, tableaux n° 12 à 15, commercialisation des toiles de Mortagne en 1788-1789 ; voir également G. Gayot, *Les Draps de Sedan, 1646-1870*, Paris, EHESS, 1998.
- 15 R. Romano, *Conjonctures opposées. La « crise » du XVII<sup>e</sup> siècle en Europe et en Amérique ibérique*, Genève, Droz, 1992, p. 138, graphique n° 18 ; A. Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo...*, op. cit., II, p. 608, estime que le « coup d'Arica » « est un processus de liquidation finale par voie militaire de la grande phase de l'interlope péruvien » achevant un trafic interlope déjà « moribond pour des raisons commerciales ».

américain jusqu'au milieu des années 1725. Ainsi, la majorité des maisons de négoce locales de la décennie 1720 louvoient-elles entre les expéditions vers les colonies, la pêche terreneuvienne ou les échanges gaditans afin de diversifier prudemment les trafics dans une conjoncture commerciale opaque à court terme.

### Résoudre la question du crédit commercial

Par ailleurs, les Havrais ne peuvent inévitablement élargir leurs entreprises dans le grand commerce atlantique sans chercher à s'affranchir des obstacles financiers. Si les expéditions mercantiles particulières demeurent encore trop aléatoires pour des raisons externes aux échanges (interlope très actif aux Antilles, rivalités négrières européennes à la côte d'Afrique), la question du financement du commerce colonial havrais reste toujours la plus problématique, d'autant que le montant unitaire du coût d'un armement et de sa cargaison ne cesse de s'élever. Vers 1770, la valeur moyenne d'une cargaison expédiée pour les Antilles atteint à elle seule environ 100.000 lt, sans compter les avances à l'équipage, l'armement du navire, et autres frais<sup>16</sup>. Ce montant atteint durant la même période 300.000 lt dans le cas d'une expédition négrière, soit l'équivalent d'un hôtel particulier acquis à Paris. Or, les capitaux à usage mercantile manquent cruellement au Havre, petite ville industrielle de 18.000 à 20.000 âmes. Des banquiers de Paris, comme Claude de Corberon, soutenaient déjà de leurs capitaux les expéditions terreneuviennes havraises du xvii<sup>e</sup> siècle. Mais la rareté du crédit, jointe à la médiocre conjoncture financière du royaume après 1713, aggravent l'endettement déjà important du négoce, même si certains armateurs parviennent à liquider temporairement leurs dettes lors de l'expérience de la banque de Law<sup>17</sup>.

288

16 La valeur d'une cargaison peut aussi être mise en relation avec les appointements mensuels bruts, hors gratifications et primes, d'un capitaine marchand ; voir Archives départementales de Seine-Maritime, J 150, le négociant-armateur Jean Marc Belot du Havre à Villegégu Longpré & Cie de Saint-Pierre de la Martinique en 1784 : « vous éprouverez encore que les capitaines qui ont 120 lt par mois ont besoin d'avoir quelques petites pacotilles pour les intéresser au succès du voyage... ».

17 P. Dardel, « L'influence du Système de Law sur la situation économique de la Haute-Normandie » dans *Actes du 81e Congrès des Sociétés savantes*, Rouen, 1956, p. 121-138. Le prêt à intérêt étant encore officiellement condamné par l'Église catholique, les acteurs économiques recourent à la constitution de rentes pour emprunter. Pierre Dardel constate que les quittances de rachat de rentes (le remboursement du « prêt ») sont les plus nombreuses en Haute-Normandie en 1719. La mise en circulation des billets de la Banque royale de Law suscitant la méfiance au Havre, les porteurs avertis se hâtent de les convertir en valeurs plus sûres, des denrées coloniales par exemple, ce qui présente l'avantage de spéculer si nécessaire. Les négociants paraissent avoir peu été affectés par la chute du Système, certains ayant même pu se libérer de leurs emprunts avant de percer rapidement dans le trafic de droiture avec les colonies.

L'insuffisance de capitaux explique en partie les échecs successifs des cinq premières expéditions négrières entreprises par des armateurs particuliers au Havre entre 1726 et 1731.

Le recours possible à la *grosse aventure de mer*, acceptable pour commercer avec Cadix, s'avère beaucoup trop dangereux dans les échanges coloniaux, notamment en période d'instabilité monétaire. La retentissante faillite du négociant-armateur havrais Joseph Balme, survenue en 1724, a pour seule explication le recours abusif à la *grosse aventure* dans le financement de ses expéditions de droiture successives<sup>18</sup>. Balme n'avait d'ailleurs guère le choix de l'origine des capitaux employés car le crédit commercial classique demeurait difficilement accessible aux négociants. Les Havrais se voient souvent réduits aux associations mercantiles avec les milieux d'affaires rouennais, les élites socioéconomiques du royaume<sup>19</sup>, les manufacturiers, les banquiers parisiens ou étrangers, le notariat urbain<sup>20</sup>, tous gens plus ou moins sensibles au financement des opérations commerciales havraises. Les négociants-armateurs cherchent également à étendre les correspondances d'affaires avec les commissionnaires hollandais de la Compagnie des Indes qu'ils ont connus au temps de la Compagnie royale du Sénégal dite « de Rouen » (1709-1719). Les Havrais s'appuient également sur le crédit des puissants milieux d'affaires parisiens, (la banque normano-parisienne Lecouteux & Cie par exemple)<sup>21</sup>, d'une part, ou bien avec la diaspora jacobite (Gough & Cie de Paris)<sup>22</sup>, le vaste réseau de « l'Internationale huguenote » (Demeuves, Cottin), d'autre part. L'armateur protestant havrais Joseph David Chauvel est en relation d'affaire régulière avec les Thelusson ainsi que les Minet de Londres. Il intéresse à ses opérations le riche genevois Labat de Grandcourt ou le puissant armateur négrier malouin le catholique Magon de la Balue. D'autres expéditions, liées

18 Archives nationales, Y 15703-15704 ; la succession de Joseph Balme, négociant au Havre décédé en 1726, révèle le maquis de créances réclamées par de nombreux prêteurs à la *grosse*.

19 Le crédit restait très confidentiel, presque « honteux » pendant la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme tout ce qui touche plus généralement les questions financières : voir Y. Durand, *La Société française au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Sedes-CDU, 1992, p. 203 : « Les financiers de ce temps-là étaient peu communicatifs ; la défiance leur rendait tous les hommes suspects, et la haine publique mettait encore une barrière entre eux et la société ».

20 P. T. Hoffman, G. Postel-Vinay, J.-L. Rosenthal, *Des marchés sans prix. Une économie politique du crédit à Paris, 1660-1870*, Paris, EHESS, 2001, p. 98.

21 M. Zylberberg, *Capitalisme et catholicisme dans la France moderne. La dynastie Le Couteux*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2001, p. 83-106.

22 P. Clarke de Dromantin, *Les Réfugiés jacobites dans la France du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Presses de l'Université de Bordeaux, 2005, n'évoque pourtant pas la brillante reconversion bancaire parisienne d'Édouard Gough, notamment avec Cadix et les Antilles. Les Gough sont alliés aux Brown, célèbres armateurs nantais.

au trafic de piastres, sont connectées par certains armateurs avec la droiture : sur 29 expéditions de droiture parties du Havre pour l'Île à Vaches, située au sud de la partie française de l'île de Saint-Domingue, la grande plateforme de l'interlope pour capter les piastres des Indes espagnoles, 12 sont entreprises par les deux grandes maisons protestantes du Havre (Féray, Chauvel), très liées à la diaspora huguenote. Ainsi, tout en composant leurs filières de réexportations de denrées coloniales vers le « Nord » avec les anciens correspondants étrangers de la Compagnie des Indes, les négociants-armateurs havrais constituent durant la décennie 1720 de nouveaux réseaux capitalistes pour alimenter en continu le financement de leurs expéditions en droiture ou à la traite négrière.

### LE PREMIER ESSOR NÉGRIER HAVRAIS

290

Les armateurs particuliers de France armant à la traite négrière bénéficient après 1713 de la part des pouvoirs publics d'une succession de règlements favorables à leurs opérations. Le verrou des compagnies de commerce à privilège et monopole, opposées par définition à la liberté des échanges avec l'Afrique et l'Amérique réclamée par les négociants, est progressivement levé par le gouvernement. Dès 1716, la Régence libéralise de manière restreinte le trafic colonial, avant de l'étendre l'année suivante à d'autres ports dont Le Havre. Les négociants havrais obtiennent en 1732 l'autorisation de réexporter vers les pays du Nord et la Hollande les cafés reçus de Martinique<sup>23</sup>. Le monopole conjoint des armements à la traite négrière en Afrique et de la vente des captifs aux Antilles est retiré à la Compagnie des Indes en 1726, avec décision confirmative en 1741. La Compagnie perd la même année son monopole commercial sur le café avant d'être dissoute en 1769. Enfin, le commerce des colonies reste en théorie totalement prohibé pour le commerce étranger en vertu des dispositions de *l'Exclusif colonial*. L'interlope étranger recule après une opération navale menée aux Antilles en 1727, ce qui réjouit les armateurs mais « mortifie » les colons.

Quelle est la conséquence de l'ouverture des marchés coloniaux pour les armateurs du Havre? Il suffit, pour s'en rendre compte, d'observer l'évolution du commerce colonial havrais sur deux grandes périodes séparées par la Guerre

---

23 Beauregard, le commissaire de la Marine au Havre, communique au ministre que l'accord du roi d'autoriser un entrepôt des cafés de Martinique au Havre pour l'étranger est très favorablement reçu par le négoce havrais : « Cette nouvelle qu'ils attendoient avec impatience leur a fait un extrême plaisir, parce qu'ils trouveront par le commerce du Caffé a Se dedommager des pertes qu'ils font Sur les retours en sucres [50 à 60 % en 1732 d'après Beauregard] », 27 septembre 1732.

de Sept Ans (cf. figure *infra*). De 1712 à 1726, les Compagnies du Sénégal puis des Indes détiennent le monopole des trafics négrier et de droiture au Havre. Après la chute du duc de Bourbon, les armements particuliers, à nouveau autorisés, connaissent une progression régulière des expéditions de 1727 à 1750 si l'on excepte le bref recul provoqué par la guerre de Succession d'Autriche : 15 navires en 1726 contre 30 en 1736. Les destinations de droiture des bâtiments havrais entre 1712 et 1756 se répartissent ainsi : 49 % pour la Martinique, 34 % pour Saint-Domingue, 2 % pour la Guadeloupe, 8 % indéterminé et 7 % en diverses directions. Le démarrage de la traite négrière havraise débute de manière plus discrète entre 1712 et 1732, si l'on excepte la brève période des armements locaux pour la côte d'Afrique effectués pour le compte de la Compagnie du Sénégal dite « de Rouen » (20 navires de 1712 à 1719), puis pour la Compagnie perpétuelle des Indes (10 navires de 1720 à 1723). La libéralisation du trafic négrier n'entraîne pas un démarrage notable des armements particuliers de traite au Havre avec seulement 6 départs entre 1726 et 1731, car les retours s'avèrent presque tous déficitaires.

Les données manquent pour comparer le trafic colonial avec l'ensemble du mouvement portuaire havrais pendant la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, à l'exception des années 1723-1724, et uniquement pour les sorties de navires. En 1723, le cabotage européen domine très largement le trafic du Havre avec 736 sorties de navires, la majorité d'entre eux provenant des pays du Nord européen ou des îles Britanniques. Le manque d'intérêt de la majorité des armateurs du Havre pour les trafics nord-européens se confirme avec évidence entre 1763 et 1792. Durant cette période, les Havrais arment 132 bâtiments pour l'étranger, mais cet ensemble pèse bien peu face aux 2.204 vaisseaux armés dans ce port pour la côte d'Afrique et les Antilles. La droiture offre sur le graphique suivant une progression un peu plus heurtée de la croissance du nombre des tonnages à partir de 1763. En dépit d'une intense concurrence aux colonies, la droiture demeure constamment majoritaire dans les armements négriers du Havre jusqu'en 1792. Le grand essor final du commerce colonial havrais débute en 1773 pour se confirmer après la guerre d'Amérique, tout particulièrement pour les armements négriers qui font du Havre le second port français armant pour la côte d'Afrique.

