

## Les groupes d'intérêts et la gestion des risques dans le commerce maritime et la pêche des anciens Pays-Bas, vers 1480-1560

*Interest groups and the management of risk in maritime commerce and fi shing  
in the Low Countries circa 1480-1560*

Louis Sicking

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2624>

DOI : 10.4000/abpo.2624

ISBN : 978-2-7535-2843-7

ISSN : 2108-6443

### Éditeur

Presses universitaires de Rennes

### Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2013

Pagination : 135-152

ISBN : 978-2-7535-2838-3

ISSN : 0399-0826

### Référence électronique

Louis Sicking, « Les groupes d'intérêts et la gestion des risques dans le commerce maritime et la pêche des anciens Pays-Bas, vers 1480-1560 », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 120-2 | 2013, mis en ligne le 30 juin 2015, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/2624> ; DOI : 10.4000/abpo.2624

---

# Les groupes d'intérêts et la gestion des risques dans le commerce maritime et la pêche des anciens Pays-Bas, vers 1480-1560

Louis SICKING  
Université de Leiden

L'emploi du lobbying par des groupes d'intérêt, dans le but d'exercer une influence sur des institutions publiques, est un sujet majeur, non seulement au plan local ou national mais aussi au plan européen et international<sup>1</sup>. Par ce moyen qui paraît nouveau, les citoyens ont aujourd'hui accès à tous les niveaux de gouvernement. S'ils disposent d'une représentation directe ou s'ils sont membres d'une organisation lobbyiste, ils peuvent faire valoir leurs intérêts auprès de leurs autorités. Ce phénomène joue actuellement un rôle clé au sein des institutions européennes. Bruxelles est par excellence le centre nerveux des activités des lobbyistes auprès de « l'Europe ».

Il y a presque cinq siècles, à l'époque de l'empereur Charles Quint, souverain des Pays-Bas (1506-1555), Bruxelles, en tant que centre gouvernemental, était déjà la cible de groupes d'intérêt. Les anciens Pays-Bas – ou XVII<sup>e</sup> Provinces – étaient alors composés d'un ensemble de duchés, de comtés et d'autres territoires réunis par les ducs de Bourgogne et les Habsbourg au cours des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles. Ce groupe de régions était alors devenu un État, composé d'une administration centrale et d'administrations régionales et locales, couvrant à peu près le territoire actuel des pays du Benelux (à l'exception de la principauté de Liège). Cette situation perdura jusqu'à la Révolte des Pays-Bas, dite aussi Guerre de Quatre-vingts Ans (1568-1648), dont résulta la création de deux nouveaux États : les Pays-Bas espagnols et la république des Provinces-Unies. Les historiographies natio-

---

1. Voir par exemple HARRIS, Ph., et FLEISHER, C., *The Handbook of Public Affairs*, Londres et New Delhi, Sage, 2005 ; VÉNETIÉ, E. Van, et LUIKENAAR, J., *Het grote lobbyboek. De ongeschreven regels van het spel*, Zutphen, Plataan, 2006 ; SCHENDELEN, R. Van, *Machiavelli in Brussels, the art of lobbying in the EU*, Amsterdam, Amsterdam University Press, 2005.

nales, belges et néerlandaises, ont toujours eu tendance à anticiper cette division des anciens Pays-Bas, considérant que dès le temps des ducs de Bourgogne et des Habsbourg, une distinction existait entre leurs parties méridionale et septentrionale. Cependant, l'on sait aujourd'hui qu'il n'en était rien<sup>2</sup>. C'est ce que nous montrerons en partie dans cet article à travers les activités des groupes d'intérêts maritimes des sociétés littorales néerlandaises (flamandes, zélandaises et hollandaises) pendant la période précédant la Révolte.

