



HAL
open science

Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720

Roberto Barazzutti

► **To cite this version:**

Roberto Barazzutti. Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720. *Revue d'histoire maritime*, 2014, 17, pp.55-77. 10.70551/BZVO6539 . hal-04960356

HAL Id: hal-04960356

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04960356v1>

Submitted on 21 Feb 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

numéro

17

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations Internationales

*Course, piraterie
et économies littorales*

(XV^e-XXI^e siècle)

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Jean-Pierre Poussou & Michel Vergé-Franceschi

La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]

L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]

La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]

Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]

La Puissance navale [n° 16]

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME
n° 17 • 2013/1

**Course, piraterie
et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2013

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 978-2-84050-921-9

PDF complet – 979-10-231-1437-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1438-6

I Présentation – 979-10-231-1439-3

I Graziani – 979-10-231-1440-9

I Brogini – 979-10-231-1441-6

I Barazzutti – 979-10-231-1442-3

I Hrodej – 979-10-231-1443-0

I Xambo – 979-10-231-1444-7

I Péret – 979-10-231-1445-4

I Aumont – 979-10-231-1446-1

I Corre – 979-10-231-1447-8

I Lafon – 979-10-231-1448-5

I Frécon – 979-10-231-1449-2

I Guiziou & Frontier – 979-10-231-1450-8

I Raflik – 979-10-231-1451-5

I Bellais – 979-10-231-1452-2

II Présentation. Le Mao & Figeac – 979-10-231-1453-9

II Grenet – 979-10-231-1454-6

II Bartolomei – 979-10-231-1455-3

II Zaugg – 979-10-231-1456-0

II Demont – 979-10-231-1457-7

II Gardey – 979-10-231-1458-4

II Martinetti – 979-10-231-1459-1

Varia – 979-10-231-1460-7

Comptes rendus – 979-10-231-1461-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou7

I. DOSSIER

COURSE, PIRATERIE ET ÉCONOMIES LITTORALES (XV^e-XXI^e SIÈCLE)

Course, piraterie et économies littorales (xv^e-xxi^e siècle)

Gilbert Buti et Philippe Hroděj11

« *Come in caza sua...* » :

L'impact des descentes turques sur le littoral corse au cours des xvi^e-xvii^e siècles

Antoine-Marie Graziani23

À l'aube d'une économie marchande : Le rôle de la course à Malte au xvii^e siècle

Anne Brogini37

Pour une histoire économique et sociale de la course zélandaise de 1672 au début de la décennie 1720

Roberto Barazzutti55

Les relations entre la Jamaïque et Saint-Domingue (1655-1700) : échanges, rivalités et déprédations

Philippe Hroděj79

La course barbaresque au cœur des échanges et conflits sur les deux rives de la Méditerranée. L'affaire Villareal, Marseille, 1670-1682

Jean-Baptiste Xambo99

De l'armateur à la fripière :

Le marché des ventes aux enchères à La Rochelle au xviii^e siècle

Jacques Péret121

La guerre de course à Granville et son effet sur l'économie locale (1688-1815)

Michel Aumont139

La poudre, l'encre et l'or : Morlaix, bourse corsaire, et la guerre d'Indépendance

Olivier Corre161

Deux modèles économiques de la course française dans l'Espagne occupée : Almería et Málaga (1810-1812) Jean-Marc Lafon	181
La piraterie sud-est asiatique des années 2000 : une rentabilité à géométrie variable Éric Frécon	199
Piraterie somalienne et littoral somalien : rapport ambigu, paradoxe et développements François Guiziou et Florian Fontrier	215
De la question des liens entre piraterie et terrorisme : le cas du golfe d'Aden Jenny Raflík	233
Lutte contre la piraterie et puissance navale : vers une <i>pax sinica</i> ? Renaud Bellais	249

4

II

LES COLONIES MARCHANDES DANS LES PORTS EUROPÉENS À L'ÉPOQUE MODERNE

Les colonies marchandes étrangères dans les ports européens (c. 1680-c. 1780) Caroline Le Mao et Michel Figeac	269
Institution de la coexistence et pratiques de la différence : le <i>Fondaco dei Turchi</i> de Venise (xvi ^e -xviii ^e siècle) Mathieu Grenet	273
La naturalisation des marchands étrangers à Cadix au xviii ^e siècle Arnaud Bartolomei	303
Entre diplomatie et pratiques judiciaires : La condition des étrangers sous l'Ancien Régime napolitain Roberto Zaugg	321
Cosmopolitisme marchand et frontières politiques à et autour de Hambourg (fin xvii ^e -début xviii ^e siècle) Vincent Demont	335
Les colonies marchandes étrangères à Bordeaux au xviii ^e siècle Philippe Gardey	349
Les négociants étrangers de La Rochelle au xviii ^e siècle Brice Martinetti	375

III
VARIA

- Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux :
l'exemple de la maison Gaston Monier (1889-1920)
Bernard Cassagne397

IV
COMPTES RENDUS

- Mickaël Augeron, John de Bry et Annick Notter (dir.), *Floride, un rêve français (1562-1565)*, La Rochelle, Musée du Nouveau Monde, 2012, 159 p..... 429
- Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand Van Ruymbeke (dir.), *Les Huguenots et l'Atlantique*, t. 2, *Fidélités, racines et mémoires*, préf. Jean-Pierre Poussou, Paris, Les Indes savantes, 2012, 516 p.431
- Philippe Beaujard, *Les Mondes de l'océan Indien*, Paris, Armand Colin, 2012 ; t. 1, *De la formation de l'État au premier système monde afro-eurasien, IV^e millénaire av. J.-C.-VI^e siècle apr. J.-C.*, 623 p. ; t. 2, *L'océan Indien au cœur des globalisations des anciens mondes, VII^e-XV^e siècle*, 798 p..... 433
- Emmanuelle Charpentier, *Le Peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013, 404 p. 436
- Marguerite Figeac-Monthus et Christophe Lastécouères (dir.), *Territoires de l'illicite : ports et îles, de la fraude au contrôle (XVI^e-XX^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2012, 400 p. 438
- Jean-Marie Kowalski, *Navigation et géographie dans l'Antiquité gréco-romaine. La terre vue de la mer*, Paris, Picard, 2012, 256 p.441
- Jean-Philippe Priotti et Guy Saupin, *Le Commerce atlantique franco-espagnol. Acteurs, négoce et ports (XV^e-XVIII^e siècle)*, Rennes, PUR, 2008, 338 p. 443
- Gregory Stevens Cox, *The Guernesev Merchants and their World in the Georgian Era*, Guernesev, The Toucan Press, 2009, 235 p. et xx pl. 446
- L. M. Cullen, *Economy Trade and Irish Merchants at Home and Abroad 1600-1988*, Dublin, Four Courts Press, 2012, 320 p. 448
- Amaia Bilbao Acedos, *The Irish Community in the Basque Country, c. 1700-1800*, Dublin, Geography Publications, 2003, 114 p.451
- William Coxe, *Nouvelles découvertes des Russes entre l'Asie et l'Amérique (1781)*, rééd. [Whitefish], Kessinger Legacy Reprints, 2010, 342 p..... 453
- Morgan Le Dez, *Pétrole en Seine (1861-1940). Du négoce transatlantique au cœur du raffinage français*, Bruxelles, PIE/Peter Lang, 2012, 430 p. 453
- Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique. De Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, 330 p..... 456

I. DOSSIER

**Course, piraterie et économies littorales
(xv^e-xxi^e siècle)**

POUR UNE HISTOIRE ÉCONOMIQUE ET SOCIALE
DE LA COURSE ZÉLANDAISE DE 1672
AU DÉBUT DE LA DÉCENNIE 1720¹

Roberto Barazzutti

Docteur en histoire de l'université Paris-Sorbonne

À la suite de la prise de capres flessinguois, le commissaire de la marine de Port Louis, Narp, écrit le 7 décembre 1674² :

Je crois qu'il seroit bon de les restenir longtems car ces gens ne respirent leur retour que pour revenir sur ces costes qui ils connessent parfaitement les deux prises qui sont dans ce port sont très avantageuses de voile et qui seroient propres a netoyer ces Costes de bretagne a cause quelles peuvent entrer dans des lieux ou les frégates du Roi ne passent poinct.

Cet extrait, choisi parmi une abondante correspondance administrative³, montre une prise en compte de la menace constituée par la course zélandaise⁴.

À la suite d'études sur celle-ci⁵, il semble intéressant de s'interroger sur l'impact de cette activité sur l'économie et la société locales, au cours d'une

- 1 Je remercie MM. Ron Brand, Ruud Paesie, Jaap Ruud Bruijn, Paul Brusse, Gijs Rommelse, Wietse Veenstra, Arjan Otte, Philippe Hroděj et Gilbert Buti.
- 2 Le mot *capre*, *kaper* en néerlandais, désigne un corsaire de Dunkerque ou de Zélande. Il est employé, même par les journaux comme la *Gazette de Londres*. L'Espagne et le Portugal appellent ces corsaires *pechelingués* ou *ladrões*.
- 3 Des négociations sont menées avec l'Angleterre et l'Espagne afin de limiter l'accès aux ports aux corsaires néerlandais : Archives nationales (désormais AN), fonds Marine, B/7/55 fol. 245, lettre de Colbert au marquis de Villars du 19 août 1672 ; B/2/36 fol. 351 et suivants, lettre de Colbert à Barillon le 22 octobre 1677.
- 4 Sir William Temple écrit en 1672 : « *Their seamen are much better but not so good as those of Zealand who are generally brave; which I suppose comes by these having upon all occasions turn'd so much more to privateering and men of war, and those of Holland being generally emplo'd in trading and merchant ships* » [« Leurs hommes sont meilleurs mais pas autant que ceux de Zélande qui sont très courageux, ce qui, je suppose, provient de ce que ceux-ci ont de nombreuses occasions dans la guerre de course et la marine de guerre, alors que ceux de Hollande servent généralement parmi les navires commerciaux ou marchands »] (Sir William Temple, *Observation upon the United Provinces of the Netherland*, éd. Sir George Clark, Oxford, Clarendon Press, 1972, p. 94).
- 5 Sur la course néerlandaise, voir Ronald Prud'homme van Reine et E. W. Van der Oest, *Kapers op de kust. Nederlandse kaapvaart en piraterij 1500-1800*, Vlissingen, Uitgeverij ADZ, 1991 ; Virginia West Lunsford, *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*, New York,

période courant de 1672 au début de la décennie 1720, au cours de laquelle la France et les Provinces-Unies sont souvent en guerre. A-t-elle été un secteur dynamisant le reste de l'économie maritime et provinciale ? De quelles façons, par quels canaux ? Ne concurrence-t-elle pas les autres secteurs maritimes dans l'investissement financier et humain ? Quelle incidence a-t-elle sur la population et le patriciat local au cours de la période et au-delà⁶ ? Une présentation préalable de la province de Zélande s'impose afin de comprendre l'environnement politique et économique.