Ces quelques données résument à elles seules le chemin parcouru par le trafic colonial havrais au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, avec un total connu de 3.020 armements de droiture (environ 625.000 tx) et de 367 expéditions de traite (environ 78.000 tx) effectuées de 1712 à 1793. En 1732, le point de départ le plus pertinent pour mesurer l'essor havrais, le commerce colonial apparaît indéniablement comme un trafic secondaire avec 3 armements négriers et 27 navires expédiés en droiture. L'effacement presque complet des armements coloniaux havrais après la brève envolée des expéditions localement opérées par la Compagnie perpétuelle des Indes varie également selon les autres ports français. Le trafic négrier français enregistre, d'après le répertoire des expéditions négrières de Jean Mettas, un recul significatif du nombre des armements pour l'Afrique (Nantes : 7 voyages annuels seulement en 1732 et en 1733), voire la suspension totale de ce trafic (aucune expédition négrière à partir de Bordeaux en 1732 et 1733, *idem* à Saint-Malo entre 1732 et 1737)<sup>24</sup>. Inévitablement, le nombre de captifs africains introduits par la traite négrière métropolitaine aux îles françaises d'Amérique diminue sensiblement à partir de 1727 pour atteindre son point le plus bas en 1734-1735. La traite négrière se heurte tout particulièrement à plusieurs difficultés commerciales et financières. En Afrique, le prix des captifs exprimé en livres de cauris s'envole de façon presque verticale de 1720 à 1735, notamment depuis le déclenchement en 1726 de la guerre entreprise par le puissant et belliqueux royaume d'Abomey à proximité de l'importante factorerie française de Juda (Ouidah, sur le littoral du Bénin), poste de traite régulièrement fréquenté par les négriers nantais et malouins<sup>25</sup>. Les Antilles françaises connaissent plusieurs vives « émotions » des habitants sucriers, très hostiles à la stricte application de l'Exclusif colonial (*Gaoulé* martiniquais de 1717, soulèvement des Blancs de Saint-Domingue en 1727). Les cours des sucres coloniaux subissent en métropole de brusques et imprévisibles variations de cours durant la période qualifiée par le négociant bordelais Jean Pellet des « mauvais retours »<sup>26</sup>. Enfin, la grave crise financière de 1729-1731, analysée par Guy Antonetti,

24 O. Pétré-Grenouilleau, *Les Traités négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004, p. 172 ; l'auteur relève deux périodes de repli de la traite française : en 1722-24 puis en 1732-34 ; A. Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2001, graphique p. 38 et p. 40, évoque une « crise de l'activité portuaire malouine » entre 1732 et 1738 : aucun négrier malouin n'appareille pour la côte d'Afrique durant cette période.

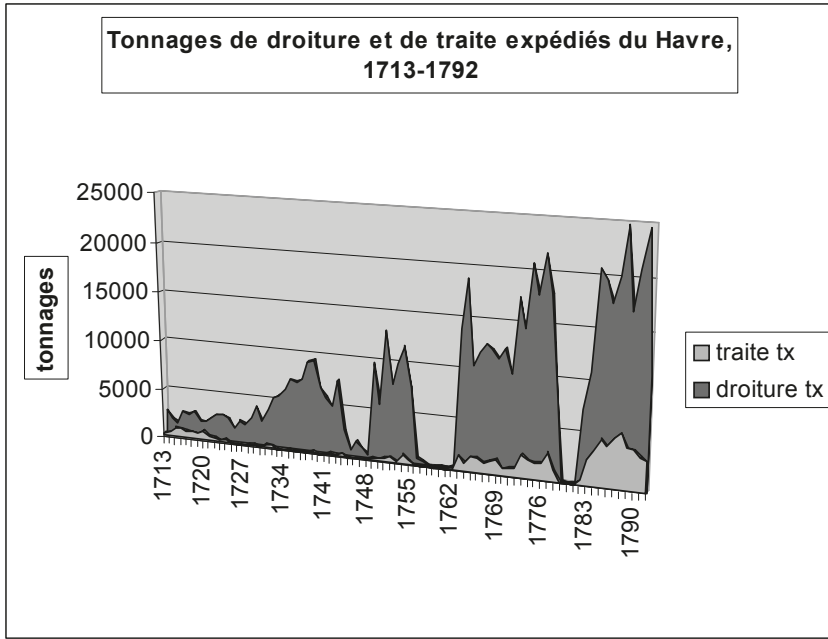
25 M. Dorigny, B. Gainot, *Atlas des esclavages*, Paris, Autrement, 2006, p. 31.

26 J. Cavignac, *Jean Pellet, commerçant de gros, 1694-1772. Contribution à l'étude du négoce bordelais au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Sevpen, 1967, p. 192 ; les difficultés des Pellet aux îles, la « désolation du commerce », sont communes à tous les négociants de 1719 à 1725. La seconde période (1726-1732) est celle de la « splendeur des Pellet ». – J.-Y. Grenier, *L'Économie d'Ancien Régime*, *op. cit.*, p. 73 : les effets du marasme se prolongent jusqu'en aval de la chaîne commerciale coloniale. Une violente querelle de concurrence



éclate à Paris trois ans seulement après la stabilisation monétaire de la livre tournois<sup>27</sup>. Le cortège des faillites à Paris suspend tout crédit aux armateurs. Ces graves perturbations finissent par provoquer le recul du nombre des expéditions négrières françaises à partir de 1732. C'est le moment attendu par l'armateur havrais Martin Pierre Foäche pour se lancer à son tour dans les expéditions négrières, juste avant la reprise générale de ce trafic en France.

Fig. 1



Sources : Jean Mettas, *Répertoire...*, *op. cit.*, II, données manquantes en 1719 et 1720 par exemple, partiellement complétées avec Archives départementales de Seine-Maritime (désormais ADSM), 216 BP 388 à 403, 429 à 431, enregistrement du greffe de l'Amirauté du Havre. Des lacunes partielles ou totales de la documentation (en 1718, 1727-1729, 1734-1735, 1740 à 1743, 1748-1750, 1751-1753) expliquent les irrégularités de la courbe des expéditions en droiture. NB : tx signifie tonneaux.

commerciale éclate, par exemple, en 1732, entre les raffineurs de sucre bordelais et les sêtois. Ces derniers accusent à tort les Bordelais de sacrifier la qualité de fabrication de leurs sucres pour les vendre à un prix inférieur à celui des raffineurs sêtois.

27 G. Antonetti, « La crise économique de 1729-1731 à Paris d'après les règlements de faillites » dans *Études et Documents*, II, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, Paris, ministère des Finances, 1990, p. 35 à 44.

Si le début du « Bordeaux négrier » se réfère au négociant Jean Marchais<sup>28</sup>, on lui opposerait assurément au Havre l'armateur Martin Pierre Foäche, le précurseur de la traite locale en 1732. Né au Havre en 1687 dans une famille du milieu marchand local, Foäche commande pour son compte plusieurs expéditions en droiture pour les Îles entre 1713 et 1732. Il scrute attentivement le mécanisme du commerce colonial tout en cultivant méthodiquement ses correspondances d'affaires avec ses associés de Rouen et ses correspondants des colonies. Foäche prend connaissance dès 1731 du ralentissement de la hausse des prix des captifs en Afrique, provoqué par la demande de plus en plus tendue des marchés serviles coloniaux. Estimant avec lucidité le moment favorable arrivé, Foäche arme sa première expédition pour la côte d'Afrique en 1732 grâce à l'appui financier de ses solides relations d'affaires de Rouen. À cet égard, l'entrée dans l'intéressement aux navires de Foäche de Veuve Planterose & Cie de Rouen en 1737, l'une des premières maisons de négoce de la province, très réputée dans les échanges avec l'Amérique ibérique, confirme de manière exemplaire la détermination du commerce maritime haut-normand de reprendre sa place dans le commerce antillais.

La stratégie d'accumulation mercantile de Foäche repose ensuite sur la durée tout en privilégiant nécessairement la sécurité capitaliste des opérations. Le trafic régulier de droiture vient lisser à point nommé les risques financiers élevés du voyage à la côte d'Afrique, hautement spécialisé, très coûteux, et au succès commercial fortement aléatoire : c'est la stratégie du *risque calculé*. Foäche sait aussi que la régularité comme la qualité des approvisionnements en captifs africains aux Antilles sont deux conditions fondamentales pour fidéliser sa clientèle coloniale. Foäche établit des rotations régulières de navires négriers tout en cherchant à réduire le plus possible la durée du voyage de chaque expédition. L'accélération de la circulation des capitaux fixes et circulants avec les colonies antillaises compense en partie la hausse inévitable des coûts des expéditions. Dans ce but, Foäche s'assure à Saint-Domingue les services d'un correspondant local intéressé dans les armements de sa société (Moret, puis Joseph Balland, de Port-de-Paix). Le rôle de cet associé consiste à diriger les ventes de captifs, puis à se faire payer par les acquéreurs aux meilleures conditions possibles avant de renvoyer au plus vite navires et denrées coloniales au Havre.

<sup>28</sup> É. Saugéra, *Bordeaux port négrier XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris-Biarritz, Karthala et J&D., 1995, p. 59-61 : les débuts de la carrière négrière de Jean Marchais présentent beaucoup de similitude avec ceux de l'armateur Martin Pierre Foäche du Havre. Les deux armateurs négriers sont d'ailleurs en relation avec le négociant Jean Mémoire de Bordeaux, preneur à bail de l'office de conseiller au Parlement de Bordeaux à Jean Marchais.

Foäche se tient régulièrement informé par ses capitaines de la conjoncture très fluctuante des nombreux sites de traite africains. Il réplique à chaque variation des cours des captifs en alternant ses expéditions négrières soit par la traite « volante » dite aussi « en cueillette » avec un seul navire, soit en y adjoignant une petite corvette de faible tonnage effectuant des traversées fréquentes entre les postes de traite du littoral et le bâtiment négrier embossé en rade. Le choix des sites de traite détermine le succès de l'expédition. Foäche affiche nettement sa préférence pour les zones de Haute-Guinée (Haute-Guinée, Sierra Leone) ou du golfe du Bénin (de la Côte-d'Ivoire au Nigeria) après avoir traité un temps à « Angola » vers 1739. Quelques années avant sa mort, survenue en 1762, Martin Pierre Foäche teste avec succès la traite de comptoir en Afrique, expérimentée juste avant le déclenchement de la Guerre de Sept Ans par l'armateur négrier honfleurais Jean Baptiste Prémord<sup>29</sup>. Pour habilement contourner l'hostilité anglaise manifestée envers les bâtiments négriers français en Afrique, Foäche passe ses ordres d'achats de cargaisons de captifs à Londres auprès de maisons de négoce comme Oswald & Co ou Simond & Hankey<sup>30</sup>, propriétaires ou concessionnaires de « factoreries » de captifs en Afrique. En revanche, l'essor commercial de la traite négrière havraise occulte mal les signes inquiétants d'essoufflement de la droiture relevés depuis 1750 parmi les maisons de la place (50 voyages en 1751, 38 en 1755).