Le duché de Brabant et les comtés de Flandre, Hollande et Zélande étaient considérés comme le centre névralgique des Pays-Bas : la majorité de la population y habitait, le degré d'urbanisation y était le plus élevé et la production industrielle et artistique y était concentrée<sup>3</sup>. De véritables sociétés maritimes s'y étaient également développées. Les administrations régionales de ces provinces côtières et les administrations locales des villes littorales faisaient pression sur le gouvernement central afin que leurs intérêts soient défendus. Il s'agissait tout particulièrement du commerce maritime et de la pêche, deux activités qui étaient mises en danger par la guerre, la course et la piraterie.

Les sources du milieu du xvi<sup>e</sup> siècle relatives au gouvernement central de Bruxelles rapportent en effet l'existence de plusieurs groupes d'intérêt maritimes : les commerçants d'Anvers, les capitaines (« schippers ») d'Anvers, les commerçants espagnols et portugais (aux Pays-Bas), les Zélandais, les commerçants de Bruges, les villes maritimes de Flandre (Dunkerque, Nieupoort et Ostende) et les Hollandais (Waterlanders). La composition de ces groupes d'intérêt révèle pour Anvers une distinction entre les négociants et les capitaines, ce que l'on ne retrouve pas en Hollande. Alors que dans la ville brabançonne, le commerce et la navigation étaient pratiqués par des catégories professionnelles distinctes, en pays hollandais, c'est en général le marchand-capitaine qui assumait seul l'ensemble de ces charges. L'on observe donc, de part et d'autre, des organisations professionnelles différentes : la spécialisation des tâches à Anvers, la polyvalence en Hollande.

---

2. Ce n'est qu'au début du xvii<sup>e</sup> siècle que la rupture entre la partie méridionale et la partie septentrionale des anciens Pays-Bas est devenue une réalité historique. Hugo de Schepper est l'un des historiens les plus critiques à l'égard des approches étroites des historiographies nationales belges et néerlandaises. Voir SCHEPPER, Hugo de, « Het Nederland van Willem van Oranje : geen Noord en geen Zuid », *Willem van Oranjelezing 2007. Willem van Oranje Noord en Zuid*, Delft, 2008, p. 7-31.

3. BLOCKMANS, Wim, *Metropolen aan de Noordzee. De geschiedenis van Nederland, 1100-1560*, Amsterdam, Uitgeverij Bert Bakker, 2010, p. 21-22, 544, 556. PREVENIER, Walter, BLOCKMANS, Wim, *De Bourgondische Nederlanden*, Anvers, Mercatorfonds, 1983, p. 9-10, 29. BLOCKMANS, Wim, « Kern en periferie in de Bourgondische Nederlanden », *Handelingen van de koninklijke Kring voor Oudheidkunde, Letteren en Kunst van Mechelen*, Mechelen : Koninklijke Kring voor Oudheidkunde, Letteren en Kunst van Mechelen, 1986, p. 49-56. SCHEPPER, Hugo de, *Belgium nostrum 1500-1650. Over integratie en desintegratie van het Nederland*, Anvers, De orde van den Prince, 1987, p. 4-10.

Les trois villes maritimes de Flandre abritaient, elles aussi, un groupe d'intérêt. Leur économie était essentiellement tournée vers la pêche au hareng ; en dehors de cette activité, le commerce restait peu développé. Les marins flamands défendaient donc leur flotte harenguière avec vigueur, et cela de plusieurs manières. Par exemple, lorsqu'il était impossible de pêcher à cause de la guerre ou en raison d'une interdiction gouvernementale, ils n'hésitaient à troquer les filets pour les armes et à partir en course. Ils étaient alors susceptibles de poursuivre et de capturer toute embarcation, des bateaux de pêcheurs « ennemis », voire des bateaux marchands.