LA PROVINCE DE ZÉLANDE⁷

56 La Zélande actuelle diffère de celle décrite par les voyageurs d'alors. Sa physionomie a évolué au gré des avancées et des reculs des conquêtes sur la mer depuis le Moyen Âge. À l'époque moderne, cette province se compose de cinq îles : Walcheren, Tholen, Schouwen-Duiveland, Noord et Zuid-Beveland. Elle ne comporte pas la partie contiguë à l'actuelle Belgique, appelée Zeeuws-Vlaanderen⁸. Ce territoire frontalier relève des terres de la Généralité comme le sud du Brabant et du Limbourg des Pays-Bas⁹. Cependant, le choix a été fait d'intégrer cet espace dans l'étude du fait des liens intrinsèques qui existent avec les îles de Zélande¹⁰.

Palgrave MacMillan Press, 2005 ; Joke Korteweg, *Kaperbloed en koopmansgeest. «Legale zeeroof» door de eeuwen heen*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 2006 ; Henk den Heijer, « Daders en slachtoffers: de Nederlandse betrokkenheid bij de kaapvaart en piraterij », *Leidschrift, Historisch Tijdschrift*, XXVI, 3, décembre 2011, p. 7-23 (numéro spécial consacré à ce thème). Sur la course zélandaise, voir Johan Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake. De Zeeuwse commissievaart en haar achterban tijdens de Negenjarige Oorlog 1688-1697*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2001 ; Johanna Theresia Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 1986 ; Franz Binder, « Die Zeelandische kaperfahrt, 1654-1662 », *Archief Mededelingen van Het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 1976, p. 40-92.

6 Ivo van Loo, « Kaapvaart, slavenhandel en smokkelhandel. De Zeeuwse risicovolle scheepvaart in de Gouden Eeuw (1500-1800), een inleiding », *Zeeland*, 2006, p. 105-109 ; Ruud Paesie, « In belang van Walcheren. De risicovolle scheepvaart als maritiem-economische speerpunt 1670-1720 », *Leidschrift, Historisch Tijdschrift*, XXVI, 3, décembre 2011, p. 25-41.

7 Pour une récente monographie provinciale, voir Paul Brusse et Peter Henderixx (dir.), *Geschiedenis van Zeeland. Deel I Prehistorie-1550 et Deel II 1550-1700*, Zwolle, Universiteit d'Utrecht/W. Books, 2012.

8 Une plaque apposée dans la ville rappelle que le capitaine à l'origine du mythe du « Hollandais volant » est de Terneuzen.

9 Ces terres, dites de la République, n'entrant pas dans l'Union d'Utrecht de 1579, sont non souveraines et relèvent pour la direction et la justice des États-Généraux : Andreas Fockema, *De Nederlandse staat onder de Republiek*, Amsterdam, 1962, p. 13-16 et 75.

10 À la suite de la première guerre mondiale, les Belges sollicitent ce territoire comme compensation. En 1918-1919, il s'ensuit des manifestations à La Haye pour le maintien aux Pays-Bas.

C'est une région traversée par de nombreux cours d'eau et canaux : l'Escaut – Schelde en néerlandais – se sépare en deux branches : l'Oosterschelde au nord de l'île de Walcheren et le Westerschelde au sud. Les liaisons sont exclusivement maritimes. Les principales villes apparaissent au 1^x^e siècle – Zierikzee, Middelburg – et au 13^x^e siècle – Veere, Vlissingen –, chacune avec une fonction économique et politique. Zierikzee, située sur l'île de Schouwen-Duiveland, est un carrefour sur la route nord-sud, Hollande-Dordrecht-Flandre, et une des voies d'accès à Anvers¹¹. Elle pâtit entre autres de ce que l'Oosterschelde n'est plus la porte d'entrée d'Anvers, mais retrouve un dynamisme à la fin du 16^x^e siècle dans la pêche et le cabotage européen¹². Veere dispose d'un havre ouvert sur la mer et protégé par une enceinte. C'est un port commercial qui doit son succès, de la fin du Moyen Âge au début du 17^x^e siècle, à une alliance de son seigneur avec une princesse écossaise, obtenant un privilège de transit sur les échanges commerciaux entre les deux pays. Elle commerce à destination de la Méditerranée et des Indes occidentales et orientales¹³, mais c'est aussi depuis l'instauration en 1488 d'un siège d'amirauté et d'un arsenal, un port militaire. Le déclin de son activité en fait la plus petite des quatre villes. Walcheren est dominée par le duopole Middelburg-Vlissingen, villes qui obtiennent rapidement un droit de cité. La première se développe grâce à des privilèges économiques, notamment le monopole sur les vins et eaux-de-vie, ce qui en fait la porte d'entrée exclusive pour ces produits dans les Pays-Bas¹⁴. La seconde profite d'un accès direct à la mer pour se développer en tant que port de pêche et de commerce¹⁵.

11 Son contrôle est un enjeu entre les comtes de Hollande et de Flandre : Ronald de Graaf, *Oorlog om Holland 1000-1375*, Hilversum, Verloren Uitgeverij, 2004.

12 Sur sa croissance démographique, voir Peter Priester, *Geschiedenis van de Zeeuwse landbouw circa 1600-1910*, Wageningen, Afdeling Agrarische Geschiedenis, Landbouwniversiteit, 1998, p. 51 ; Paul Brusse, *Gevalen Stad: Stedelijk netwerken in het platteland Zeeland 1750-1850*, [Zwolle], Uitgeverij Waanders, Universiteit Utrecht, 2011, p. 36. Ludovicus Hendricus Remmerswaal donne une liste représentative des biens échangés par Zierikzee : *Een duurzame alliantie. Gilden en regenten in Zeeland, 1600-1800, Werken uitgegeven door het Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2009, p. 191.

13 Un navire de Veere portant des céréales entre Gênes et Naples est capturé par un corsaire français en 1648 : voir Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), Clairambault vol. 424, fol. 301-309, ms. fr 18592, fol. 544-546 ; AN, Arrêts du conseil du Roi, série E, 1691, fol. 147.

14 Ce droit, accordé par Charles Quint en 1508, fait suite à celui de 1405, indiquant que tout bien importé passant par le Westerschelde est obligé de transiter par cette ville.

15 Ruud Paesie, « De Stadsdocke van Middelburgh. De geschiedenis van het oudste getijdenvrije havendok van Nederland », *Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis*, 17, 2008, p. 1-12. Charles Quint a dit de Flessingue qu'elle était « la Reine et la Clé des Pays Bas » : voir M. Smallegange, *Nieuwe Cronyck van Zeeland*, Middelburg, J. Meertens, 1696, p. 564 ; sur son port et l'aménagement de la première cale sèche du pays en 1704-1706, voir Wouter van Belle, *De haven van Vlissingen in de 17de-18de eeuw: studie van een droogdok*, mémoire d'histoire, Université de Gand, 2008.

Jusqu'en 1660-1670, la Zélande connaît une démographie dynamique, la révolte de 1568 ayant entraîné une forte migration à destination de cette province, profitable en premier lieu à Middelburg¹⁶, alors que Vlissingen connaît un accroissement moindre¹⁷. Ces migrants sont des pêcheurs, des artisans, des commerçants et des navigateurs, des acteurs qui vont compter dans l'économie nationale et locale¹⁸.

Comme l'indique son nom, la Zélande c'est « la mer et la terre » (*Zee en Land*). Au XVII^e siècle, les terres agricoles fournissent une production céréalière et laitière surpassant généralement les besoins locaux¹⁹, sans oublier les plantes tinctoriales et la tourbe destinées aux manufactures²⁰ dont les principaux secteurs sont la draperie, la brasserie et la construction navale. Le sel produit localement ou importé sert principalement pour les différentes pêches qui connaissent un long déclin²¹. Alors qu'au milieu du xv^e siècle, la flotte harenguière zélandaise surpasse de moitié celle de la province de Hollande, un siècle plus tard, elle ne représente plus que la moitié de celle-ci. Elle disparaît à Flessingue et à Middelburg, et ne subsiste qu'à Veere et surtout à Zierikzee. Cependant, elle y décline aussi – 80 unités en 1711 – sous les effets de la concurrence hollandaise, d'investissements dans des secteurs plus florissants et de la course ennemie²². En mai 1677, malgré le traité de liberté des pêches, des Dunkerquois rançonnent 19 navires de pêche dont 10 concernent des navires de Zierikzee, pour un total de 63 940 florins²³. Quant à la pêche à la baleine qui s'était développée dans le pays, elle y disparaît entre 1650-1685.

58

16 P. Brusse, *Gevallen Stad...*, *op. cit.*, p. 27-33, et L. H. Remmerswaal, *Een duurzame alliantie...*, *op. cit.*, p. 22-26.

17 L'estimation de P. Priester donnée pour Vlissingen mériterait des recherches complémentaires pour être validée : cf. P. Brusse, *Gevallen Stad...*, *op. cit.*, p. 33-36.

18 Gustaaf Asaert, *1585: De Val van Antwerpen en de uittocht van Vlamingen en Brabanders*, Tielt, Lannoo, 2004.

19 La province connaît des crises agricoles, comme en 1709.

20 AN, fonds Marine, G/5/218 : voir la rançon du *Turbot* de Zierikzee du 14 juin 1695. La tourbe sert de combustible ou est utilisée pour produire du sel.

21 Pour une évaluation récente de la pêche dans l'économie néerlandaise, voir Christiaan van Bochove, « The Golden Moutain: An Economic Analysis of Holland's Early Modern Herring Fisheries », dans Louis Sicking et Darlene Abreu Ferreira (dir.), *Beyond the Catch. Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic, 900-1850*, Leiden, Brill, 2009, p. 209-243, et *id.*, « De Hollandse haringvisserij tijdens de vroegmoderne tijd », *Tijdschrift voor sociale en economische geschiedenis*, 2004/1, p. 3-27.

22 A. P. Van Vliet, *Vissers en kapers. De Zeevisserij in het Maasgebied en de Duinkerker kapers (ca 1580-1648)*, Den Haag, Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994 ; *id.*, *Vissers in oorlogstijd. De Zeeuwse visserij in de jaren 1568-1648*, Middelburg, Koninklijke Zeeuwse Genootschap der Wetenschappen, 2003 ; P. Brusse, *Gevallen Stad...*, *op. cit.*, p. 51-52 et 69-70.