### LE BILAN DU PREMIER ESSOR COLONIAL HAVRAIS À LA VEILLE DE LA GUERRE DE SEPT ANS

Le succès du commerce colonial havrais repose, d'après *l'Almanach de la Marine au Havre* de 1753, sur 39 maisons d'armement pour une flotte marchande de 90 navires jaugeant près de 19.000 tx. Dans cet ensemble, on ne recense de 1732 à 1756 qu'un total de 9 maisons particulières havraises armant régulièrement à la traite négrière<sup>31</sup>. Les archives du greffe de l'amirauté

29 J. Mettas, « Honfleur et la traite des Noirs au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue Française d'Histoire d'Outre-Mer*, 1973, t. LX, n° 218, p. 14. La vive tension régnant dans le golfe de Guinée entre négriers européens après 1748 explique en partie cette habile stratégie de coopération commerciale avec des négociants anglais mise en œuvre à Honfleur et au Havre pour continuer à se fournir en captifs dans cette région : voir J.-M. Deveau, *L'Or et les esclaves. Histoire des forts du Ghana du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Unesco, 2005, p. 148.

30 Sur la prospère factorerie négrière de Richard Oswald établie sur *Bance Island*, voir D. Hancock, *Citizens of the world : London merchants and the integration of the British atlantic Community*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995, p. 172-220.

31 Les Compagnies des Indes ou du Sénégal « dite de Rouen » (1709-1719) sont les plus importants armateurs négriers au Havre durant leur existence dans ce port (45 expéditions au total), bien loin devant le précurseur Martin Foäche (16 voyages de 1732 à 1755), ou bien encore les autres armateurs particuliers.

du Havre mettent en lumière la répartition très déséquilibrée des armements coloniaux de 1730 jusqu'à 1755 : 33 navires sont armés en traite contre 820 navires en droiture, soit un rapport moyen de 1 voyage de traite sur 25 en droiture environ. Ce constat est confirmé par la répartition des stratégies d'armement relevées parmi les maisons havraises. On observe que, sur un ensemble de 199 sociétés d'armement relevées entre 1713 et 1756 dans le fonds de l'Amirauté du Havre, un groupe très majoritaire de 184 sociétés se contente d'armer uniquement en droiture, avec une moyenne de 4 voyages effectués par société<sup>32</sup>. Le rythme d'entrée des maisons de négoce dans le trafic de droiture culmine lors des années 1714 et 1732, c'est-à-dire lors des reprises vigoureuses des échanges coloniaux, mais aussi, plus curieusement, en 1753. Les sorties les plus nombreuses hors de ce trafic ont lieu en 1733, puis en 1754 et 1755. Les 3 sociétés qui n'entreprennent exclusivement que des expéditions de traite pour la côte d'Afrique, n'arment en moyenne qu'un seul voyage durant leur brève existence. La douzaine de comptoirs havrais pratiquant la stratégie mixte d'armements (traite et droiture) offre la plus importante longévité commerciale, favorisant l'accumulation capitalistique du négociant-armateur. Ces maisons arment en moyenne 14 voyages en droiture et 7 voyages en traite, soit une expédition de traite pour deux armements en droiture. Cela prouve le bien-fondé de la stratégie du *risque calculé* mise en œuvre par Martin Foäche. Un négociant avisé doit risquer raisonnablement sa mise ainsi que celles de ses intéressés entre la traite et la droiture pour espérer à moyen terme le développement profitable de ses affaires.

La droiture demeure, loin devant la traite, le premier trafic colonial du Havre. Bien que toujours minoritaire dans le mouvement portuaire en nombre de navires comme en tonnages jusqu'à la fin du grand commerce atlantique en 1793, le trafic colonial s'accroît régulièrement jusqu'en 1755. Ainsi, en 1724, Le Havre enregistre à la sortie 17 navires armés au commerce colonial (traite, droiture). Le trafic atlantique havrais atteint 50 navires en provenance des Antilles en 1753. En élargissant la perspective aux grands ports français, le démarrage colonial du Havre s'effectue plus tardivement qu'ailleurs, mais la croissance du nombre des expéditions havraises progresse très rapidement. Les recettes du Domaine d'Occident<sup>33</sup>, présentées par Jean

32 Les plus importantes sociétés havraises n'arment qu'en droiture ou extrêmement peu en traite jusqu'en 1756 sont, sous diverses raisons sociales, les maisons Féray (102 navires armés en droiture) puis Lestorey de Boulogne (56) et Papillon (52). Les deux premières maisons augmentent ensuite le nombre de leurs armements de traite après 1763 pendant que les Papillon font fortune à Saint-Domingue grâce à leur comptoir négrier du Cap Français, dirigé par Guillaume Papillon.

33 Il s'agit de la taxe de 0,5 % levée par la Ferme générale dans les ports métropolitains sur les produits venant des Antilles.

Meyer, montrent que le montant total de cette taxe perçue au Havre passe de 2 % parmi les 4 grands ports français à 28 % en 1738 puis se stabilise à 19 % en 1753<sup>34</sup>. La valeur de son commerce colonial augmente de 1 millions de livres en 1730 à 8 millions en 1738. Le Havre accède au quatrième rang portuaire français en 1730, puis au troisième en 1738. La progression havraise se poursuit ensuite de manière continue mais moins spectaculaire jusqu'à la Guerre de Sept Ans : la valeur de son commerce colonial passe de 8 à 22 millions de lt. En revanche, le commerce colonial havrais ramifie ses activités par sa fonction d'entrepôt international et de redistribution des denrées tropicales, tout en commençant à devenir une place attractive pour les commissionnaires étrangers. Le négociant prussien Jean Werner Marck s'établit au Havre en 1751 avant de fonder sa propre maison de banque à Paris sous la raison Marck & Lavabre, puis Lavabre & Doerner. Le Havre accroît ses échanges avec l'Europe du Nord *via* la grande plaque tournante d'Amsterdam. En 1724, les échanges havrais avec les autres ports européens restent très modestes avec 18 sorties contre 109 sorties au cabotage français. Les entrées de navires au Havre en 1753 s'élèvent à 308 bâtiments venant des ports européens contre 263 navires pour le cabotage français.

L'enrichissement de l'élite négociante, constaté par l'élévation de la plupart des montants de leurs capitations, est à l'origine des premiers pavillons bâtis sur la « Côte » d'Ingouville dès 1751. L'échevinage du Havre s'entrouvre aux chefs des maisons récemment établies sur la place (Papillon, Millot). L'ascension socioéconomique de François Millot témoigne de la constitution rapide des fortunes, du crédit et de la notabilité, sans toutefois devoir généraliser ce parcours particulier à l'ensemble du négoce local. Né cadet en 1711 dans une famille de marchands, François Millot reçoit les premiers rudiments de son éducation commerciale chez un oncle négociant d'Isigny de 1716 à 1731. Millot se forme ensuite aux arcanes du négoce dans le comptoir havrais de son oncle Paul Leclerc, de 1733 à 1736, puis il intègre pour six années la société commerciale de ses frères déjà établis au Cap Français. De retour au Havre en 1742, il fonde son propre comptoir de négoce et d'armement avant de se marier en 1743 avec la fille d'un négociant de Rouen. Sa notoriété locale le conduit à occuper la fonction de maire-échevin du Havre en 1759, puis il resserre ses liens de sociabilité par le mariage de sa fille avec Vincent Toussaint, fils d'un ancien échevin havrais. Plusieurs autres négociants gravissent également les degrés de l'édilité en exerçant diverses charges publiques (président du grenier à sel du Havre, par exemple).

34 A. Corvisier (dir.), *Histoire du Havre et de l'estuaire de la Seine*, Toulouse, Privat, 1987, p. 83.

L'anoblissement direct de négociants ne concerne que trois négociants échevins, anoblis lors de la venue de Louis XV au Havre en 1749. Les autres, peu nombreux, s'élèvent vers le second ordre par l'acquisition d'une charge de secrétaire-conseiller du roi, la « savonnette à vilain ». Le mode de vie nobiliaire n'exerce pourtant aucune attractivité immédiate parmi le négoce havrais. D'élévation socioéconomique souvent très récente, le négociant reste solidement attaché à ses valeurs bourgeoises, cette « bonne étoile » qui guide la réussite matérielle et sociale du clan. Pour des raisons à la fois politiques et commerciales, seul l'armateur négrier Stanislas Foäche fait construire son « Trianon cauchois » à Colmoulins après la guerre d'Amérique. Dans cet écrin de verdure, Stanislas Foäche se pique de noblesse par son alliance avec la vieille et prestigieuse famille des de Mondion appartenant à la noblesse d'épée. Les déchéances négociantes sont rares au Havre. Elles ont toujours une causalité économique, dans une petite ville où les bruits se répandent à la vitesse de la foudre. Si quelque médiocre « décampe » du Havre sans tambour ni trompette après un parcours plus que douteux en affaires, les réels échecs commerciaux se limitent, selon Pierre Dardel, à un nombre très restreint de maisons. Lorsqu'ils viennent malgré tout à « manquer », les négociants bénéficient généralement de la bienveillance de l'intendant sous la forme d'un arrêt de surséance qui leur permet d'atermoyer avec les créanciers.

Le négoce havrais atteint l'âge de la maturité économique lorsque la première période de croissance de son commerce colonial s'achève de manière brutale. La rivalité franco-anglaise s'accroît dangereusement en Amérique septentrionale depuis 1754. En juin 1755, la *Royal Navy* opère en pleine paix un vaste coup de filet dans l'Atlantique nord, « l'attentat » de l'amiral Boscawen. Près de deux cent cinquante navires marchands français et leurs équipages sont capturés puis conduits en Angleterre. Parmi eux, on compte 25 navires inscrits au Havre pour une valeur totale de 4,5 millions de livres tournois. Ce dramatique épisode maritime précède d'un an le déclenchement des hostilités entre la France et l'Angleterre.

## L'APOGÉE COMMERCIAL HAVRAIS (1763-1793)

### Un puissant mouvement de récupération

Le traité de Paris met fin à la désastreuse Guerre de Sept Ans perdue par la France de Louis XV, royaume vaincu, certes, mais toujours riche. Au prix de la cession de la Nouvelle-France, du Sénégal et des comptoirs de l'Inde à l'Angleterre, la France conserve intact son domaine colonial antillais.

Fort de cet atout maître, Choiseul décide de faire des Antilles françaises le principal pourvoyeur de denrées coloniales en Europe. Il encourage la reprise des armements négriers, mais comprend aussi que l'ouverture du commerce colonial antillais à la concurrence étrangère constitue la clef du succès de sa politique. Pour y parvenir, il confie à Dubuc en 1767 la mise en œuvre de l'*Exclusif mitigé*<sup>35</sup>. Les conséquences commerciales de cette décision politique majeure influent peu, en définitive, sur les armements havrais adressés vers les petites Antilles, en dépit des vives protestations émises par les négociants portuaires métropolitains<sup>36</sup> : l'épuisement des sols et le taux d'endettement excessivement élevé de ses habitants, qui ont largement bénéficié des apports en captifs de la traite négrière anglaise pendant le dernier conflit, n'incitent guère les armateurs négriers à se maintenir durablement sur ces marchés<sup>37</sup>.