L'énoncé de ces deux cas laisse supposer que les pêcheurs flamands comme les marchands-capitaines hollandais développaient des stratégies de réduction du risque, propres à sauvegarder leurs intérêts. Il s'agissait pour l'essentiel de répondre aux dangers que faisaient peser la guerre, la course et la piraterie sur leurs activités. Ces menaces furent quasi permanentes pendant les guerres entre les Valois et les Habsbourg, seulement interrompues épisodiquement, entre 1521 et 1559, et eurent de graves conséquences sur la pêche et le commerce maritime. Pour y obvier, ils ont souvent essayé d'influencer les autorités régionales et centrales afin de les sensibiliser à la défense de leurs intérêts. Il s'agira donc ici pour nous de proposer une analyse comparative de leurs initiatives afin de mettre en évidence leurs stratégies de résorption des risques<sup>4</sup>.

### **La gestion des risques propres à la pêche au hareng : le cas des trois villes maritimes de Flandre**

#### ***Les développements de la pêche harenguière des Pays-Bas***

En Flandre, Ostende, Dunkerque et Nieuport étaient devenus les premiers ports de pêche au hareng. Déjà durant la décennie 1480, ces trois villes possédaient respectivement 55, 37 et 33 capitaines. Et quarante ans plus tard, l'on sait que Dunkerque abritait plus de 60 busses. Chaque année, ces bâtiments déchargeaient quelques 2000 last de harengs vidés et salés (*kaakharing*) et 1200 last de hareng frais<sup>5</sup>. En 1556, 2800 last de hareng salé furent vendus aux enchères à Dunkerque. Cette célèbre « grande pêche », qui produisait du *kaakharing* à grande échelle, était essentiellement pratiquée sur des busses, des bâtiments volumineux dont la quille interdisait de les tirer sur la plage. C'est ce qui explique pour partie qu'elle fut concentrée à proximité de ces trois villes, lesquelles offraient des facilités nautiques

---

4. Cet article intègre les arguments des articles suivants : SICKING, Louis, « Le lobby pêcheur flamand (1485-1559) », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, n° 39, 2006, p. 3-14 ; *id.*, « Protection costs and profitability of the herring fishery in the Netherlands in the sixteenth century : a case study », *International journal of maritime history*, t. XIX n° 2, 2007, p. 265-277 ; *id.*, « Stratégies de réduction de risque dans le transport maritime des Pays-Bas au XVI<sup>e</sup> siècle », *XXXVII<sup>e</sup> Settimana di Studi. Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare. Secc. XIII-XVIII*, Istituto internazionale di storia economica « F. Datini », 11-16 April 2005, Prato, Le Monnier, 2006, p. 795-808.

5. 1 last équivaut à environ 10000 harengs, soit 14 barils, soit 2 tonnes de charge.

pour accueillir les gros navires de pêche. L'économie de ces ports dépendait alors entièrement des activités halieutiques. Les magistrats municipaux étaient très impliqués dans le commerce du hareng et défendaient tout particulièrement les intérêts de cette industrie. La « petite pêche » ou pêche côtière n'était quant à elle pas limitée à Ostende, Dunkerque et Nieuport. En effet, des pêcheurs sur la grève opéraient depuis Raversijde, Blankenberge, Lombardsijde, Heist et Wenduine<sup>6</sup>.

Nous pouvons établir quelques comparaisons entre la pêche flamande et celle qui se développa en Hollande et en Zélande. En dépit du caractère lacunaire des données statistiques, il est possible de fournir quelques éléments, relatifs aux anciens Pays-Bas, sur les quantités de poissons pêchés ainsi que sur les lieux de pêche. En 1476, il est admis que la flotte totale était composée de 375 busses : 150 venaient de Zélande, 125 de Flandre et 100 de Hollande<sup>7</sup>. En 1562, ce chiffre grimpe à 700 : 400 pour la Hollande, 200 pour la Zélande et 100 pour la Flandre<sup>8</sup>. Ainsi, durant cette période, la flotte harenguière a presque doublé, avec 325 unités supplémentaires. Parallèlement, la distribution interprovinciale fut profondément modifiée. La flotte flamande décrut d'au moins 25 unités et en pourcentage passa de 33 % à 14 % entre 1476 et 1562. La Flandre perdit quant à elle plus de la moitié de son potentiel, tandis que la flotte hollandaise s'accrut de manière