23 AN, fonds Affaires étrangères, B/1/621 : voir les mémoires des ambassadeurs français et néerlandais de 1678 et 1679, notamment celui de Boreel et Wrede du 4 juillet 1679. Il est dit que les corsaires flessinguois ont réalisé pour 195 910 livres tournois de dégâts auprès

Le commerce zélandais connaît une évolution contrastée : nous avons un long trend stagnant, entrecoupé de rares phases d'expansion, puis un franc déclin à partir de 1672²⁴. Les marchés traditionnels, hérités de l'époque médiévale, sont la France, l'Angleterre, la péninsule Ibérique et la Méditerranée²⁵. Ce cabotage européen est lié à un flux de batellerie à destination du Brabant, de la Flandre et de la Hollande²⁶. Les embargos et fermetures de l'Escaut, en 1585, en 1595 et 1598²⁷ frappent les échanges en direction de la péninsule Ibérique et conduisent à la recherche de nouveaux marchés. La Zélande participe à l'aventure coloniale, via la VOC et la WIC²⁸, mais aussi à l'initiative de particuliers²⁹. Les causes du déclin sont multiples mais il ne faut pas nier l'impact de la rivalité entre la Hollande et la Zélande, la première étant orientée vers la Baltique, la mer du

des pêcheurs entre la date de signature de la liberté des pêches et celle de la paix. Pour les corsaires malouins, ce serait un montant de plus de 140 000 livres tournois.

- 24 La croissance économique des Pays-Bas entre 1500 et 1800 est l'objet de débats entre les historiens. Au centre de ce débat, l'emploi de sources fiscales. Sur ces droits et les critiques qui s'imposent, voir P. Brusse, *Gevallen Stad...*, op. cit., p. 199-200 ; J. Th. Lindblad, « Foreign Trade of the Dutch Republic in the Seventeenth Century », *Economic and Social History in the Netherlands*, IV, 1992, p. 219-250, ainsi qu'Arjan Otte et Wietse Veenstra « Financiering van de oorlogvoering te water: de admiraliteit van Zeeland (1597-1795) », dans Henk Boels (dir.), *Overheidsfinanciën tijdens de Republiek en het Koninkrijk, 1600-1850*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2012, p. 9-38. Le désaccord entre historiens porte sur les différentes phases de l'économie néerlandaise et la date de la crise. Pour certains il s'agit de 1663, pour d'autres 1672, voire au XVIII^e siècle, après une reprise constatée dans les années 1680-1690 : voir Jan de Vries et Ad der Woude, *Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 2005 (3^e éd.) ; Jonathan Irvine Israel, *The Dutch Republic: It's Rise, Greatness and Fall, 1477-1806*, Oxford, Oxford University Press, 1998 ; Jan Luiten van Zanden, « De economie van Holland in de periode 1650-1805: groei of achteruitgang? Een overzicht van bronnen, problemen en resultaten », *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden*, 102, 1987, p. 562-609. Concernant la Zélande, Victor Enthoven considère que le déclin économique date de 1600. L. H. Remmerswaal estime qu'il débute en 1612 avec la diminution de la part provinciale dans le financement dans la Généralité. Pour J. F. Kluiver, l'économie zélandaise stagne mais, comparée à celle croissante de la Hollande, elle suit un trend relatif déclinant ; à l'opposé, 1672 est un choc économique pour tout le pays : *De Souvereine en Independenten Staat Zeeland*, Middelburg, Zwaarte Arend, 1998, p. 58-66.
- 25 Ana Crespo Solana, « Espaces de coopérations et échange. L'alternative atlantique de la Société hollandaise pour le commerce du Levant, 1690-1750 », *Revue Nuevo Mundo*, 2010, en ligne : <http://nuevomundo.revues.org/60208>.
- 26 Ces liaisons permettent le recrutement et la diffusion de produits de la course jusqu'en Allemagne, ainsi que l'acheminement des prisonniers vers la France via Breskens et Sluis.
- 27 Engel Sluiter, « Dutch-Spanish Rivalry in the Caribbean Area, 1594-1609 », *The Hispanic American Historical Review*, 28, 2, mai 1948, p. 165-196.
- 28 La VOC ou *Verenigde Oostindische Compagnie* est la Compagnie des Indes orientales tandis que la WIC ou *West-Indische Compagnie* est la Compagnie des Indes occidentales.
- 29 Wim Klooster, « Slavenvaart op Spaanse Kusten: Der Nederlandse Slavenhandel met Spaans Amerika, 1648-1701 », *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, 16, 1997, p. 121-140 ; Henk Den Heijer, *Het Geschiedenis van de WIC*, Zutphen, Walburg Press, 1994 ; Pieter Emmer, *The Dutch in the Atlantic Economy, 1580-1880: Trade, Slavery and Emancipation*, Aldershot/Berkeley, Ashgate/Variorum, 1998 ; Johan Postma et Victor Enthoven, *Riches from Atlantic Commerce: Dutch Transatlantic Trade and Shipping, 1585-1817*, Leiden/Boston, Brill, 2003 ; Doeke Roos, *Zeeuwen en de Westindische Compagnie*, Hulst, Van Geyt Production, 1992.

Nord et très engagée dans la VOC, la seconde étant davantage tournée vers l'Europe de l'Ouest et la WIC. À titre d'exemple, la Zélande s'oppose à partir de 1642 aux tractations de paix avec l'Espagne, favorables à la Hollande, car la levée de l'embargo des ports flamands lui ferait perdre sa place dans le transit des marchandises. La paix de 1648, la perte du Brésil en 1654 et la fin des privilèges pour les villes de Veere et de Middelburg renforcent ce marasme³⁰. L'opposition concerne aussi les droits et taxes : alors que la Zélande souhaite une hausse des droits sur les céréales afin de protéger le marché intérieur, Amsterdam veut une baisse³¹.

60 Ces conditions économiques influent sur l'engagement dans l'activité corsaire, tout comme certains facteurs politiques – la Zélande pro-orangiste s'inquiète de la proximité de sa frontière avec la France –, idéologiques et religieux – opposition à la politique anti-protestante de Louis XIV. La course zélandaise existe depuis la fin du XIII^e siècle, cependant l'entrée en conflit contre l'Espagne et le Portugal a fait naître une période florissante³². Lors des deux premières guerres anglo-hollandaises, la flotte marchande néerlandaise subit de grosses pertes mais, si la course zélandaise n'est pas inactive, nous n'en connaissons pas avec précision les résultats³³. Toutefois, c'est dans la période qui suit qu'elle atteint son zénith, tant en nombre de commissions que de prises.

Tableau 1. Nombre de commissions délivrées³⁴

	1665-1667	1672-1674	1688-1697	1702-1713
Zélande	93	184	369	429
Amsterdam	37	75	130	100
Autres amirautés	5	15	+ 13	94
Total	135	274	512	623

30 En 1660 pour Middelburg au profit de Rotterdam, et de 1662 à 1676 pour Veere au profit de Dordrecht.

31 Le commerce des céréales est l'un des piliers du commerce néerlandais. À partir de 1667, les prix connaissent une baisse liée à une moindre demande, sans compter l'influence des tarifs douaniers comme ceux de la France. Un compromis est signé entre les deux provinces en 1687 : les taxes sont relevées pour les importations et diminuées pour les exportations.

32 Roberto Barazzutti, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Chronique d'histoire maritime*, 4, décembre 2001, p. 15-31 ; *id.*, « La Guerre de course néerlandaise sous Louis XIV. Essai de quantification », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, 37, janvier 2004, p. 269-280, ainsi que les notices dans Gilbert Buti et Philippe Hroděj (dir.), *Dictionnaire de la course et de la piraterie*, CNRS Éditions, à paraître en 2013.

33 J. R. Bruijn, « Dutch Privateering during the Second and Third Anglo-Dutch Wars », *The Low Countries History Yearbook 1978*, 11, *Acta Historiae Nederlandicae*, La Haye, 1979, p. 79-93. L'auteur ne tient pas compte de tous les navires vendus à l'étranger. En 1676, Adrian van der Spiegel ramène à Laredo deux prises françaises. Selon E. Quak, cité par R. Paesie, il y aurait eu près de 200 navires vendus en Espagne en 1672-1674 (R. Paesie, « Op een avontuertje met 't vergat Vlissinge. Het verslag van een Zeeuws kaper tijdens de Derde Engelse oorlog », *Tijdschrift voor Zeegechiedenis*, 2, 2010, p. 23-42).

34 Pour des précisions sur ces chiffres, voir mes articles déjà cités.

Tableau 2. Nombre de prises et rançons

	1672-1674	1688-1697	1702-1713
Zélande	479	960	1759
Amsterdam	161	41	?
Autres amirautés	?	58	?
Total	+ 640	1059	+ 1759

Ces données sont *a minima* du fait de la disparition de documents, de fraudes et de ventes dans des ports étrangers³⁵. Les rançons sont absentes pour la période 1672-1697 alors que d'après les archives françaises elles n'ont pas été négligeables³⁶. Ainsi, lors des mois de juillet et de septembre 1677, six terre-neuvas ont été rançonnés pour un montant de 14 300 livres tournois³⁷. Ces captures et rançons non référencées doivent être prises en compte pour établir le résultat financier de la course³⁸.

Tableau 3. Résultats financiers en millions de florins provenant des ventes et rançons³⁹

	1665-1667	1672-1674	1688-1697	1702-1713
Zélande	2,6	4,5	15,7	23,7
Amsterdam	1,5	1,85	0,25	?
Autres amirautés	0,2	?	0,22	?
Total	+ 4,3	+ 6,35	+ 16,2	+ 23,7
Moyenne annuelle Zélande	0,87	1,5	1,57	1,97

- 35 Archives départementales de Charente-Maritime, B 5667-5668. Aucune étude n'existe sur la période 1675-1678 ni sur les autres amirautés. Les assurances restent une source inexploitée ; pourtant, elles permettent de percevoir l'impact de la course : cf. Jean Delumeau, « Exploitation d'un dossier d'assurances maritimes du xvii^e siècle », dans *Mélanges en l'honneur de Fernand Braudel*, Toulouse, Privat, 1973, t. 2, p. 136-163.
- 36 Dans les archives de l'amirauté, J. Francke trouve 3 rançons pour 1688-1697 contre 163 pour 1702-1713. Il indique toutefois que les lettres des consuls en mentionnent d'autres qu'il n'a pas prises en compte. Les États-Généraux et Louis XIV interdisent à leurs sujets de se faire rançonner. Les premiers fixent le 12 juin 1690 des amendes payables par le capitaine ou le propriétaire du navire. Jusqu'en 1704, les États-Généraux ne perçoivent rien sur les rançons qui constituent des revenus nets pour le corsaire et n'affaiblissent pas l'ennemi. Le 16 juillet, l'amirauté de Zélande établit un percepteur des rançons chargé de prélever une taxe de 2,25 %.
- 37 AN, Marine B/3/27, fol. 25, 62 et B/4/7, fol. 337-352.
- 38 J. Francke critique la position prise par les historiens français qui additionnent les rançons et les prises ; pour lui, cela fausse l'image financière de la guerre de course. Ajoutons qu'il faudrait comptabiliser les reprises différemment. Les reprises faites par des corsaires néerlandais sont des navires qui avaient été pris par des navires français ou anglais. Il faudrait alors ajouter ce chiffre à ces premières captures et non aux secondes, ainsi que les navires détruits. On obtiendrait ainsi une vue plus réaliste de la chasse des corsaires et de leurs rôles perturbateurs dans les liaisons commerciales (J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit, p. 307).
- 39 Selon les sources, le cours du florin fluctue entre 24 sols et 14 livres tournois.