En revanche, la politique de Choiseul à Saint-Domingue offre beaucoup plus d'intérêt pour les Havrais. Cette grande colonie connaît un essor continu de la culture du café, et, plus tardivement, du coton dans les quartiers ouest et sud de l'île, autour des villes récentes de Léogane et de Port-au-Prince, surnommé le « camp du Tartare ». Saint-Domingue, la « perle des Antilles », devient le premier des marchés coloniaux fréquentés par le négociant havrais. L'ouverture mesurée de la concurrence étrangère sur les marchés coloniaux à partir de 1767 ainsi que la suppression de la prime d'État de 13 lt par esclave introduit aux Antilles, n'altèrent pas l'optimisme des négociants. La consommation urbaine des denrées coloniales s'étend rapidement en Europe. La demande coloniale croissante en produits manufacturés offre un débouché de taille aux manufacturiers textiles français. Les toiles de traite et autres cotonnades peintes ou *indiennes*, dont la production intérieure n'est plus prohibée en France depuis 1759, entrent souvent en grandes quantités

- 35 Sur l'évolution de l'*Exclusif* colonial aux Antilles et ses répercussions sur l'activité des négociants portuaires métropolitains, voir J. Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime. L'Évolution du règne de « l'exclusif » de 1763 à 1789*, Paris, PUF, 2 vol., 1972.
- 36 A. Buffon, *Monnaie et crédit en économie coloniale*, Basse-Terre, Société de l'Histoire de la Guadeloupe, 1979, p. 120, « le maintien de l'Exclusif est pour le commerce la dernière garantie de ses créances et la meilleure ».
- 37 J. Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, op. cit., I, p. 143, « Il apparaît clairement que la période 1763-1789 a été une époque où, tout en se développant quantitativement, le commerce colonial a cessé d'être la source d'enrichissement rapide et massif des décennies précédentes. Toutes les études [...] montrent que les grandes fortunes, les grandes familles dominant l'activité commerciale [...] sont antérieures à la guerre de Sept Ans » ; Fr. Mauro, « La Plantation atlantique ; ses structures économiques : 1500-1800 », dans *L'Atlantique et ses rivages (1500-1800)*, *Bulletin de l'Association des Historiens Modernistes des Universités*, Bordeaux, 1984, n° 8, p. 155-179 : « Disons en gros que les conditions de l'activité sucrière ne sont plus après la guerre de Sept Ans ce qu'elles étaient avant ».



dans la composition des cargaisons des voyages de traite ou de droiture. Le grand commerce atlantique connaît ainsi après 1763 la phase de banalisation de la consommation des sucres, cafés ou cotons en Europe. Cela entraîne l'expansion du système agro-exportateur esclavagiste aux Antilles ainsi que la diversification de ses productions agricoles. De ce fait, la demande servile des colonies ne cesse de s'accroître, tout en devenant de plus en plus pointue et exigeante sur les critères qualitatifs comme sur la provenance ethnique des captifs africains<sup>38</sup>. Chaque site de traite ayant ses propres règles du jeu de l'échange dans la « troque » des captifs, les armateurs doivent apprendre à maîtriser les règles commerciales de plus en plus complexes de la traite des Noirs en Afrique. Enfin, les armateurs doivent en permanence se soucier de l'état de solvabilité précis de chaque marché servile aux colonies avant d'y adresser leurs bâtiments.

300 Ainsi, une fièvre d'armements s'empare du Havre dès l'annonce prochaine du retour de la paix (65 voyages en droiture et 8 pour la côte d'Afrique)<sup>39</sup>. Le négoce havrais pressent, dès le début de 1763, la forte reprise des expéditions vers les colonies. La poussée des tonnages de la flotte havraise après la Guerre de Sept Ans apparaît d'ailleurs fulgurante : plus 134 % par rapport à 1755. Mais l'euphorie des Havrais retombe bien vite : le violent krach financier d'Amsterdam de 1763 paralyse toutes les places marchandes d'Europe. Les colonies, bondées de marchandises importées de métropole, ne peuvent rien offrir d'équivalent et n'achètent guère en raison de leurs capacités de consommation étroites et peu élastiques. Le commerce colonial se grippe à nouveau dès 1766. La crise de 1770 perturbe très durement l'ensemble des échanges internationaux sur fond de vives tensions politiques franco-anglaise<sup>40</sup>, pendant que Londres et Amsterdam subissent à nouveau une crise financière d'une rare ampleur en 1773. Les Havrais ralentissent prudemment le rythme de leurs expéditions : les armements négriers régressent de 8 navires en 1763 à 4 en 1769 puis à 5 en 1771. Le trafic colonial havrais stagne autour

---

38 G. Debien, « Les Origines des Esclaves aux Antilles », *Bulletin de l'IFAN*, Dakar, 1961-1967, série B, p. 23-29.

39 Archives municipales du Havre, fds. anc., HH 72 : « Le détail dans lequel vous êtes entrés sur les armements qui se font actuellement dans votre port pour la traite des Noirs nous a paru si frappant dans la circonstance actuelle, qu'aussitôt nous l'avons fait passer à M. le Duc de Choiseul [...] Nous employerons les moyens les plus propres de luy faire connoître combien les armements de votre port sont dignes de protection », 11/12/1762.

40 J. F. Boshier, « The French crisis of 1770 », *History*, vol. LVII, 189 (février 1972), p. 17-30. Saint-Domingue subit régulièrement des catastrophes naturelles (séismes de 1750 et 1753, sécheresse de 1755-1756). Le séisme du 03/06/1770 ravage les quartiers de l'ouest et du sud de Saint-Domingue. Port-au-Prince, fondée en 1750, est en grande partie détruite ainsi que Léogane, le Grand et le Petit Goave ; 200 sucreries environ sont partiellement ou totalement dévastées.

de 130 navires environ pendant cette période. Les importations antillaises ne dépassent pas dans les ports de la Direction des Traités de Haute-Normandie le total de 20.000 milliers de livres pesantes entre 1764 et 1771.

### La percée négociante havraise

Mais, à la différence des autres négoces portuaires tétanisés par la violence de la crise, les Havrais se persuadent de son caractère passager car ils pressentent la reprise prochaine des échanges. Les correspondances reçues de toute l'Europe mentionnent le frémissement de la demande en denrées coloniales, notamment en cafés de Saint-Domingue. Les planteurs caféiers claironnent *urbi et orbi* leur impérieux besoin en main-d'œuvre servile. Les Havrais anticipent activement la reprise des affaires. Stanislas Foäche, par exemple, ouvre à Jérémie en 1773 un bureau d'achat de cafés et un magasin d'approvisionnement pour les habitations. Les prévisions havraises se vérifient de manière éclatante : le nombre des armements coloniaux de ce port explosent en 1773 avec 75 départs contre 43 pour l'année précédente. Cinq négriers sont expédiés en 1772, mais 17 appareillent du Havre dès l'année suivante. Les Havrais, brusquement saisis d'une fièvre d'expéditions pour l'Afrique, brûlent la politesse aux négriers bordelais (6 départs en 1773) et malouins (3 départs). Les négociants-armateurs négriers nantais conservent encore la haute main sur ce trafic avec 23 départs en 1773, soit seulement 6 bâtiments de plus que ceux armés par leurs concurrents haut-normands. Les Havrais dirigent leurs navires vers la côte « d'Angole » et du Gabon pour mieux « coller » aux exigences de la demande de plus en plus spécifique en main-d'œuvre des nouveaux quartiers producteurs de cafés de l'ouest et du sud de Saint-Domingue<sup>41</sup>. La traite havraise reste majoritairement concentrée entre les mains de 6 sociétés d'armement de réputation européenne. Pour tenir le haut du pavé, ces maisons d'armement, qui ne peuvent étendre indéfiniment au Havre le nombre de leurs navires en activité pour se développer, adaptent leur stratégie à l'évolution du grand commerce atlantique pour dominer verticalement la filière commerciale coloniale, notamment vers l'Europe septentrionale.

Les principaux armateurs locaux parviennent, avec l'encouragement des pouvoirs publics et des réseaux consulaires, à s'insérer davantage dans les circuits de réexportation des denrées coloniales vers le Nord européen, malgré l'opposition commerciale virulente de la concurrence anglo-hollandaise qui

41 P. Butel, « La grande foire négrière des îles », *Historia-Thématique*, n° 80, novembre-décembre 2002, p. 39-41, et carte d'origine géographique des esclaves ; D. Geggus, « The French Slave Trade : An Overview », *William and Mary Quarterly*, 3<sup>e</sup> series, vol. LVIII, 1 (january 2001), p. 128-134.

considère les marchés baltes et russe comme sa propre « chasse gardée ». De grandes maisons havraises (Veuve Homberg et Homberg frères & Cie, Bégouën Demeaux & Cie) nouent quelques affaires en Russie grâce à l'assistance ponctuelle des consuls de commerce français<sup>42</sup>. Jacques Chauvel obtient en 1774 la charge de consul de Suède au Havre pour s'ouvrir de nouvelles perspectives commerciales en Baltique. Après le violent krach d'Amsterdam et de Londres en 1773, Hambourg devient la place de commerce sur laquelle il faut absolument être représenté pour commercer convenablement avec les marchés hanséates et baltes. Le Havre devient en 1774, juste après Bordeaux, le second port français de réexportation de cafés dans le grand port de l'Elbe. Les armateurs négriers s'unissent également en 1775 pour réclamer le privilège royal d'établir une raffinerie de sucre à Ingouville, près du Havre. Les formes des cônes à sucre reproduisent à l'identique celles en usage dans les raffineries d'Hambourg. L'objectif des Havrais consiste à accroître la plus-value marchande réalisée sur les sucres raffinés avant leur réexportation vers les marchés germano-baltes. Les nouvelles ambitions mercantiles havraises vers l'Europe du Nord ou centrale mettent en lumière l'importance récente prise par les voies de communication maritimes et terrestres.

Les progrès commerciaux du Havre stimulent efficacement, pour les moyens de l'époque, les liaisons maritimes côtières ou terrestres. On distingue ainsi trois types de réseaux de communications desservant *l'hinterland* havrais : le réseau de cabotage avec les îles Britanniques ou l'Europe du Nord et l'Allemagne centrale par l'Elbe, d'une part ; le réseau routier ou fluvial vers les consommateurs de Rouen et Paris soit près de 1 million de personnes, continué par le roulage direct vers l'Allemagne ou la Suisse, d'autre part. Le réseau routier traverse désormais les zones toilières rurales du Pays de Caux par l'achèvement de la route Rouen-Le Havre par Yvetot en 1769. Le trajet entre les deux grands pôles économiques haut-normands s'effectue en une courte journée de diligence publique. En revanche, il faut encore compter quatre jours de roulage pour adresser des marchandises vers Rouen et Paris. L'expédition de denrées coloniales demande un mois de route entre Le Havre et Strasbourg, voire 50 jours pour atteindre Nuremberg. Le trafic au cabotage anime en 1776 une flotte de plus de 600 caboteurs pour relier Le Havre aux autres ports français ou étrangers. Le cabotage provincial et fluvial sur la Seine utilise 1.500 allèges et barques de tous tonnages entre les ports normands, Le Havre et Rouen.

42 A. Mézin, *Les Consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*, Paris, Imprimerie Nationale, 1995, p. 507 : le négociant et vice-consul de France à Saint-Petersbourg (1765-1791), Raimbert, est également le correspondant et consignataire de Bégouën Demeaux & Cie du Havre en 1764.

La réplique négociante havraise survient malgré tout trop tardivement en dépit des indéniables progrès effectués. De 1766 à 1776, le commerce global de la France avec ses colonies passe de 111 à 191 millions de livres tournois (lt) soit 72 % d'augmentation. Dans cet ensemble, le négoce havrais voit la valeur de ses échanges coloniaux s'élever de 26 à 32 millions de lt soit une progression décennale de 23 % seulement, loin derrière Bordeaux. La guerre d'Amérique n'entrave guère les affaires de commerce du Havre grâce à la neutralisation des navires à partir de 1780. Cela laisserait accroire que les conflits maritimes peuvent aussi devenir, sous certaines conditions, une source de profits pour le grand commerce atlantique en dépit des pertes subies.