Le résultat financier de la course atteint un sommet lors du dernier conflit avec un minimum de 23,7 millions de florins⁴⁰, toutefois celui-ci a été plus long que la guerre de Neuf Ans et le résultat comprend de nombreuses primes, ce qui introduit un biais. En effet, à partir du 31 mai 1697 les États-Généraux veulent stimuler la course et compenser les pertes commerciales causées par la course française⁴¹. Un tarif prévoit le versement d'une prime variable selon sa force et le lieu pour la mise hors service d'un navire de guerre ou corsaire. L'argent provient d'un impôt prélevé sur les navires marchands, le *last en veilgeld*. Cette mesure pénalise essentiellement les navires hollandais qui fournissent près de 90 % du montant des primes. Ainsi, la guerre de course zélandaise joue dans la rivalité existante avec la Hollande en aspirant à son profit une part de son essor commercial. Cependant ce transfert de ressources est irrégulier, les corsaires devant attendre longtemps avant de se faire payer ces sommes élevées : 26 000 florins pour l'année 1697 contre 4 846 487 florins lors du conflit suivant.

62

Sur les ventes réalisées, l'amirauté perçoit des droits et taxes, qui servent à payer des prestations de stockage, rémunèrent les maîtres de vente et commissaires-priseurs ou reviennent à des établissements en charge des blessés et invalides. Cependant, en dépit des sommes importantes que cela représente (**tableau 3**), l'argent reversé à l'amirauté de Zélande constitue un revenu négligeable⁴². Reste à savoir si le bénéfice qu'en ont tiré les différents secteurs économiques intervenant dans la guerre de course est aussi négligeable.

40 Le chiffre donné est net ; il correspond à la somme qui revient à l'armateur après déduction des frais et des dépenses engagés pour la vente des prises. Il faut ensuite déduire de ce montant les salaires qu'il reverse à l'équipage ; J. Francke démontre qu'il représente 50,5 % du montant brut.

41 A. P. van Vliet, « Touwtrekken om een prijs. Het opbrengen van de Engelse Sint Thomas door de Nieuwe Geuzen (1634-1642) », dans Maurits Ebben, Henk den Heijer et Joost Schokkenbroek (dir.), *Alle streken van het Kompas. Maritieme Geschiedenis in Nederland*, Zutphen, Walburg Pers, 2010, p. 21-36, *loc. cit.* p. 24.

42 De même pour la VOC où la part de sommes provenant des prises dans les recettes totales passe de 19 % en 1627 à moins de 5 % après 1660 (Victor Enthoven, « De VOC en de Staten Generaal », *Armamentaria*, 36, *Jaarboek Legermuseum*, 2001-2002, p. 30-49, en ligne : <http://www.collectie.legermuseum.nl/strategion/strategion/1004530.html>) ; Wietse Veenstra, *Geld is de zenuw van de oorlog: de financiën van de Zeeuwse admiraliteit in de achttiende eeuw (1698-1795)*, *Archief van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen*, Middelburg, Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der Wetenschappen, 2008, p. 91-120. Pour 1689-1697, les ventes de la VOC de Zélande dépassent les 21,7 millions de florins, celles de la WIC près de 3,2 millions, et la contrebande au moins 9 millions (J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, *op. cit.*, p. 380).

Malgré la faiblesse des sources⁴³, les opérations qui accompagnent une campagne de course influent sur les activités industrielles et de services. S'agissant du secteur de la construction navale, il existe dans cette province des infrastructures qui permettent la construction, l'entretien et la réparation des navires, et qui emploient de nombreux artisans⁴⁴. Toutefois, il apparaît que la course a peu sollicité ce secteur. Les navires employés pour celle-ci proviennent généralement du réemploi d'un navire destiné à une autre activité⁴⁵. De par leurs qualités, certaines prises sont acquises par les armateurs : c'est le cas du navire de guerre français le *Bourbon*, capturé en 1707 et acquis par Thomas Bourse, qui l'arme en course sous le nom de *Gecroonde Burgt*⁴⁶. Des navires construits spécialement pour la course sont rares et proviennent d'Amsterdam, tels le *Neptunus II*, ou de la région de Zaandam⁴⁷. Le règlement de 1705 sur les primes pour la capture de navires ennemis armés stimule un peu la construction de navires de course : onze navires à Amsterdam et ses environs, sept en Zélande. Un navire nécessite aussi des opérations d'entretien et de réparation⁴⁸, néanmoins le plus gros client de la construction navale reste la VOC. Entre 1602 et 1795, 336 navires sont construits à Middelburg⁴⁹, employant plus de 750 personnes au début du XVIII^e siècle. A contrario, la guerre de course a pu avoir une influence négative sur la construction navale. Le succès des années 1688-1697 conduisit à ramener de nombreuses prises. L'afflux des navires étant supérieur à la demande, en dehors de l'impact sur la valeur des navires, on peut se demander si cela n'a pas conduit les autres secteurs maritimes à délaisser la construction navale locale. Johan Francke montre que le prix de

43 Les livres de comptes sont rares : huit seulement pour la période allant de 1702 à 1713.

44 Sur la construction navale, voir les mémoires de licence de Benoit Strubbe, *Oorlogsscheepsbouw en werven in Zeeland tijdens de Engels-Staatse Oorlogen (1650-1674)*, Université de Gand, 2007 ; Jelle Reynaert, *Tegen de stroom oproein. Scheepsbouw bij de Zeeuwse admiraliteit tijdens de eerste helft van de 18^{de} eeuw*, Université de Gand, 2007 ; Steven Mels, *Domburg, Tholen en Zierikzee: drie «capitaele» schepen*, Université de Gand, 2007. B. Strubbe recense 35 artisans différents participant à l'armement et la construction des navires de guerre en Zélande entre 1650 et 1674.

45 J. Francke, *Uilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 120-123 ; J. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, op. cit., p. 43-46.

46 Il l'a acheté pour 45 756 florins ; une frégate anglaise de 26 canons capturée en 1673 par Andries de Mijsters est achetée par Jacob van Hoorn pour 49 820 florins : R. Paesie, « Op een avontuertje met 't vergat Vlissinge... », art. cit.

47 Cette situation se rencontre aussi dans la marine de guerre. Strubbe montre qu'entre 1650 et 1674, 46 % du total des navires neufs employés par l'amirauté de Zélande proviennent de la province.

48 À défaut de pouvoir établir une estimation, voir les chiffres concernant le *Dolphijn* et le *Neptunus II* par Joppe Matyn, *Het rendement van de Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse Successieoorlog 1702-1713*, mémoire de licence d'histoire, Université de Gand, 2008, p. 77-78 et 80-81.

49 Pour plus de détails, voir le site internet <http://www.vocsite.nl>.

vente de certains navires était faible, à l'exception de ceux destinés à la pêche pour lesquels la demande restait insatisfaite du fait des dégâts commis par la course française.

Il faut cependant nuancer nos propos sur l'armement du navire, s'agissant des armes et de la poudre, car il existe alors une corrélation entre le propriétaire du moulin à poudre et l'armateur corsaire. Sur l'île de Walcheren, on ne compte pas moins de six moulins servant à la fabrication de poudre au début du XVIII^e siècle⁵⁰. Jacobus Boudewijn, Jan Walrand Sandra⁵¹, Pieter de la Rue, Jacobus de Witte, Geleijn Blonckebijle, Hermannus van de Putte ou Jacob Sautijn en sont propriétaires, actionnaires de ces moulins ou négociants dans le commerce de la poudre à canon. Ils fournissent non seulement les navires dans lesquels ils investissent, mais aussi l'amirauté de Zélande et d'autres secteurs, comme la traite⁵².

64

La guerre de course représente un débouché dont on mesure mal l'importance, pour le secteur agroalimentaire. Dans les livres de compte, on croise, parmi les fournisseurs, des boulangers, des tonneliers, des brasseurs, des négociants en alcools, et autres victuailleurs. Parmi les biens consommés, nous relevons du *speck* ou jambon écossais, des vins et eaux-de-vie français, du sucre, du tabac, de la viande, des pois et des produits laitiers comme le beurre ou le fromage⁵³, sans oublier le poisson séché, le pain – ration de 4 livres par semaine – et la bière – ration d'environ 9 litres par semaine. La Zélande pouvait se fournir sur place ou auprès des provinces voisines. Une estimation théorique de la consommation des aliments est possible, mais la mesure en reste imparfaite, car on ne connaît pas leur origine, ni leur poids parmi la production locale. Dans les cas de la bière et du pain, en multipliant la ration par la durée d'une campagne moyenne

50 Les moulins produisent aussi de l'huile. Le moulin l'*Eendracht*, ou *Eendragt*, construit en 1701, se trouve dans les faubourgs de Middelburg avec deux autres moulins *de Gouden Draak* et *De Grenadier*. Des fouilles ont été menées en 2007. Voir le rapport n°1219 de février 2009, édité par ADC Archeoprojecten, M. C. Houkens *et al.*, *Molens te Middelburg Mortiere. Een Archeologische Opgraving*, Amersfoort, ADC Archeoprojecten, 2009.

51 A. C. Macaré, « Sandra Een Zeeuws- en Leids geslacht van Waalse afkomst », *Kronieken*, 4, Genealogische Vereniging Prometheus, 1997.

52 Sur le négoce des armes, voir Hans Vogel, « Arms Productions and Exports in the Dutch Republic, 1600-1650 », dans Marco Van der Hoeven (dir.), *Exercise of Arms Warfare in the Netherlands, 1568-1648*, Leiden, Brill, 1997, p. 197-210 ; Michiel de Jong, *Staat van Oorlog. Wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigden Nederlanden 1585-1621*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2005 ; J. Verhees-Van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog, op. cit.*, p. 43-46.