### Les conflits maritimes et le négoce havrais

Les conflits maritimes avec l'Angleterre frappent durement l'économie maritime havraise (25 navires marchands pris en 1755, 19 puis 18 en 1778 et 1779, suspension à peu près complète de la pêche terreneuvienne sur ordre royal, cessation totale des armements négriers). Toutefois, si les échanges sont bien évidemment désorganisés, aucune nation en guerre ne peut pourtant se priver de toute importation, ne serait-ce que pour approvisionner ses manufactures et arsenaux ou les armées entrées en campagne. Paradoxalement, les trafics liés à la guerre (course, convois, neutralisation) peuvent parfois se révéler rentables pour les quelques armateurs qui n'ont pas « tiré le rideau » de leur comptoir pendant la durée des hostilités. Mais le peu d'enthousiasme pour la guerre de course généralement affiché par les Havrais se comprend aisément par la situation géostratégique défavorable du Havre en Manche centrale. Les armements de frégates de course y sont peu nombreux, même pendant la guerre de Succession d'Autriche (4 frégates sur 19 armements, 6 corsaires havrais pris ou coulés entre 1744 et 1748). Le décalage des armements havrais tranche avec Dunkerque (80 corsaires armés), Calais (40), Boulogne (57), Saint-Malo (55). Il y a peu de corsaires armés au Havre pendant la Guerre de Sept Ans (15 bâtiments pour 39 prises et rançons) en raison de la capture des équipages marchands en 1755 lors de l'attentat de Boscawen (plus de 6.000 marins prisonniers). Les rares armements de frégates entrepris au Havre ne produisent que de la perte comme le montre l'exemple suivant.

La maison havraise Eustache frères décide la constitution d'une société d'armement au capital de 384.000 livres tournois pour construire puis équiper successivement trois frégates corsaires à partir du mois d'octobre 1756<sup>43</sup>. Des

43 Archives nationales, R3/192, armement pour la course de deux frégates au Havre, 1756-1763 : « La Société est pour trois Navires qui S'équiperont Successivement, bon prêt incessamment à mettre en mer apellé La Marie victoire, Lautre auquel on travaille et Le

trois armements en course initialement projetés par l'armateur, seuls deux bâtiments prennent effectivement la mer, le troisième et dernier navire prévu ne sera jamais armé pour « courir sus aux ennemis de l'État ». La *Marie-Victoire* est prise huit jours après son départ du Havre. Le *Mesny* se replie à Granville avant d'être adjudé sur place en décembre 1760 pour 30.000 lt par l'entremise de Poisson des Jublains, le correspondant local des Eustache, à l'armateur malouin Grandclos-Meslé<sup>44</sup>. Le produit net versé par la société aux intéressés après la liquidation générale des comptes de campagne à la fin du conflit maritime s'élève en totalité à la somme de 78.766 lt. Un actionnaire ayant ainsi misé 6.000 lt dans une action en course de 1/64<sup>e</sup> en octobre 1756 ne reçoit finalement de l'armateur que 1.230 lt en janvier 1761. Sa perte s'élève à 4.770 lt, ce qui se passe de tout commentaire. La course reprend pourtant un peu faveur au Havre pendant la guerre d'Amérique grâce à la supériorité navale franco-hispano-hollandaise sur l'Angleterre : 28 corsaires sont armés dans le port haut-normand entre 1778 et 1783.

Mais les négociants havrais sont, en général, plus enclins à poursuivre les échanges en temps de guerre, notamment par le recours aux convois marchands organisés par la Marine royale<sup>45</sup>. Le gouvernement peut ordonner la constitution de convois marchands lorsque le ravitaillement et la protection des colonies l'exigent. Pour l'armateur, cette solution en apparence rassurante présente pourtant plusieurs inconvénients de taille. La formation d'un convoi de plusieurs centaines de navires marchands protégés par des bâtiments de guerre nécessite de longues semaines d'attente en rade de Brest ou de Rochefort, les frais d'escale restant à la charge de l'armateur.

---

troisième qui Sera ordonné de lavis de La Société dans les circonstances que l'on estimera etre favorable », 01/10/1756. La maison de banque Lecouteux & Cie de Paris a reçu la correspondance d'Eustache frères du Havre pour placer des actions en course auprès des intéressés de la capitale. Comme l'a déjà observé Robert Richard à propos du financement des expéditions havraises, les actions en course s'acquièrent et se revendent « en cascade ». Ainsi un sieur de l'Espronnière, actionnaire de 6.000 lt pour 1/64<sup>e</sup> dans la société d'Eustache frères, recède un quart de son action pour 1.500 lt à un sieur de Poulmarch.

44 J. Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises*, op. cit., II, p. 727 : Grandclos-Meslé arme dès 1763 le *Mesny* de 300 tx à Saint-Malo pour une première campagne de traite négrière sous le commandement du capitaine Jalobert de Monville. Grandclos Meslé est en correspondance d'affaires régulière avec les Foäche, eux-même en parenté avec les Eustache et l'armateur négrier havrais Jacques François Bégouën Demeaux.

45 Sur les convois marchands pendant les conflits maritimes, voir P. Villiers, *Marine royale, corsaires et trafic dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Dunkerque, SDHA, 2 vol., 1991, II, p. 635-692 (guerre d'Amérique). Le cas havrais est abordé par É. Delobette, « Risques et stratégies commerciales havraises dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle : traite négrière et navigation neutre », dans *Les Normands et l'outre-mer, Actes du 35e congrès de la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie*, Granville, 18-22 octobre 2000, Caen, *Annales de Normandie*, 2001, p. 93-123.

L'évolution du convoi en haute mer se règle sur la vitesse du bâtiment le plus lent. Mais les armateurs comme les chargeurs reprochent surtout aux convois l'inconvénient commercial très fâcheux de faire brusquement converger sur une colonie un afflux considérable de cargaisons d'Europe que le peu d'élasticité de l'offre et de la demande du marché antillais peine à absorber rapidement. Pour contourner ce problème et conserver une relative liberté d'action, les armateurs neutralisent de plus en plus souvent leurs cargaisons ou leurs navires lors des derniers conflits maritimes de l'Ancien Régime. La substitution d'un pavillon neutre en lieu et place de la véritable nationalité confère en théorie l'insaisissabilité d'un bien en cas de capture par l'ennemi. Toutefois, les nombreux abus commis par les négociants de France durant les précédents conflits navals décident l'Angleterre à ne plus respecter ce point de droit maritime à partir de la Guerre de Sept Ans. L'armateur qui désire malgré tout neutraliser, procède de la manière suivante : il s'enquiert discrètement auprès de ses correspondants étrangers des filières à contacter pour obtenir des documents de neutralisation, mais il peut tout aussi bien effectuer de concert une vente fictive de son navire. La neutralisation est pratiquée avec le plus de succès au Havre, surtout pendant la guerre d'Amérique, pour contourner le blocus naval anglais. L'existence d'un vaste trafic international d'actes de ventes fictives de navires opérant au grand jour à partir des ports et villes de la Flandre impériale facilite grandement les démarches des armateurs havrais : au moins 129 navires havrais envoient les couleurs espagnoles, hollandaises puis impériales entre 1779 et 1782 avant de partir en droiture, voire même à la traite négrière, pour les îles d'Amérique.

Ainsi l'activité portuaire, certes très réduite, ne cesse jamais vraiment tout à fait au Havre pendant les conflits. En revanche, la guerre maritime présente beaucoup trop d'éléments aléatoires et non maîtrisables par le négoce local pour remplacer le mécanisme régulier de l'accumulation capitaliste mercantile du temps de paix. La reprise des affaires à la sortie d'un conflit est tout aussi attendue que redoutée par le négoce maritime. Ce point se vérifie invariablement en 1763 puis en 1783 (saturation des marchés en marchandises, concurrence commerciale étrangère très dure aux Îles).

## DÉRÈGLEMENTS ET AJUSTEMENTS DU COMMERCE COLONIAL HAVRAIS

### Les paradoxes du succès commercial havrais

Le retour difficile à l'économie de paix à partir de 1783 s'accomplit au moment où la commercialisation des denrées coloniales ne représente plus

aussi assurément qu'avant la Guerre de Sept Ans une voie d'enrichissement rapide. Les négociants de métropole doivent renouer les affaires avec les Antilles dans un nouveau contexte réglementaire moins favorable à leurs intérêts. En effet, pour des raisons essentiellement fiscales, le gouvernement royal ouvre les colonies antillaises à la concurrence étrangère depuis l'arrêt du 30 août 1784. L'arrêt favorise très nettement les colons des Antilles, mieux approvisionnés en captifs africains par la traite étrangère, ainsi que le négoce anglo-américain, assuré de vendre des comestibles ou des cargaisons de Noirs contre des sucres et cafés de qualité à des prix plus attractifs qu'en Jamaïque ou sur le continent. La nouvelle réglementation coloniale induit également des effets commerciaux très pervers. C'est, par exemple, avec des sucres acquis le plus légalement du monde à Saint-Domingue que les négociants anglais tiennent la dragée haute à leurs concurrents français dans la « guerre des sucres » raffinés, puis réexportés à coup de *drawbacks*, que se livrent les deux puissances commerciales sur les marchés du nord européen<sup>46</sup>.

De ce fait, les Havrais se trouvent confrontés à une situation paradoxale aux colonies. Saint-Domingue atteint une croissance économique sans précédent<sup>47</sup> : le système sucrier esclavagiste a décuplé largement sa production en passant de 10.000 tonnes en 1715 à 125.000 tonnes en 1789. La colonie compte la même année le rapport d'un blanc pour dix esclaves, un écart qui ne cesse de se creuser dangereusement tant la demande servile des habitants semble insatiable. En revanche, l'endettement des colons apparaît plus élevé que jamais auprès des armateurs négriers métropolitains. Les délais de crédit comme les montants des créances s'allongent démesurément aux colonies à cause de la hausse très forte du prix des captifs en Amérique : 500 liv. coloniales en moyenne en 1766, environ 1.500 à 2.000 livres vers 1790. L'inflation s'auto-alimente dans une spirale sans fin : le doublement du prix des captifs en Afrique entraîne automatiquement le triplement de la valeur des marchandises de traite achetées en Europe et soutient par contrecoup les hauts prix d'achats des denrées coloniales aux Îles.

Mais le grand commerce atlantique français est animé par une pléthore de maisons de négoce dont les facultés financières de la plupart d'entre elles ne dépassent guère le stade du microcapitalisme familial. Les négociants-armateurs usent au Havre d'un système de crédit commercial comme d'un

46 Archives nationales, F/12 1639<sup>A</sup>, mémoire du négoce du Havre du 10/05/1786 sur les réexportations de sucre et les primes accordées en Europe, et J. Tarrade, *Le Commerce colonial de la France à la fin de l'Ancien Régime*, op. cit., II, p. 614-622 : pour contrer les achats anglais de sucres bruts à Saint-Domingue et leur stratégie du *drawback* en Europe du Nord, les négociants du Havre et de Rouen demandent au ministre l'instauration de primes à la réexportation des sucres raffinés en France.

47 L. Crété, *La Traite des nègres sous l'Ancien Régime*, Paris, Perrin, 1998, p. 189-192.



réseau bancaire convenable en période de confiance, bien qu'il ne présente pas les mêmes garanties d'efficacité que celui qui se pratique depuis des décennies en Angleterre, comme l'illustrent à Paris les avatars de la Caisse d'Escompte d'Isaac Panchaud<sup>48</sup>. Or, la confiance générale s'étirole très vite dans les affaires en France avant même la fin de la guerre d'Amérique. Le reflux du capital/risque vers une conjoncture plus incertaine ne désigne pas la responsabilité négociante mais plutôt celle du système de crédit français. Sans crier gare, des disettes monétaires récurrentes, provoquées par le gouffre abyssal du déficit budgétaire de l'État, paralysent momentanément, à partir de 1785, le crédit commercial et bancaire indispensable aux négociants. À chaque nouvelle crise, le crédit se terre instantanément, privant brusquement les négociants des capitaux nécessaires au renouvellement de leurs opérations mercantiles. De ce fait, le nombre de faillites s'élève de façon alarmante en France. À Bordeaux, par exemple, une faillite sur cinq relevées durant le XVIII<sup>e</sup> siècle survient entre 1783 et 1793 dans une période où se multiplient, il est vrai, les nouveaux établissements de négociants dans ce port. Les Havrais diversifient par nécessité ou par précaution leurs sources de crédit (dépôts particuliers, autofinancement, assurance maritime, intéressement croisé du négoce, investisseurs privés d'origine française ou étrangère) pour ne pas dépendre trop exclusivement des seuls réseaux du crédit bancaire parisien.