53 AN, fonds Marine, B/3/17, fol. 321-325, détail d'un corsaire capturé en 1674 : l'inventaire indique qu'il reste 6 semaines de vivres pour les 36 hommes d'équipage, soit 8 quintaux de pain et 12 barriques de bière. Van Belle indique qu'un tonneau de bière équivaut à 230 litres. Cet inventaire donne une ration supérieure à celle employée pour le calcul : on est à près de 4 kg de pain et 13 litres de bière par semaine et par homme !

– quatre à six mois⁵⁴ – et l’effectif moyen annuel d’hommes employés en course, soit 3 600 à 3 900 personnes⁵⁵, on obtient une consommation de 5 18 842 hectolitres de bière et 107 175 tonnes de pain. Elle surpasse celle du personnel – marins et soldats – employé sur les navires par la Chambre de Zélande de la VOC qui varie annuellement entre 400 et 1 800 hommes de 1700 à 1715, soit en moyenne 1 100 hommes⁵⁶. Sachant que la ration hebdomadaire de pain est de 3,4 à 5 livres et que le voyage est de sept à huit mois, la consommation de pain est de 49 à 82 tonnes⁵⁷.

Il existe cependant un point commun entre ces secteurs maritimes : le recrutement. Dans les Provinces-Unies, qui ne pratiquent pas la presse et ne connaissent pas le système des classes, le recrutement des marins s’effectue sous la forme du volontariat⁵⁸. Les annonces d’engagement sont faites par des placards ou au son du tambour, directement ou par des intermédiaires. L’auberge étant dans ces villes un lieu de sociabilité, il n’est pas surprenant de voir le tenancier exercer cette fonction. Il existe des fournisseurs professionnels de main-d’œuvre, appelés *makelaars ter zee*, comme Abraham du Coup à Middelburg, mais également des *zielverkoper*⁵⁹ ou *huur of slaapbazen*⁶⁰, qui offrent à des marins ou aux candidats à l’aventure le gîte, le couvert et des femmes⁶¹, les poussant à s’endetter pour les contraindre à s’engager. En contrepartie, lors de l’engagement, ils obtiennent le paiement de ce qui leur est dû par les avances ou établissent des reconnaissances de dettes⁶².

54 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 159.

55 Ces chiffres sont de J. Francke (*Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 98). La moyenne est de 3 667 hommes pour la période 1688-1697 et de 3 916 pour 1703-1706. L’effectif de la Marine de l’amirauté de Zélande s’élève en moyenne à 3 396 personnes par an entre 1688-1697.

56 Nous avons établi le calcul de l’effectif à partir des tableaux présentés dans Veelre Delahaye, Frederik Demeukenaere et al., « De Vlaeminck en de Zeeuw, 30000 mensen overzee », dans Jan Parmentier (dir.), *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland*, Zutphen, Walburg, 2006, p. 54-57 et 76. Pour la période 1688-1697, l’effectif annuel moyen est de 980 hommes pour la VOC et de 70 pour la WIC (J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 381).

57 La bière n’était rationnée dans la VOC qu’en cas de pénurie (Doeke Roos, *Zeeuwen in de VOC*, Middelburg, Stichting VOC Publicatie, 1987, p. 128). La livre vaut près de 468 grammes en Zélande. On considère que la quantité de pain était identique pour tous et sur toute la période. Dans la marine de guerre, le matelot pouvait compter sur une ration de pain et de bière augmentée d’un quart environ.

58 Des mesures coercitives étaient prises par les États-Généraux pour limiter l’armement en course tant que les effectifs pour la marine de guerre n’étaient pas complets.

59 Traduction littérale : vendeurs d’âmes.

60 Loueur ou patron de dortoir.

61 Sur la prostitution, voir Lotte van de Pol, *Het Amsterdams Hoerdom. Prostitutie in de zeventiende eeuw*, Amsterdam, Wereldbibliotheek, 1996, et Annette de Wit, *Leven, werken en geloven in zeevarende gemeenschappen*, Amsterdam, Aksant, p. 171.

62 Ces reconnaissances de dettes vont de 40 à 200 florins, et de 18 à 300 florins pour ceux de la VOC entre 1600 et 1650 : voir J. Verhees van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, op. cit., p. 50, et Herman Ketting, *Leven, werk en rebellie aan boord van Oost-Indiëvaarders (1595-1650)*, Amsterdam, Het Spinhuis, 2002, p. 61-64.

Ces personnes jouent surtout un rôle en direction des marins étrangers à la province qui ne savent pas à qui s'adresser pour trouver un emploi. Des femmes de marins exercent parfois cette profession de *zielverkoper* comme complément de rémunération⁶³. Ce ne sont pas les seules prestations de services qui existent. Le transbordement des navires fait vivre des porteurs (*sjouwer*) qui amènent les marchandises dans des entrepôts souvent loués⁶⁴. L'une des particularités rencontrées dans la course zélandaise est l'existence d'assurances pour ces navires corsaires⁶⁵, chose peu surprenante au vue de l'usage fait de ces navires.

66 L'état de guerre ne signifie pas forcément la fin des activités commerciales. Un premier indice du maintien des flux commerciaux se trouve parmi les prises faites par les corsaires français, qui montrent la poursuite des échanges de la Zélande avec ses marchés traditionnels⁶⁶. Le second indice se trouve dans l'utilisation du régime des passeports et des neutres. Entre 1705 et 1710, 366 passeports à destination de Bordeaux sont accordés à des navires provenant de Zélande sur un total de 2 237 navires néerlandais⁶⁷. S'agissant des puissances neutres, notamment les États hanséates et scandinaves, les guerres de 1688 à 1713 ont favorisé l'essor de leurs flottes commerciales⁶⁸. Le système des passeports et l'essor des neutres ne sont pas sans influence sur le résultat financier et économique de la course⁶⁹. Dans le cadre d'une vision mercantile, la guerre de course n'est que la poursuite d'un commerce légal en temps de guerre tout en minant celui de l'État ennemi. Or, les modalités évoquées ci-dessus semblent dans un premier temps limiter le champ d'action de la course. L'interdiction de commercer avec la France prise en 1689 conduit à une controverse entre les États de Hollande et ceux de Zélande, s'agissant notamment des libertés commerciales et de l'action corsaire. Un marché est tout particulièrement visé, celui du vin et des eaux-de-vie. La Zélande, qui

63 A. De Wit, *Leven, werken en geloven...*, *op. cit.*, p. 89-92 et 139-140.

64 Dans le livre de compte du *Dolfijn* de 1705-1706, la location de l'entrepôt coûte près de 408 florins.

65 J. Verhees van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, *op. cit.*, p. 33 : le taux est de 14 à 18 % ; le coût est de 5 042 florins pour le *Dolfijn* et de 12 000 pour l'*Amsterdamse Fortuijn*.

66 AN, fonds Marine, G/5/218 et G/5/219 : voir les différentes décisions prises par le conseil de la Marine qui illustrent ce maintien commercial, tels que la mainlevée de l'*Empereur de Zierikzee* ayant un passeport pour aller chercher du vin à Bordeaux ; la validation des rançons ou des bonnes prises du *Concorde* de Zierikzee ou l'*Espérance* de Zierikzee revenant d'Angleterre, du *Saint-Pierre* de Zierikzee allant de Rotterdam à Gijon en passant par Ostende, du *Soleil Levant* de Zierikzee à destination de la Norvège.

67 John Selwyn Bromley, « The North Sea in Wartime (1688-1713) », dans *Corsairs and Navies 1660-1760*, London/Ronceverte, Hambledon Press, 1987, p. 270-299.

68 *Ibid.*, p. 270-299 ; Leos Müller, *Nordic Neutrals and Anglo-French Wars 1689-1815*, en ligne : <www.helsinki.fi/iehc2006/papers1/Muller36.pdf>.

69 Le nombre des prises diminue entre 1703 et 1705.

cherche à redonner à Middelburg sa place perdue de marché du vin pour le pays, défend une prohibition de ces produits, qui ne peuvent dès lors pénétrer le marché national et l'arrière-pays européen que grâce aux prises des corsaires et des navires de guerre. La Hollande est favorable au principe de la liberté du commerce, d'où son soutien aux neutres, familiers des ports d'Amsterdam et de Rotterdam, et au système des passeports⁷⁰. Durant la guerre de Neuf Ans, les importations d'alcools provenant de la course et de la contrebande, activité fortement zélandaise, représentent près de 10 % des importations annuelles de la décennie 1680⁷¹. Il est certain que la course servit à dissimuler des opérations illicites telles que la contrebande ou la traite. En 1677, Nicolas van Hoorn prend une commission pour un navire qu'il destine en réalité à une campagne de traite et de contrebande sur les côtes africaines. Entre 1702 et 1713, des commissions ont été délivrées à 38 navires réalisant 79 voyages de traite et de la contrebande à destination de l'Afrique⁷². Comme on le verra, les liens entre course et contrebande sont ténus parmi les investisseurs. La guerre de course est par ailleurs une manière opportuniste de poursuivre des relations commerciales. En octobre 1674, deux corsaires zélandais qui effectuaient un voyage vers l'Espagne sont pris avec à leur bord du vin, du poivre, de la poudre, et d'autres marchandises⁷³. La prise du convoi de Smyrne en 1693 affecte les marchands hollandais. Les négociants zélandais en profitent en employant les corsaires dans la zone pour y exercer des opérations commerciales au détriment des concurrents hollandais⁷⁴ ! Les compagnies de commerce (VOC, WIC) demandent des commissions de course pour couvrir la possibilité de réaliser une prise occasionnelle qui peut se révéler lucrative. Ces réalités économiques de la guerre de course nous invitent à étudier maintenant les acteurs de celle-ci, qu'ils soient à bord des navires ou financent les opérations⁷⁵.

70 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 6 ; J. Verhees van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, op. cit., p. 74-75 et 109-118.

71 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 7.

72 R. Paesie, *Loorendrayen op Africa. De illegale goederen en slavenhandel op West-Afrika tijdens het achttiende-eeuwse handelsmonopolie van de West-Indische Compagnie 1700-1734*, Amsterdam, De Bataafsche Leeuw, 2008.

73 AN, fonds Marine, B/3/17 fol. 284-288.

74 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 146-155.

75 Au vu de ces éléments, il faudrait, pour avoir une réelle évaluation de l'économie de la course, ajouter le produit des opérations commerciales de ces navires armés en course. Entre 1672-1674 et 1688-1697, respectivement 60 et 33 capitaines ne font aucune prise, soit qu'ils aient été pris eux-mêmes, soit qu'ils aient été destinés à une campagne qui n'était pas corsaire. Sur la période 1702-1713, 91 campagnes se concluent sans aucune prise.

L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA GUERRE DE COURSE SUR LES HOMMES À BORD ET LES PROMOTEURS À TERRE DE CETTE ACTIVITÉ

Il est possible d'appréhender le rôle économique de la course parmi la population maritime de deux façons. La première concerne les gains directs et indirects apportés par cette activité. La seconde revient à tenter de mesurer la part de l'emploi corsaire au sein des autres activités, en considérant également les origines géographiques et les conditions familiales. Les revenus de la course comportent une part fixe – le solde mensuel – et une part variable – primes et récompenses diverses – complétée par d'autres ressources – fraude, trafic – ou diminuée des amendes et autres punitions. Cette typologie existe dans les autres branches maritimes. Toutefois, la rareté des informations sur les deux derniers éléments ne permet de réaliser de véritables comparaisons entre les secteurs maritimes que sur la part fixe⁷⁶.

Tableau 4. Salaire mensuel de différents secteurs maritimes entre 1650 et 1740⁷⁷

Salaire en florins	Corsaire	Marine	Marine	VOC	WIC
	1689-1713	1668-1670	18 ^e	1650-1740	1674-1740
Matelot	10-20	10-12	11-18	7-12	8-16
Cuisinier	20-28	18-21	16-20	20-24	16-20
Écrivain	25	14-16	15		
Chirurgien	13-25	19-24	24-30	21-38	20-36
Quartier-maître	19	14	15	14	
Pilote	40	30-36	30-36	> 50	30-50
Garçon/Mousse	6-12	4	4-7	4-6	5-7
Capitaine	72 ? en 1747		30	60-80	50-100

68

76 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 105-107, et J. Verhees van Meer, *De Zeeuwse Kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog*, op. cit., p. 54-55. Les primes sont définies par le placard du 10 octobre 1673 : la récompense pour une capture est fixée à 1,5 % du revenu, en plus du *buittgeld* (équivalent néerlandais du *pluntrage*) et de l'argent provenant des ancres, cordes, voiles pris sur les navires et les caisses de l'équipage. L'argent provenant du *pluntrage* (dit aussi petite piraterie), qui consiste en la saisie par un membre de l'équipage corsaire de ce qui appartient à son homologue se trouvant sur le navire pris, est partagé entre les hommes en 1673 mais, à la fin du XVII^e siècle, il représente un pourcentage du revenu net et est détaché de tout le matériel récupéré sur le navire. Le quartier-maître assure la distribution. On connaît le partage du *buittgeld* sur le navire le *Dolffijn* : l'indice de référence est le matelot ; un mousse reçoit 4/6^e de la part d'un matelot et les officiers 11/6^e. Pour le premier voyage, les officiers reçoivent 28 florins, les matelots 15 et les mouses 9. D'autres primes existent, ainsi que des amendes pour non-respect de la discipline – ivresse, paresse, insubordination.

77 Nous avons compilé plusieurs sources et corrigé certaines estimations. Concernant la marine, voir Doeke Roos, *Twee eeuwen varen en vechten 1550-1750. Het admiralengeslacht Evertsen*, Vlissingen, ADZ, 2003, p. 281 ; J. R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia, University South Carolina Press, 1993, p. 171 ; Karel Davids, *Maritime Labour in the Netherlands, 1570-1870* ; Jaap R. Bruijn, Paul C. Van Royen et Jan Lucassen (dir.), *Those Emblems of Hell? Europeans Sailors and the Maritime Labour Market 1570-1870, Research in Maritime History*, 13, St-John's Newfoundland, édité par l'International Maritime Economic History Association, 1997, p. 67 ; pour la VOC, voir K. Davids, *Maritime Labour in the Netherlands, 1570-1870*, op. cit., p. 69, et H. Ketting, *Leven...*, op. cit., p. 54-61. Concernant la WIC, ces chiffres sont donnés par J. Francke et corroborés par R. Paesie.

Tableau 5. Salaire annuel dans différents métiers de la mer
d'un matelot et de quelques métiers pratiqués à terre (en florins)⁷⁸

Pêche au hareng en 1658	Pêche au cabillaud 2 nd e moitié du XVII ^e siècle	Pêche à la baleine 1651	Commerce 1660-1710	Manœuvre	Artisan
96	98-168	114	120-180	206	360-405

Le salaire mensuel des équipages corsaires est légèrement supérieur à ceux de la marine de guerre et des compagnies de commerce, excepté pour les capitaines, pilotes et chirurgiens de bord (tableaux 4 et 5). Cependant, si l'on met ces chiffres en rapport avec la durée de la campagne théorique⁷⁹, un matelot sur un corsaire gagne moins que celui qui embarque pour une campagne de pêche au cabillaud ou à la baleine, ou qui sert sur un des navires des compagnies de commerce. La différence est en réalité moins forte, car certains matelots s'engagent sur un corsaire comme grenadier⁸⁰, ou réalisent une seconde campagne.

Si l'état de guerre restreint les offres d'emplois et peut orienter les marins vers la course, force est de reconnaître que se maintiennent d'autres activités – traite, contrebande, commerce vers les Indes orientales, marine de guerre – qui pourraient attirer les gens de mer. Or, c'est la guerre de course que privilégient les marins zélandais⁸¹.

Tableau 6. Emploi de marins et de matelots en Zélande⁸²

	1672-1678	1688-1697	1702-1713
Corsaire	?	3667	3916
Marine de guerre amirauté de Zélande	?	3396	< 3396
VOC chambre de Zélande	500-650	540-700	710-910

78 A. de Wit, *Leven, werken en geloven...*, op. cit., p. 125. Le calcul est établi pour une année ou une campagne complète. Or, celle-ci varie de huit mois pour la pêche au hareng à six pour la pêche à la baleine et une année pour le cabillaud. Concernant le commerce, c'est une année ; pour ceux à terre, il s'agit de 275 jours de travail.

79 Une campagne de course peut être plus longue du fait du théâtre d'opérations, ou de ce que le navire poursuit une activité commerciale, voire sert d'auxiliaire à la marine de guerre.

80 Ils perçoivent alors un salaire de 17 florins. En s'engageant comme grenadier, un matelot contourne les restrictions étatiques imposées parfois à la course.

81 Les corsaires zélandais seraient environ 7 000 en 1703 et 4 600 en février 1705.

82 Après 1697, les besoins de la marine de guerre sont moindres. Pour la VOC, le calcul est le suivant : le nombre de navires armés à destination de l'Asie pour les trois périodes de conflits – soit respectivement 32, 43 et 68 navires – est multiplié par le nombre de membres à bord – 180 à 230 marins et soldats – et divisé par la durée du conflit – respectivement 8, 10 et 12 ans. On applique ensuite un ratio de 70% de marins et officiers de marine en nous basant sur ce qu'indique Jan Parmentier dans son livre *Uitgevaren voor de Kamer Zeeland*. Les sources sont le site internet sur la VOC ainsi que J. R. Bruijn, « De personeelsbehoefte van de VOC overzee en aan boord, bezien in Aziatisch en Nederlands perspectief », *Bijdragen en Mededelingen betreffende de Geschiedenis der Nederlanden* [1976], 1991, p. 218-248. Cependant, du fait de la longueur des expéditions, il faudrait augmenter ce chiffre de ceux sur les navires situés en Asie ou sur le retour, de 15 à 25 % (information aimablement transmise par J. R. Bruijn).

Tableau 7. Origines géographiques des équipages de divers secteurs maritimes en Zélande⁸³.

	Marine de guerre		VOC chambre		Corsaire
	1667-1670	1688/1697-1709	1640-1649	1700-1720	1688-1697
Zélandais	70 %	39,5 %-37 %	40 %	10-23 %	60,3 %
Reste des Pays-Bas	12 %	24,5 %-18 %	30 %	77-90 %	23,7 %
Étranger	~18 %	32,4 %-44 %	22 %		16 % ¹
- dont des Pays-Bas du Sud	9 %	8 %-2 %	< 5	10-15 %	4,6 %
Inconnu	Faible	3,6 %-1 %	8 %		-

70

Entre 1680-1720, les États-Généraux comptent près de 52 000 marins et autres personnels servant à bord de navires⁸⁵. La course emploie 7 à 8 % d'une main-d'œuvre maritime estimée pour la Zélande à près de 10 000 personnes en 1680⁸⁶. Le taux d'emploi par la course atteint ici les 20-22 % et peut monter jusqu'à 42 %⁸⁷ ! La division du travail à bord des bateaux de la VOC montre que les Zélandais y occupent plus fréquemment les postes d'officiers, d'officiers mariniens ou de matelots qualifiés, autrement dit des postes rémunérateurs. Cette répartition, qui se retrouve sans doute à l'identique sur les corsaires⁸⁸, est à prendre en considération afin de mesurer le rôle de la course parmi la population. En appliquant ici les données provenant d'autres provinces sur la structure familiale⁸⁹, environ 10 à 20 000 personnes, entre 1688 et 1713, tirent l'essentiel ou une partie de leurs revenus de la guerre de course⁹⁰.

S'agissant des personnes intéressées directement par les armements corsaires, la question est de savoir si la guerre de course a été rentable et si elle constitue leur unique source de revenu. La réponse est assurément complexe. Concernant

83 J. Francke, *Utlitey voor de Gemeene Saake*, *op. cit.*, D. Roos sur la famille Evertzen, p. 280 ; pour la VOC, H. Ketting, *Leven...*, *op. cit.*, p. 49 et J. Parmentier.

84 Les rôles d'équipage utilisés par J. Francke ne mentionnent pas de Français. Pourtant, certains sont recrutés dans les geôles néerlandaises. Des Français sont donc présents sur les corsaires zélandais. En février 1689, Jean Bart capture un capre dirigé par Petit, un Rochelais. En 1697, le *Neptune* est dirigé Pierre Valantin Rochard de La Rochelle. Voir AN, fonds Marine, B/4/6 et B/3/133, où l'on trouve une liste de 17 marins français protestants pris sur des navires de Zélande en 1705.

85 Un état général de tous les gens de mer du royaume de France et leur destination daté de 1679 dénombre 61 417 gens de mer.