En contrepartie, devant fidèlement rendre compte de ses opérations à divers intéressés ou bailleurs de fonds, le négociant havrais n'est plus aussi libre de réorienter ses stratégies mercantiles comme il le souhaiterait. Cet inconvénient majeur pousse plusieurs grandes maisons de la place (Bégouën Demeaux & Cie, Veuve Féray & Massieu, par exemple) à privilégier l'autofinancement de leurs opérations maritimes et commerciales en s'appuyant sur l'étendue de leurs capitaux propres, garantis sur la valeur considérable de leurs biens-fonds possédés aux colonies (habitations) ou bien en France. Constatant, en 1776, que la quasi-totalité de l'actif, qui dépasse le million de livres tout de même, est en mer ou bien aux colonies, les trois associés de Bégouën, Demeaux & Cie recapitalisent l'actif d'une somme équivalente depuis leurs biens propres. Quant aux autres maisons, financièrement moins bien dotées, la conjoncture du capital-risque leur apparaît suffisamment favorable pour faire aisément

48 Le négoce n'affiche qu'une confiance très relative dans la Caisse d'Escompte de Panchaud : ainsi, François Millot négociant du Havre à son fils Pierre Paul Millot à Paris : « J'appris que les Banquier de Paris prenoient Le plan d'accepter Les Lettres de Change pour payer a La Caisse Descompte cela donne Tintouin dun avenir quy pourroit navoir pas de Bonne Suite. Cette Caisse Est Etablye de 1776 sans doutte dans des Vüe & on Commenceroit d'en faire uzage Mr Boulogne [du Havre] en ont acceptez ainsy voit de faire des Informations necessaire destre Instruit dans le Commerce », 13/02/1779, coll. part. de M. D. Lefèvre-Toussaint, Sainte-Adresse.

travailler l'argent des autres. Les capitaux demeurent accessibles et à un taux d'intérêt convenable à la fin du siècle. Les risques commerciaux sont raisonnablement limités en période de hausse des prix soutenue, à condition toutefois de gérer ses affaires au plus serré. La situation concurrentielle des marchés atlantiques incite les négociants à la prudence. Les négociants-commissionnaires recommandent aux capitaines d'exiger des colons des remises réparties conjointement en sucres, cafés et cotons, le meilleur cours d'une denrée soutenant, dans les transactions, les prix plus faibles des deux autres afin de réduire les risques de pertes à la revente au Havre. Le but attendu consiste surtout à rapprocher le plus possible du point d'équilibre des transactions les cours stables des marchandises d'Europe, de moins en moins capables de soutenir la hausse continue des prix des denrées aux colonies par l'effet de la loi de l'offre et de la demande. De plus, l'évolution hebdomadaire des cours des denrées coloniales apparaît de plus en plus heurtée, donc imprévisible. Les négociants se perdent en conjectures face aux brusques opérations spéculatives internationales de grande ampleur, notamment sur les cotons, de plus en plus réclamés par les fabricants, puis sur les cafés et les sucres avec l'extension de la crise révolutionnaire en Europe.

Après 1783, les Havrais comprennent donc vite, en faisant leurs comptes, que le commerce colonial atlantique n'apparaît plus porteur de grands profits, sans qu'ils puissent disposer d'une marge de manœuvre suffisante pour réagir. Ainsi, la répartition des stratégies d'armement observée au Havre avant 1756 n'évolue guère vers plus de mixité des trafics coloniaux : entre 1763 et 1793, 183 maisons sur 248 n'arment qu'en droiture (74 % des maisons), 11 n'expédient que pour la traite (4 % des maisons), mais 54 maisons seulement s'intéressent aux deux trafics, soit 22 % du total des sociétés havraises. L'audace mercantile n'est donc pas de mise après 1783, dans un port toujours marqué par le nombre élevé des armements en droiture. Un malaise commercial grandissant se cache également derrière les statistiques trompeuses de l'exceptionnelle croissance du nombre d'armements coloniaux du Havre. Certes, les Havrais multiplient par deux le nombre de leurs armements de navires pour les colonies : 52 navires en 1783 contre 101 en 1788, 14 navires négriers en 1783 contre 29 en 1788. Le Havre devient le troisième port français de traite des Noirs après Nantes et Bordeaux, en réalisant 17 % du trafic négrier total effectué entre 1783 et 1793. L'explosion du nombre des armements pour l'Afrique relevés de 1783 à 1787 s'explique d'abord par les primes d'encouragement à la traite négrière. Plus généralement, c'est surtout l'accroissement du nombre de comptoirs de négoce au Havre après 1783 (le plafond local des 200 comptoirs environ, au-delà duquel leur

viabilité commerciale devient plus qu'incertaine par l'étroitesse du volume d'affaires global régnant sur la place, est atteint vers 1789) qui est à l'origine de l'expansion du nombre d'armements coloniaux et non par l'augmentation unitaire du nombre des armements de chaque comptoir.

Toutefois, comme le remarque Robert Richard, le trafic colonial havrais atteint son bref apogée en 1787 (93 navires partis en droiture, 48 en traite) avant de voir diminuer ensuite le nombre des expéditions<sup>49</sup>. La rotation soutenue des voyages en droiture répond, dans l'esprit des négociants-armateurs, à l'effritement de leurs marges bénéficiaires provoqué par la baisse relative du taux de fret et du cours des denrées en France. Pourtant, cette stratégie est remise en question devant l'afflux massif de navires et de marchandises de toutes provenances aux colonies. Le négoce marseillais, comme très probablement celui des Havrais, revend vers 1730 entre 3 à 10 fois plus cher à la Martinique des produits achetés auparavant sur les marchés levantins ; après 1783, sa marge bénéficiaire obtenue dans ce trafic oscille autour de 10 % dans le meilleur des cas. La traite négrière emboîte le pas. Certains rares voyages vers la côte d'Afrique rapportent jusqu'à 60 % de rendement du capital investi, mais, en année moyenne, ils ne produisent que 5 à 10 % au mieux (6 % en moyenne à Nantes vers 1783, mauvaise année pour le grand commerce il est vrai), primes de l'État comprises<sup>50</sup>. L'accroissement du nombre de voyages négriers entraîne mécaniquement à la hausse celui des expéditions de droiture, donc un afflux de marchandises en circulation sur des marchés atlantiques peu élastiques et très vite soumis à la distorsion de l'équilibre précaire existant entre l'offre et la demande. Bien évidemment, dans des conditions aussi concurrentielles, la persistance dangereuse de ce type de stratégie ne fait qu'alimenter davantage la spirale de la chute des profits pour les expéditions de droiture au nom de la loi des rendements décroissants.

49 R. Richard, « La flotte de commerce du Havre 1751-1816. Étude statistique d'après les archives des Classes de la Marine », dans *Aires et Structures du commerce français au XVIII<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 201-235.

50 G. Daudin, dans « Comment calculer les profits de la traite ? », *Outre-mers : Revue d'Histoire*, 336-337 (2<sup>e</sup> semestre 2002), p. 43-62, privilégie l'exploitation des seuls comptes d'expéditions de traite sur le recours à la théorie économique de la concurrence ou la construction d'expéditions théoriques. Ne faudrait-il pas plutôt envisager, conformément aux stratégies négociantes, l'examen de l'évolution du profit global des activités commerciales d'une société de négoce au lieu d'isoler les seuls armements négriers ? Ce point de vue est aussi exprimé par Olivier Pétré-Grenouilleau : « c'est donc l'insertion de la traite au sein d'un système maritime et colonial beaucoup plus vaste, dans lequel se trouvent de multiples formes de compensation des profits et des pertes, notamment grâce aux politiques protectionnistes des nations coloniales, qui permet de comprendre sa longévité, malgré ses nombreux aléas », dans « Introduction », dans *Outre-mers Revue d'Histoire*, SFOHM, 2<sup>e</sup> semestre 2002, p. 9.

La croissance commerciale havraise a également pour conséquence de réanimer après 1783 un actif courant migratoire de négociants non régnicoles venus des États-Unis, d'Allemagne, de Scandinavie, d'Angleterre ou de Suisse, commandités à la tête de succursales. Quelques Anglais, comme Miles Barber ou la société Haviland, Le Mesurier & Co s'établissent même armateurs négriers au Havre pour bénéficier des primes d'État. Ces nouveaux établissements ôtent au négoce local une partie non négligeable des fructueuses commissions et consignations levées sur les navires et les denrées coloniales vers le Nord. Quelques manufacturiers de l'intérieur du royaume commanditent également au Havre leurs propres dépôts de toiles de traite pour court-circuiter les commissions négociantes. Les marchands-fabricants yvetotais arment même un navire par leurs propres soins, au nez et à la barbe des Havrais, afin de rapporter au meilleur prix possible des cotons antillais devant ensuite alimenter le *domestic system* toilier du Pays de Caux. Pour couronner le tout, on assiste en 1785 à la résurgence du vieux réflexe du commerce protégé. Une nouvelle Compagnie du Sénégal, munie du monopole commercial de la traite de la gomme et des esclaves dans cette partie de l'Afrique, voit le jour au Havre au profit d'une partie de l'armement protestant local ainsi que de leurs intéressés manufacturiers, mais provoque le vif mécontentement des autres négociants-armateurs de la place écartés de ce marché.

### Maîtriser la filière coloniale

Le négoce havrais élabore plusieurs répliques commerciales, tout en bénéficiant de l'attention des pouvoirs publics, toujours très attentifs aux questions touchant aux échanges maritimes et à la colonisation. Les Havrais commencent par porter leurs efforts sur la préparation et la meilleure adéquation possible de leurs expéditions maritimes aux marchés, car le contrôle négociant sur l'information et le transport maritime constituent les deux piliers du profit mercantile. Les Havrais limitent les coûts de l'information par l'extension des correspondances entre marchés, en profitant de l'émergence d'une modeste presse économique locale et d'un almanach maritime dès 1753, puis en participant à l'érection par souscription d'une Bourse de commerce en 1784. Les Havrais prennent régulièrement l'habitude vers 1789 de mentionner la raison sociale de leur comptoir dans les divers guides de commerce européens. En parallèle, les bibliothèques négociantes deviennent de véritables centres de documentation et d'information juridique, commerciale, scientifique ou technique, conjointement à l'élévation culturelle de la plupart des chefs de comptoir. À ce titre, les fils des élites négociantes

vont parfaire leur formation mercantile et linguistique en effectuant un stage en tant que commis dans le comptoir d'un correspondant étranger de leur père, généralement établi sur une place de commerce du Nord européen, mais jamais aux colonies.

Dans le quotidien des opérations d'armements, les armateurs s'entendent entre eux pour une meilleure régulation des départs des navires négriers afin d'éliminer une inutile et coûteuse concurrence en Afrique<sup>51</sup>. Les Havrais parviennent également à réduire la durée de navigation des voyages négriers par le recours accru aux contrats d'affrètements de navires francisés ou d'achats de cargaisons de captifs à des négociants de Londres, de Bristol ou de Liverpool, propriétaires de « captiveries » en Afrique. Le but consiste à réduire la durée du cycle de rotation du capital pour le réinvestir plus rapidement dans un nouveau voyage tout en diminuant la mortalité des captifs à bord des navires durant le *Middle passage* entre l'Afrique et l'Amérique. Les tonnages des navires sont adaptés dans ce sens en fixant par exemple, pour la droiture, un tonnage moyen théorique de 120-140 tonneaux environ, contre 350 tonneaux dans les autres grands ports coloniaux. Les navires négriers abordent dans des rades et sites portuaires de mieux en mieux aménagés le long du trajet « circuiteux » pour leur procurer toutes les facilités nécessaires à leurs transactions<sup>52</sup>. Les participations croisées entre maisons de négoce s'étendent jusqu'aux armements de navires, voire à l'entreposage des cargaisons, un véritable casse-tête à l'intérieur du Havre, « ville enclose ». Cette forme d'entente permet ainsi de réduire les coûts de mise-hors tout en luttant contre la concurrence par l'entreposage puis le chargement prioritaire et systématique des marchandises reçues des correspondants habituels.

Les armateurs tentent également de maîtriser l'ensemble de la filière commerciale coloniale en s'appuyant sur une stratégie réactive à court terme selon les aléas de la conjoncture<sup>53</sup>. La traite négrière, comme la droiture,

51 Le choix idoine d'une date de départ d'un navire négrier pour l'Afrique constitue un véritable casse-tête pour l'armateur qui doit élaborer le calendrier le plus convenable possible de l'expédition en intégrant de nombreux paramètres, parfois incompatibles entre eux comme le montre, dans le cas de la traite négrière anglaise, St. D. Behrendt, dans « Markets, Transaction Cycles, and Profits : Merchant Decision Making in the British Slave Trade », *William and Mary Quarterly*, 3<sup>e</sup> série, vol. LVIII, 1, January 2001, p. 171-204.

52 É. Delobette, « Les Aménagements portuaires dans le commerce « circuiteux » havrais de la fin de l'Ancien Régime », *Cahiers de la MRSB*, avril 2007, n° 47, Presses Universitaires de Caen, p. 237-257.

53 Archives nationales, V7/487, dossier Saurine, arrêt du 19/11/1778 sur les contestations survenues entre Pierre et Bernard Saurine avec André Gossey. Le capitaine Pierre Saurine commande le *Boutin* construit à Saint-Malo pour un voyage en Méditerranée, puis commande le *Trésorier* à Honfleur afin de préparer le déroulement d'une campagne de traite négrière projetée par André Gossey, Jacques Ribard et Veuve Delacroix, négociants

sont deux trafics assujettis aux fréquentes variations de prix provoquées par l'abondance ou la rareté de navires aux colonies, ainsi que par l'afflux de navires marchands espagnols venus y acheter des marchandises sèches. Le négociant de métropole qui entend développer ses affaires avec Saint-Domingue sans subir de pertes doit se décider entre l'association avec un correspondant colonial, l'établissement de son propre comptoir dans la colonie, ou se reposer entièrement sur les services d'un capitaine gèreur. Mais, dans le premier cas, le correspondant colonial réclame des intérêts et commissions élevés (vente, entreposage). L'établissement d'une succursale coûte plus cher encore. Bien souvent, l'armateur retient la solution du capitaine-gèreur. Ce dernier reste dans la colonie après le départ du bâtiment afin de recevoir les paiements des colons et constituer des cargaisons de retour pour le prochain navire attendu dans l'île. Le procédé repose avant tout sur l'honnêteté et la compétence du capitaine, parfois tenté de conserver les fonds pour s'établir colon ou négociant sur place. L'entente mercantile régnant aux deux extrémités de la chaîne atlantique permet de tirer tout le parti possible d'une position éminente sur le marché. En amont, les Havrais rationalisent les coûts de leurs opérations coloniales en intensifiant après 1783 la mise en concurrence systématique de leurs approvisionnements européens en marchandises de cargaison de qualité au meilleur prix possible pour les écouler plus facilement aux colonies<sup>54</sup>. Ils concluent pour les mêmes raisons des accords commerciaux avec des négociants anglais ou danois pour leur affréter des navires afin de réduire les coûts d'une expédition négrière tout en bénéficiant des primes d'encouragement à la traite versées par le gouvernement royal.

#### Les transactions ont aussi un prix

Les Havrais s'efforcent aussi de mieux maîtriser l'ensemble des coûts périphériques liés aux transactions commerciales. Les efforts du négoce portent d'abord sur les aspects financiers de leurs activités, particulièrement à propos du crédit commercial. Le recours au crédit bancaire parisien se généralise, conjointement à l'usage massif de la lettre de change, souvent assorti de l'escompte, pour élargir le crédit commercial. Chaque négociant sollicite un

---

de Rouen. Les captifs africains sont acquis par contrat à Londres. Pierre et Bernard Saurine reçoivent en 1766 la gestion des affaires de la société au Cap avec recommandation auprès de Mesmer frères dudit lieu. Pierre Saurine s'associe temporairement avec le Havrais Stanislas Foäche du Cap avant d'employer illégalement les fonds de ses commettants (1.500.000 livres en 3 cargaisons de captifs, plus 95.000 lt de marchandises reçues entre 1767 et 1771) en habitations et dans un comptoir entré en affaires avec la maison Renault & Dubois du Havre.

<sup>54</sup> B. Mandelblatt, « A Transatlantic Commodity : Irish salt beef in the French Atlantic World », *History Workshop Journal*, 1, 2007, vol. LXIII, p. 18-47.

montant unitaire modique (20 000 lt en moyenne), mais réitère sa démarche auprès de plusieurs établissements de banque et intéressés particuliers. La multiplication du nombre des chambres d'assurances maritimes au Havre (1 en 1736, 5 en 1765, 7 en 1789) mutualise les pertes sur avaries et naufrages de manière plus indolore, tout en activant une source supplémentaire de capitaux<sup>55</sup>. La banalisation de l'escompte sur les lettres de change augmente conjointement les circulations du crédit. Les techniques bancaires (remises des effets, taux de change) et comptables (comptabilité en partie double) se répandent largement parmi les comptoirs. Enfin, peu satisfaits des sentences rendues sur *dictum* par le siège de l'Amirauté, les négociants parviennent à résoudre de manière autonome et rapide les litiges commerciaux mineurs par le système de l'arbitrage. Ce procédé efficace se renforce par la création du Tribunal de Commerce du Havre en 1792 suivie de celle de la Chambre de commerce en 1802.

Ces divers organismes ont pour but d'accumuler un savoir juridique spécifique (parères) afin de réduire les coûts des transactions, inévitablement liés à la croissance des échanges, ainsi que les coûts de l'application des contrats grâce à la présence de « gens à talents » tels que des avocats ou procureurs comme Alexandre Lacorne, des juristes rompus aux questions de Droit commercial. La fonction principale de ces derniers consiste à assister le négoce maritime dans les répliques aux diverses formes de fraude, mais surtout contre les inévitables difficultés issues de la banalisation du crédit gratuit. L'accroissement des échanges commerciaux entraîne automatiquement celle de cette dernière forme de crédit, c'est-à-dire d'un délai variable allant de plusieurs semaines à plusieurs mois entre la livraison d'une marchandise et son règlement. La gratuité de ce terme est toujours consentie par les vendeurs aux acheteurs lors d'une transaction, mais des abus sont parfois commis en métropole, sans même devoir évoquer les interminables créances coloniales. Aussi, au nom de la défense de la « conscience de place », les Havrais tiennent-ils à conserver la rentabilité la plus élevée possible de leurs opérations avec les Antilles en s'appuyant si nécessaire sur ces organismes de régulation commerciale<sup>56</sup>. L'activité juridique des arbitres puis du tribunal de

55 Archives départementales de Seine-Maritime, 1 NP 1 : « le commerce des assurances est non seulement un véhicule du commerce mais il en est encore une indispensable condition [...] les assurances sont une ingénieuse manière de distribuer la perte sur un plus grand nombre des personnes en les appelant au partage d'une partie des bénéfices... », exercice an XII-1804.

56 P. Verley, « Économie de marché. Une construction historique », *Alternatives économiques*, n° 166, janvier 1999, p. 69 ; J. Brasseul, *Histoire des faits économiques*, Paris, A. Colin, 1997, 2 vol., I, p. 40-41, sur la définition des coûts de transaction et leur émergence dans une société développée d'après le concept de Douglas C. North et *ibid.*, p. 154 sur les



Commerce contribue également à une meilleure généralisation des pratiques commerciales, codifiées depuis l'édit de Saint-Germain-en-Laye de 1673 connu sous les termes *d'Ordonnance du Commerce* ou de *Code Savary*, pour restaurer la confiance dans les échanges et abaisser les coûts de négociation. Ces avancées essentielles ne portent pourtant pas les fruits attendus.

314 L'augmentation relative du nombre d'expéditions en droiture pour les colonies ne compense pas la baisse inquiétante de la rentabilité de ce trafic devenu très engorgé en 1786. L'accumulation inquiétante des créances coloniales à Saint-Domingue confère aux armateurs négriers un enrichissement risquant d'apparaître de plus en plus virtuel aux investisseurs. Les pouvoirs publics accumulent les doléances des négoce portuaires, vivement mécontents de l'ouverture des marchés coloniaux au commerce étranger depuis 1767. Le Comité des Négociants du Havre, officieusement créé en 1749, devient l'organe intermédiaire reconnu entre le milieu négociant et les pouvoirs publics. Son efficacité grandissante, remarquée à partir des *conférences de Sartine* de 1775, où s'illustre le négociant-armateur et futur constituant Jacques François Bégouën, s'explique par les députations successives de l'élite négociante locale auprès du gouvernement. Le ministre de la Marine, Castries, ordonne en 1786 l'envoi de la mission Bertrand afin d'enquêter dans les ports marchands et d'y analyser les facteurs de la crise de la droiture. Bien accueilli au Havre, Bertrand se tient informé par le détail de la gravité de la situation économique locale. Mais, au grand dépit du négoce havrais, aucune mesure gouvernementale conséquente n'est prise ensuite pour relancer ce trafic. Les travaux publics engagés par l'État passent également pour une forme indirecte de soutien au négoce. Le plan d'extension portuaire du Havre projeté par l'ingénieur Lamandé entre en 1787 dans sa phase de réalisation, couplé à la construction du port naval de Cherbourg. Ces immenses travaux maritimes sont intégrés dans l'ambitieux projet royal de réhabilitation des ports de commerce de la Manche centrale, le pendant essentiel du traité de commerce Eden-Rayneval de 1786. Mais, dans l'immédiat, l'écart entre le nombre de navires inscrits au quartier du Havre et ceux restés réellement en activité ne cesse de s'accroître à partir de 1787, faute

---

autres coûts évoqués dans le texte ; sur la « conscience de place » et la fraude (production, échanges), voir les communications publiées par G. Béaur, H. Bonin, dans *Pour une Histoire de la fraude et de la contrefaçon, Actes du colloque de l'Association française des historiens économistes et du Comité pour l'Histoire économique et financière de la France*, Paris, 3-6 novembre 2004, Genève, Droz, 2006.

d'une profonde rénovation des stratégies mercantiles havraises en direction de nouveaux marchés<sup>57</sup>.

La réorientation du commerce havrais vers l'Asie est-elle abordée par le négoce ? À l'exception de quelques rares armements négriers expédiés vers les côtes d'Afrique orientale mais uniquement destinés pour les Antilles, les Havrais ne manifestent aucune volonté patente de réorienter une partie de leurs échanges vers l'océan Indien comme le font d'autres grands ports coloniaux français après la dissolution de la Compagnie des Indes en 1769. Les raisons en sont l'assurance de trouver des débouchés réguliers en Europe pour les denrées coloniales américaines, l'impossibilité d'armer au Havre des navires de très fort tonnage pour les Indes orientales, l'absence d'une active diaspora marchande havraise partie diriger des comptoirs ou des plantations en Asie. En outre, les frêles structures du microcapitalisme familial, qui se prêtent à merveille pour le commerce particulier avec les Îles d'Amérique, refroidissent considérablement toute velléité d'association commerciale à grande échelle vers les Indes orientales. L'individualisme négociant havrais contraste singulièrement ici avec les entreprenantes facultés d'association mercantile de grande envergure rencontrées dans les milieux d'affaires internationaux, tels que les indienneurs suisses, évoqués par Louis Dermigny dans le cas de la maison Solier & Cie de Marseille.