86 Information donnée par L. H. Remmerswaal ; J. Francke indique 5 000 marins.

87 On applique le taux de 60 % de Zélandais à l'effectif des gens de mer employés par la course.

88 J. Francke n'a pas établi cette typologie d'information.

89 Sur la période 1630-1649, 18 à 22 % des marins néerlandais employés sur les navires de la VOC sont mariés. C'est moins pour les étrangers, excepté ceux des territoires allemands. Pour les marins de Schiedam, Maassluis et Ter Heide au XVII^e siècle, qui servent surtout sur les navires de pêche et de commerce, le taux est de 68 à 80 % (A. de Wit, *Leven, werken en geloven...*, *op. cit.*, p. 100 et H. Ketting, *Leven...*, *op. cit.*, p. 53). Étant donnée la faiblesse de la part des étrangers dans la course, nous estimons à près de 55-60 % la part des corsaires mariés. Par ailleurs, la taille des ménages est de 4 personnes environ (A. de Wit, *Leven, werken en geloven...*, *op. cit.*, p. 183-185).

90 À la fin du XVII^e siècle, la Zélande compte 85 000 habitants. La course ferait vivre ainsi 12 à 23,5 % de la population.

les investisseurs en course, figurent au premier plan ceux que Johan Francke appelle *koopmanreder*, que l'on pourrait traduire par « armateur-négociant ». L'armement s'effectue sous forme d'une société ou *rederij*, où chaque associé détient une part du capital de celle-ci au prorata de son investissement⁹¹. On a ici une dilution du risque entre plusieurs membres et pour chacun d'eux une modalité de protection de son capital, dès lors qu'il est réparti entre plusieurs armements. Les actionnaires désignent un *boekhouder* chargé de l'administration et des relations entre les organismes et les fournisseurs⁹². Le choix se porte souvent sur un des armateurs à l'origine de la structure. En contrepartie de son travail, il est rémunéré par une somme représentant 1 % des dépenses engagées et du revenu brut. Hermannus van de Putte reçoit ainsi, lors du second voyage du *Dolfijn*, 190 florins sur les dépenses, 894 sur les recettes et un tonneau de vin valant plus de 40 florins, soit au total plus que le 1/64^e de sa part dans cet armement. Jan Walrand Sandra perçoit sur le premier voyage du *Kleine Peerl* et du *Grote Peerl* 5 500 florins sur les recettes, plus que le 1/64^e de sa part (5 280 florins). La rareté des livres de comptes conduit à n'avoir que des informations parcellaires sur le retour sur investissement dans le domaine de la course : s'agissant du *Dolfijn*, le bénéfice réalisé est de 300 % par rapport à la somme investie⁹³. Le calcul du gain moyen par armateur est possible⁹⁴ mais, du fait de la sociologie des investisseurs et de la diversité des situations, il n'est pas réellement pertinent. À côté d'une majorité d'investisseurs occasionnels, la guerre de course regroupe un noyau de professionnels : des capitaines et des négociants⁹⁵, des membres du patriciat. Le capitaine est un élément capital dans la réussite de l'expédition ; il peut monnayer son expérience, selon son succès et son comportement face à l'adversaire. Le bon capitaine corsaire est un homme rare : sur les 184 actifs entre 1672-1674, 25 avaient déjà combattu durant le

91 Les parts du navire varient de 1/2 à 1/128^e. Les capitaines participent à l'armement ; ainsi, dans le testament de 1712 de Gerrit van der Port, il apparaît que celui-ci détient 1/64^e dans le *Nouveau Neptunus*, 1/16^e dans le *Zélandia*, 1/128^e dans le *Griffon*, 1/64^e dans le *Mercurie Volant*, 1/16^e dans le *Dauphin Bleu* et 1/64^e dans un autre navire.

92 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, *op. cit.*, p. 58-60.

93 J. Matyn, *Het rendement van de Zeeuwse Kaapvaart...*, *op. cit.*, p. 91-93.

94 Une mesure grossière consisterait à prendre le revenu net de la course, déduction faite de tous les frais et dépenses, donc y compris l'achat du navire et les salaires, divisé par le nombre d'investisseurs connus, faisant fi des pertes. Mais l'absence de données fiables concernant le montant intégral des dépenses et le nombre exact d'investisseurs compromet ce calcul. Au chapitre 10 de son ouvrage, J. Francke indique que le revenu moyen d'une prise passe de 4 940 florins nets pour 1672-1678, à près de 7 240 florins pour 1688-1697 et 11 751 florins pour 1702-1713.

95 Pour 1689-1697, J. Francke identifie 103 *boekhouders* et *aandeelhouders* (actionnaires) ; mais il estime qu'ils seraient une centaine de plus. Pour 1702-1713, ils sont 212, dont 67 déjà actifs dans le précédent conflit.

précédent conflit⁹⁶. La course ne permettait pas de réaliser systématiquement de gros gains ; qui plus est, cette activité étant liée à la conjoncture internationale, elle n'était pas pratiquée de manière continue. Aussi, nombreux sont ceux qui par la suite servent comme capitaine dans la marine marchande, la marine de guerre, la WIC, la VOC, la traite ou le commerce illégal. Cette diversité des emplois se retrouve dans la diversité des investissements des armateurs.

72

Une entreprise corsaire exigeant un important capital de départ, seules les personnes habituées à prendre des risques et bénéficiant d'une garantie de ressources provenant d'autres secteurs, peuvent envisager d'y investir. Les autres secteurs d'investissements qui offrent des possibilités de revenus sont, en temps de guerre, le commerce des armes, la contrebande, la traite ou le commerce colonial. Toutefois, il est difficile de savoir si la course n'a été qu'un moyen de réinvestir des capitaux provenant d'autres activités, ou si le succès de certains armements a conduit à une accumulation de capital permettant une diversification du patrimoine. En effet, 112 marchands zélandais impliqués dans la course au XVIII^e siècle le sont dans la contrebande et la traite, soit la moitié de ceux impliqués dans ces commerces. Certains n'ont fait que réinvestir les profits de la course, d'autres ont combiné les deux : 42 avaient déjà investi dans cette activité avant 1702 comme Hermannus van de Putte, Pieter de la Rue ou la famille Christiaense⁹⁷. Plusieurs investissent dans les compagnies de commerce : entre 1688 et 1713, au moins 14 armateurs détiennent des actions dans la WIC, 12 dans la VOC ; en 1720, on en dénombre 6 dans la MCC⁹⁸ leur permettant d'occuper des fonctions de direction, tels Hermannus Van de Putte qui apporte 159 000 florins et Pieter de la Rue qui verse 207 000 florins⁹⁹. Ce dernier fut un des directeurs de la WIC de la Chambre de Zélande et de la Directie Levantse

96 Johan Francke, « Ni patriotes, ni pirates, les capitaines corsaires de Zélande à la fin du XVII^e siècle », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, 37, 2004, p. 281-318.

97 À Bristol, sur les 505 investisseurs dans la traite de 1688 à 1807, 42 % participent aussi à la course ; 80 % des marchands participant au commerce du sucre, du tabac et de la traite sont armateurs en course sur cette période. Par ailleurs, 55 à 65 % de ceux qui ont débuté dans la course cessent d'y recourir pour se spécialiser dans l'un des trois commerces – sucre, tabac, traite. Henning Hillmann et Christina Gathmann expliquent le déclin de la course anglaise par l'essor des opportunités et la diminution du rendement des profits de la course : voir leur texte non publié, *Commerce and Crime: States, Property Rights, and the War on Trade, 1700-1815*, consultable en ligne : http://web.mit.edu/econsocseminar/www/privateers_MIT20062.pdf, ainsi que *Overseas Trade and the Decline of Privateering*, <http://ssrn.com/abstract=1112111>.

98 Il s'agit de la *Middelburgse Commerciale Compagnie*, société créée en 1720 et liquidée en 1889. Elle était spécialisée dans la traite mais était aussi active dans le commerce transatlantique vers l'Afrique, et les pêches.

99 Harold van Damme, *Prosopografische analyse van directieuren-commissarissen en hoofdpaticipanten van de Middelburgse Commerciale Compagnie, 1720-1755*, mémoire d'histoire, Université de Gand, 2009.

Handel de Middelburg créée en 1696. On retrouve dans cette structure Thomas Bourse, Jan Walrand Sandra, François et Hermannus Christiaense.

Ceux qui participent à la guerre de course cherchent à maximiser les profits de diverses manières. Pour plusieurs marchands, l'armement du navire est l'occasion de vendre leurs produits et services¹⁰⁰. Il a été signalé la relation particulière avec la production de poudre¹⁰¹. En 1701, un moulin explose avec son stock de 80 000 livres de poudre, soit une perte de près de 100 000 florins¹⁰² ! On retrouve ici deux caractères typiques des armateurs en course : l'intensité capitalistique et la prise de risque.

La guerre de course constitue la seule possibilité en temps de guerre d'acquérir des biens, parfois interdits, permettant de commercer et d'exporter vers l'intérieur de l'Europe et l'Europe du Nord. Les prises sont vendues aux enchères¹⁰³. Sur la période 1688-1697, près de 217 marchands, dont 40 participants à la course, ont acquis un navire ; certains agissent comme intermédiaires afin de les restituer à leurs propriétaires – Buteux & Sandra, Copijn & Terwe, Archer & Nolan –, voire de poursuivre une activité commerciale de contrebande – Verborre¹⁰⁴. La typologie des produits vendus confirme que la course permet la poursuite des activités commerciales. Entre 1688 et 1713, les principaux biens vendus sont les vins et eaux-de-vie, le sel, des biens manufacturés, notamment de luxe, le sucre, un peu de tabac et de cacao, notamment après 1702, et des textiles¹⁰⁵. Sur la période 1688-1697, on dénombre 625 marchands actifs dont de grandes compagnies de marchands – Archer & Nolan, Telle & Compagnie, Johannes et Anthony Vlaming, les frères Sautijn, Buteux & Sandra, Copijn & Terwe –, ainsi que la VOC et l'Amirauté. Parmi ces acheteurs, 64 sont armateurs ou actionnaires de navires en course. Les principaux sont Jan Copijn, Jacobus Drabbe, Abraham Biscop, Pieter Macaré, Marcq Fletcher, Isaac et Abraham den Heldt, Jan Macquet, Caspar Romburg, Aarnout Thijlenus, Pieter Thijssen, Hendrik Tulleken, Jan Verborre, les frères Sautijn et Hermannus Vessuijp. Les achats qu'ils réalisent sont considérables : en 1693, ceux des frères Sautijn,

100 Des marchands participent à la course en s'engageant comme cautionnaires lors de la demande de lettres de marque ou dans le cas d'une assurance. Des liens avec les institutions financières existent : Johan Boudaen Courten, H. van de Putte sont directeurs ou greffiers de la Wisselbank de Middelburg, tandis que P. de la Rue, J. W. Sandra et les frères Christiaense sont membres d'une société d'assurance (J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 366).

101 J. Francke a repéré 19 armateurs en course qui ont investi dans ce secteur industriel.

102 Entre 1691 et 1702, un moulin à poudre vaut entre 48 et 60 000 florins, et une livre de poudre entre 15 stuivers et 4 florins.

103 J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 221 sq.

104 Des lettres de changes circulaient via les échanges de prisonniers : J. Francke, *Utilitey voor de Gemeene Saake*, op. cit., p. 351.

105 J. Francke signale que 11% des prises sont sur ballast.

qui représentent 8 % des ventes de Middelburg, permettent de construire deux frégates corsaires¹⁰⁶ !

Ces marchands se spécialisent dans certains produits :

- le commerce du sucre pour Johan Boudaen Courten, Jacobus Drabbe, Daniel Fruijtier, Daniel Schorer, Caspar Romburg ;
- les produits coloniaux pour Jacobus Drabbe, Michiel Verpoorte, Thomas Bourse ;
- le sel pour les frères Vlaming, Jan Macquet et Jan Verborre ;
- des produits manufacturés pour Abraham Biscop, Thomas Bourse.

Cela est particulièrement clair pour les vins et alcools car, sur les 34 négociants en eaux-de-vie que compte la ville de Middelburg, 18 sont des armateurs en course : Buteux & Sandra, les frères den Heldt et Sautijn, Pieter Macaré, Jan Macquet, Jan Verborre.

74

Ces produits connaissent des prix élevés. Entre 1690 et 1694, le tonneau de vin se négocie, en fonction de sa qualité, entre 102 et 504 florins. Un tonneau de vin de Bordeaux passe de 186 à 420 florins, un tonneau de vin blanc de 200 à 360 florins. La guerre permet à la Zélande de retrouver sa place de marché aux vins, même si une grande partie de ceux-ci provient du Rhin. Ce bien n'est pas le seul à offrir un excellent revenu. Avec le sel, les céréales, le sucre, ils atteignent des sommets en 1709-1710, et ce n'est qu'en 1713 que l'on retrouve les prix de 1688. D'autres biens connaissent en revanche une baisse des prix comme le vinaigre, le cacao ou le tabac. La variation des prix peut influencer d'une certaine manière une campagne de course. Un bon corsaire choisit le port idéal en tenant compte de l'offre et de la demande pour le produit. Des prises sont ramenées en Grande-Bretagne, notamment à Londres, car le prix offert est supérieur à celui de la Zélande, notamment pour les vins de Bordeaux et le tabac. La prise du convoi de Smyrne fait augmenter le prix du café comme celui du mohair ; ces hausses ne sont pas étrangères à l'envoi à Smyrne de certains corsaires, comme Woutermans et Stroobant, à la demande de leurs actionnaires. La pénurie céréalière en France des années 1692-1694 provoque une inflation du prix des céréales en Zélande : en 1694, un last de blé vaut 198 florins, contre 103 en 1690. Il s'ensuit une contrebande à destination de la France via l'Escaut, Breda, Liège et Maastricht.

Au final, la course a-t-elle enrichi ses armateurs et ses financiers ? La réponse est difficile à donner. À côté des succès – ceux de Pieter de la Rue et d'Hermanus van de Putte leur rapportent respectivement 868 879 florins et 1 825 089 florins – il y eut des faillites retentissantes, comme celles de Benjamin

¹⁰⁶ En 1702, ils achètent 30 % des biens vendus à Middelburg.

Raule ou des Sautijn. En 1720, la situation financière de cette famille est difficile et Jacob, qui a perdu 7 frégates au cours du dernier conflit, doit vendre sa maison. Il attend des primes qui doivent lui être versées par l'amirauté à la suite de la capture d'un barbaresque par ses capitaines en 1707. La somme lui est versée mais n'empêche pas la famille de se trouver ruinée pour plusieurs raisons : elle avait placé l'essentiel de ses revenus dans la course, réalisant ses armements sur fonds propres avec peu de partenaires, ayant par ailleurs peu investi dans les compagnies de commerce ou des secteurs industriels. Surtout, aucun membre n'a exercé de fonctions administratives et politiques. Ce n'est pas le cas de beaucoup d'autres armateurs en course, qui exercent des fonctions dans l'Amirauté – Johan Steengracht est secrétaire de l'amirauté, les frères Den Heldt et Isaac Hurgronje sont des maîtres de vente – ou des mandats politiques de maire – Hermannus van de Putte pour Middelburg et Abraham Huijge pour Veere. Daniel Tullekens, receveur général de Zélande en 1704, est aussi commissaire député aux États-Généraux et maire de Middelburg. Sur un échantillon de 120 négociants, armateurs et régents participants à la guerre de course, 86 tirent des revenus de plusieurs activités, entreprises ou placements. Si les matrices fiscales donnent la position parmi la bourgeoisie locale ainsi que les revenus du patrimoine, elles sont incomplètes, sujettes à fraude et n'indiquent pas forcément la nature ni l'origine des ressources. La guerre de course a pu enrichir certaines familles mais, comme le disait un *boekhouder*, « tout ce qui brille n'est pas d'or ».

Depuis une dizaine d'années, les travaux réalisés sur la piraterie et la guerre de course offrent de nouvelles perspectives et analyses concernant les aspects juridiques et économiques de ces activités¹⁰⁷. Dans cet article consacré au cas de la Zélande, on voit que la guerre de course a été complémentaire d'autres secteurs maritimes, telles que la contrebande ou la traite, assurant à la province une relative prospérité. Une certaine concurrence existe avec la VOC ou la marine de guerre. La fin de la guerre en 1713 et les évolutions politiques et économiques conduisirent la province à perdre progressivement de son éclat et à se (re)tourner vers un monde plus rural et plus agricole au cours du XVIII^e siècle et au début du XIX^e. La reconversion est intéressante et mériterait de mener des comparaisons avec d'autres régions. Au cours des guerres, de nombreux corsaires servent en réalité de couverture pour la poursuite d'activités commerciales, légales ou non. Vers la fin de la guerre, les armateurs zélandais, coutumiers de la prise de risque

¹⁰⁷ L'étude économique de la piraterie et de la course reste à faire en France, malgré les travaux d'André Lespagnol, de Jean Meyer, de Philippe Hroděj et de Patrick Villiers. On retrouve un essai de synthèse chez Jacques Péret, *Les Corsaires de l'Atlantique de Louis XIV à Napoléon*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, p. 221-289. Pour une nouvelle approche économique et sociologique, voir les articles d'H. Hillmann et C. Gathmann, cités *supra*.

et à la recherche de nouveaux profits, poursuivent leurs investissements dans la traite, la contrebande, les compagnies de commerce¹⁰⁸, mais ils délaissent les investissements agricoles à l'inverse de ce qui se faisait avant 1665. En effet, entre 1590-1665, le drainage a permis de récupérer près de 39 000 hectares de terre en Zélande et Zeeuws-Vlaanderen pour un investissement de près de 15 millions de florins. Les entrepreneurs appartiennent à l'élite urbaine qui tire son capital du commerce et de la course ! Or, il n'y eut que 15 600 hectares de nouvelles terres gagnées entre 1665 et 1740¹⁰⁹.

Concernant les marins et capitaines, très peu deviennent des pirates, contrairement à ce qui se passait au XVII^e siècle. Beaucoup reprennent une activité parmi les compagnies de commerce, sur un navire à destination de la Méditerranée ou dans la traite et la contrebande. On rencontre ce schéma de reconversion à Saint-Malo comme à Ostende, avec la progression d'armements à destination des Indes orientales et de l'Amérique du Sud, voire de la pêche lointaine. Dans le cas anglais, la démobilisation après 1713 a provoqué une certaine crise parmi la population maritime favorisant une piraterie dans les eaux des Caraïbes, de l'Atlantique Nord et de l'océan Indien jusqu'au début de la décennie 1730¹¹⁰.

Bien des éléments restent à découvrir concernant le rôle de la course dans l'économie provinciale et il n'est pas encore possible de dégager une véritable évaluation¹¹¹. Cependant, la Zélande est-elle un cas unique dans lequel la guerre de course a eu une telle incidence ? La course ou la piraterie constituent-elles un modèle économique facteur de développement provincial pour toutes les franges maritimes et à toutes les époques¹¹² ? À cette problématique, qui revient

¹⁰⁸ La pêche ne redémarre pas : à Zierikzee, il ne reste que 30 unités en 1750. En 1717, la relance de la pêche au cabillaud à Flessingue échoue (P. Brusse, *Gevalen Stad...*, *op. cit.*, p. 51) ; la VOC décline à partir de 1740.

¹⁰⁹ Cette entreprise était tout aussi risquée que la course : voir P. J. van Cruyningen, « Profits and Risks in Drainage Projects in Staats-Vlaanderen, c. 1590-1665 », *Jaarboek voor Ecologische Geschiedenis*, 2005/6, p. 123-142, et Adrie de Kraker, « Zeeuws-Vlaanderen als strategisch manipuleerbaar landschap », *NEHA Jaarboek*, 2002, p. 32-48. Alors que la rente rurale reste élevée en Zélande jusqu'en 1670 et en Zeeuws-Vlaanderen jusqu'à la fin du siècle, le désintérêt est causé par une moindre quantité de terres recouvertes de limon et par une dépression du secteur agricole après 1700.

¹¹⁰ Marcus Rediker, *Between the Devil and Deep Blue Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987 ; *id.*, *Villains of all Nations. Atlantic Pirates in the Golden Age*, Boston, Beacon Press, 2004 ; Jean-Pierre Moreau, *Pirates*, Paris, Tallandier, 2006 ; *id.*, *Pirates au jour le jour*, Paris, Tallandier, 2009.

¹¹¹ Une étude concernant les réseaux de financement des armateurs et leurs rôles dans les institutions bancaires et d'assurance de la province, voire du pays, manque toujours.

¹¹² Michel Fontenay, « La place de la course dans l'économie portuaire : l'exemple de Malte et des ports Barbaresques », *Annales ESC*, 43, 1988, p. 1324-1329 et 1340 ; David J. Starkey, « The Economic and Military Significance of British Privateering, 1702-83 », *Journal of Transport History*, 9, 1988 ; Peter L. Wickins, « The Economics of Privateering: Capital Dispersal in the American War of Independence », *Journal of European Economic History*, 13, 1984,

à proposer une véritable histoire économique de la guerre de course, on ne peut que donner un éclairage. D'autres recherches restent à faire pour avoir une vision au niveau micro- mais aussi macro-économique du rôle de la guerre de course sur le long terme.

p. 392-393 ; Leïla Maziane, *Salé et ses corsaires (1666-1727). Un port de course marocain au XVII^e siècle*, Mont-Saint-Aignan/Caen, Publication des universités de Rouen et du Havre/ Presses universitaires de Caen, 2007.