#### Portrait de groupe. La bourgeoisie négociante havraise

La constance commerciale surprenante des Havrais envers les échanges américains leur confère à la fin de l'Ancien Régime un niveau de vie aisé, certes, mais encore bien éloigné des belles fortunes négociantes remarquées dans d'autres grands ports marchands, tels le Malouin Grandclos-Meslé, les Nantais Chaurand frères ou le Bordelais Gradis. De ce fait, le « point d'équilibre » défini par Guy Chaussinand-Nogaret, à partir duquel le « dynamisme social » d'un négociant s'accélère très vite au-delà d'un patrimoine d'un million de livres<sup>58</sup>, n'est finalement atteint que par deux maisons havraises : Bégouën Demeaux & Cie, et Veuve Homberg et Homberg frères & Cie. Dans le premier cas, les Bégouën, oncle et neveu, appuient leur succès sur le contrôle de filières verticales : habitations à Saint-Domingue, armements, expansion

57 Ph. Manneville, « Le Havre et la migration vers l'Amérique dans la longue durée », communication donnée au *Tour du siècle* organisé par l'association *Le Métis*, Le Havre, janvier 2000 : Le Havre expédie 1.875 navires aux Antilles, auxquels s'ajoutent les 329 bâtiments au moins dirigés vers la côte d'Afrique contre 21 pour les États-Unis et 134 pour diverses destinations entre 1763 et 1792.

58 G. Chaussinand-Nogaret, « Capital et structure sociale sous l'Ancien Régime », *Annales, E.S.C.*, 2, 1970, p. 463-476.

commerciale vers la Russie, assurances maritimes, intérêt au raffinage sucrier. La maison Homberg emprunte aussi la même voie mais, comme l'a remarqué Louis Bergeron, elle s'intègre dès le Consulat aux milieux bancaires les plus influents de la capitale. Ces exceptionnelles trajectoires marchandes se comprennent en partie par la vigueur des solidarités tissées entre clans mercantiles prédominants depuis les années 1730. Or, comme le remarque Pierre Gervais à propos des marchands de Trenton dans le New Jersey, plus on s'approche du « noyau dur » du milieu mercantile local, plus les enjeux s'élèvent et plus les solidarités marchandes se renforcent, notamment par le biais des alliances matrimoniales permettant la consolidation des patrimoines. Toutefois, il convient de ne pas perdre de vue les écarts extrêmes en valeur des patrimoines entre ce « noyau dur » et la périphérie de la nébuleuse négociente havraise.

316

Le niveau modéré des patrimoines locaux peut expliquer, au moins en apparence, l'individualisme négociant havrais, peu enclin de prime abord aux « solidarités marchandes ». Comme le démontre Pierre Gervais, après Thomas Doerflinger, aucun marché classique ne peut fonctionner sans tendances monopolistiques plus ou moins affirmées de la part de ses acteurs, nécessairement solidaires au-dessus de la concurrence quotidienne du marché<sup>59</sup>. Ceux-ci recherchent toujours le monopole commercial, ou tendent généralement par leurs efforts à l'obtenir, afin d'acquérir un gain supplémentaire en sus du prix d'équilibre fixé par le jeu normal de l'offre et de la demande. Le but consiste à « paralyser » la « main invisible » du marché en s'appuyant sur une solidarité marchande indispensable à toute tentative monopolisatrice. Cet impérieux besoin d'union conduit même les négociants à sacrifier une partie de leurs gains au bénéfice de l'unité marchande, comme le prouvent les ententes entre armateurs dans les dates de départ des bâtiments négriers. Plus la tendance marchande vers le monopole s'accroît, plus le surprofit d'un négociant s'élève pour s'éloigner du point d'équilibre entre offre et demande, plus ce négociant contrôle l'accès au marché en subordonnant producteurs et consommateurs, plus il est donc en mesure d'intéresser les investisseurs potentiels à ses affaires pour mieux dépasser la concurrence. L'individualisme du négociant représente dans ce cas le principal

---

59 P. Gervais, *Les Origines de la révolution industrielle aux États-Unis*, Paris, EHESS, 2004, p. 35, n. 22 et p. 38, reprend Th. M. Doerflinger, *A Vigorous Spirit of Enterprise : Merchants and Economic Development in Revolutionary Philadelphia*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1986. La concurrence marchande la plus vive favorise le producteur, mais plus cette concurrence s'accroît, plus l'existence sociale des marchands et négociants devient précaire, d'où l'acharnement de ces derniers à vouloir absolument « domestiquer » d'une manière ou d'une autre le marché.

contreponds aux tendances monopolistiques apparues sur la place, mais il se heurte rapidement à ses propres limites. La concurrence entre négociants ne peut dépasser un certain point sans précariser le statut socioéconomique de l'ensemble du négoce. En effet, les négociants subissent quotidiennement la pression de leurs interlocuteurs sur le crédit comme sur le taux de profit au cours de leurs transactions. Les acteurs du négoce sont, comme l'affirme Pierre Gervais, « condamnés à s'entendre ou à périr », ce qui, au passage, relativise très fortement la notion centrale de concurrence si chère au libéralisme. Si la concurrence entre Havrais demeure libre et ouverte sur les marchés extérieurs, il existe au Havre, *de facto*, un point d'équilibre précaire entre monopole et concurrence locale maintenu par l'existence d'organes locaux de régulation commerciale et sociale.

Ces organismes de filtrage et de cooptation d'accès à la sociabilité mercantile havraise, telles que les chambres de lecture ou les loges maçonniques locales, peuvent également influencer par mimétisme sur le rejet de toute réorientation, même partielle, des trafics. Si les strates sociales intermédiaires du milieu négociant fréquentent majoritairement ces lieux de convivialité, la quasi-totalité des élites mercantiles ne ressentent qu'une froide indifférence envers cette forme opaque de sociabilité inutile à leur ascension sociale<sup>60</sup>. Or, on sait qu'un entrepreneur décide soit de façon paramétrique en agissant selon un environnement donné, soit de manière stratégique en réagissant d'après les décisions prises par ses concurrents. Les négociants havrais de la *middle class*, penchant davantage pour la seconde option, appuient leur élévation socioéconomique en cours sur le maintien résolu des stratégies d'échanges en vigueur au Havre, notamment à propos du devenir de la traite négrière à l'orée de la Révolution française<sup>61</sup>. Dans ce cas précis, la fonction des

60 Le *Comité des Négociants*, fondé en 1749, a une finalité très différente des loges maçonniques ou des chambres de lecture havraises dont l'apogée de l'activité survient après 1763. Le Comité, aux mains du clan Bégouën à la fin de l'Ancien Régime, défend à l'extérieur du Havre les positions commerciales à tendance monopolistiques de l'ensemble du négoce et de l'armement local. Le Comité adhère également à la plus parfaite orthodoxie sociale et politique. En revanche, les loges demeurent toujours suspectes aux yeux de la monarchie en dépit de leur indéniable loyalisme politique. Les loges et chambres havraises constituent une extension parmi d'autres (préséance publique, édilité, réceptions officielles ou privées, bals, banquets, etc.) des lieux de sociabilité professionnelle de la *middle class* négociante à laquelle viennent s'agréger les capitaines marchands aisés ou les premiers commis des manufactures d'État locales. Ce groupe socioéconomique, aussi mobile qu'actif, reste très attaché à la défense collective de sa récente élévation socioéconomique par « la tentation du monopole » afin d'accélérer son accumulation capitaliste.

61 É. Saunier, « Les Pratiques culturelles dans un grand port de traite, les négriers havrais et la Franc-Maçonnerie » dans *Esclavage résistances et abolitions, Actes du 123<sup>e</sup> congrès national des sociétés historiques et scientifiques, Antilles-Guyane, 1998*, Paris, CTHS, 1998, p. 139-150 : parmi les 68 maisons d'armement négrier, 17 sont dirigées par un armateur franc-maçon.

loges ou chambres consisterait, en tant que lieux propices aux discussions confidentielles sur les pratiques professionnelles, à circonscrire d'éventuelles velléités réformatrices, jugées incompatibles avec les conceptions mercantiles traditionnelles ayant déjà fait localement leur preuve, tout en régulant le conflit monopole-concurrence évoqué dans le paragraphe précédent. Pour nombre de ces négociants, l'heure n'est donc pas au changement ou au redéploiement vers de nouveaux horizons marchands, mais plutôt à la défense immédiate, collective et impérieuse des trafics atlantiques existant sur la place. En effet, le négoce havrais se trouve engrené à partir de 1787 dans une série de turbulences internationales de plus en plus graves qui menacent la poursuite des échanges (affaire de Hollande en 1787, Révolution française de 1789, vive tension anglo-espagnole à propos de la baie de Nootka, violentes révoltes serviles aux colonies en 1790-1791, crises majeures de 1792 en France), sans que les deux premières assemblées politiques de la phase libérale de la Révolution de 1789, peu préparées aux problèmes complexes de l'économie atlantique, ne proposent de réelles solutions pour renouer avec la croissance commerciale et sortir de la crise politique aux colonies. La période des grands profits retirés sur les armements, les denrées coloniales ainsi que sur le commerce des esclaves dans le grand commerce atlantique, s'achève en 1793 par le déclenchement de la guerre générale en Europe contre la France révolutionnaire.

## CONCLUSION

L'histoire du négoce colonial havrais au XVIII<sup>e</sup> siècle se divise en trois grandes périodes d'inégale durée. La première phase voit l'émergence puis l'essor asynchrone des deux types d'échanges atlantiques de 1713 à 1755. Le trafic de droiture entre dans une progression relativement régulière des expéditions directes vers les Antilles jusqu'au début des années 1750. En revanche, les armements particuliers à la traite négrière ne succèdent pas immédiatement à l'abandon local de ce trafic au Havre, décidé en 1726 par la Compagnie des Indes.

La deuxième période change de rythme de croissance et d'acteurs entre 1763 et 1793. Le temps des fondateurs cède la place aux nouveaux négociants entrepreneurs issus d'horizons géographiques élargis à l'Europe entière. L'accumulation capitaliste havraise s'appuie sur l'accroissement considérable des échanges avec Saint-Domingue ainsi que sur la percée vers de nouveaux marchés en Europe du Nord, notamment à Hambourg. Les Havrais améliorent après la guerre d'Amérique les techniques mercantiles liées aux

expéditions pour la côte d'Afrique mais ne parviennent pas toujours à maintenir la rentabilité de leurs armements de droiture. Le succès méthodique des négociants havrais s'explique avant tout par leur constante détermination à se démarquer de la simple pratique de la commission-consignation sur marchandises traditionnellement rencontrée dans tous les ports. L'apogée du grand commerce atlantique havrais se produit en 1787, juste avant l'accumulation des difficultés de toutes natures, à l'origine de l'effondrement des échanges coloniaux en 1793.

L'essor du grand commerce colonial havrais ne se limite pas à la commercialisation fructueuse d'une « denrée-phare ». Cela suppose également l'interaction réussie de différentes pratiques liées aux échanges coloniaux. Les principales conditions externes sont l'essor continu de la production de denrées tropicales du système agro-exportateur esclavagiste, la mise en œuvre d'une stratégie de capital-risque raisonnablement rentable et en adéquation à l'état de la demande des marchés, bénéficiant de l'aide et du soutien presque constants des pouvoirs publics. À cela viennent s'ajouter trois conditions internes au négoce : la maîtrise négociante des flux de financement, de capitaux ou de marchandises, l'adaptation constante au *Know-how* des techniques mercantiles et maritimes, la culture d'information, de réseaux et de correspondances dans l'espace atlantique afin de réduire les coûts d'information. Enfin, trois facteurs périphériques au négoce occupent une fonction régulatrice essentielle dans la diminution des coûts de transaction : l'exercice du contrôle socioéconomique local, la maîtrise des outils autonomes de gestion des litiges commerciaux, l'émergence d'une réelle sociabilité négociante havraise.