---

6. UYTVEN, Raymond van, « Visserij in de Zuidelijke Nederlanden », dans BLOCK, D.P. (dir.), *Algemene Geschiedenis der Nederlanden*, t. VI, Haarlem, Fibula-Van Dishoeck, 1979, p. 139. DANHIEUX, L., « Visserij van de Zuidnederlanders », dans ASAERT, Gustaaf (dir.), *Maritieme Geschiedenis der Nederlanden (MGN)*, Bussum, De Boer maritiem, 1976, t. I, p. 281. BLOCKMANS, Wim, « Voor wijn en vis : de politieke rol van de Vlaamse kustplaatzen aan de vooravond van de nieuwe tijden », *Ostendiana*, t. III, 1978, p. 128 et 133-134. VLIETINCK, E., *Eene bladzijde uit de geschiedenis der stad Nieuport, Nieuport & zijne visscherij in de xv<sup>e</sup> eeuw; het beleg van 20-28 juli 1489; de Dankprocessie van Sint Jan*, Ostende, 1889, p. 18-21. Au sujet des termes « grande » et « petite pêche », voir WARNSINCK, J.C.M., « De Memorie van Cornelis de Schepper van den 12<sup>e</sup> Februari 1552 over de verdediging van Holland, Zeeland en Vlaanderen, in den Oorlog tegen Frankrijk », dans *Historische Opstellen aangeboden aan J. Huizinga op 7 December 1942 door het Historisch Gezelschap te 's-Gravenhage*, Haarlem, Tjeenk Willink & zoon, 1948, p. 269.

7. Les nombres des vaisseaux hollandais et zélandais sont extraits d'une « remontrance » de la ville de Brielle envoyée au Grand Conseil de Malines en 1476. HAAK, S.P. « Brielle als vrije en bloeiende handelsstad in de xv<sup>e</sup> Eeuw », *Bijdragen voor vaderlandse geschiedenis en oudheidkunde*, 4<sup>e</sup> série, 1907, t. VI, p. 65. TRACY, James D., « Herring wars : The Habsburg Netherlands and the struggle for control of the North Sea circa 1520-1560 », *The sixteenth century journal*, t. XXIV, 1993, p. 253. En 1440, on mentionnait un total de 150 busses en Zélande et de 100 en Hollande, tandis qu'en 1519, Flessingue, Brouwershaven et Veere, se taillant la part du lion dans la pêche du hareng en Zélande, comptaient ensemble 140 busses. DEGRYSE, Rogier, « De Zeeuws-Hollandse buisnering en konvoering omstreeks 1439-1440 », *Holland. Regionaal-historisch tijdschrift*, t. VI, 1974, p. 70; *id.*, « De gemeenschappelijke Grote visserij van de Nederlanden in de xv<sup>e</sup> eeuw », *Bijdragen tot de geschiedenis der Nederlanden*, t. VII, 1953, p. 35 et 39.

8. Ces informations sont fournies par les représentants des ports de pêcheurs des trois provinces assemblées en 1562. BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., *De zeevisscherij van Holland in den tijd der Republiek*, Amsterdam, Paris, 1946, p. 25. TRACY, James D., « Herring wars... », *op. cit.*, p. 253. DEGRYSE, R., « Grote visserij... », *op. cit.*, p. 48.

significative pour constituer plus de la moitié de la flotte harenguière des XVII Provinces en 1562.

Ces données de 1562 peuvent être comparées avec celles du « lastgeld » de 1551. L'étude de cette taxe, levée sur chaque last de hareng capturé, permet de se faire une idée de la place tenue par la pêche dans l'économie de cette région. Les chiffres montrent que, globalement, les trois provinces connurent une croissance entre 1551 et 1562. Toutefois, la taille moyenne des busses hollandaises étant alors supérieure à celle des busses flamandes et zélandaises<sup>9</sup>, il est à penser que la part des premières en 1562 dépassait encore celle relevée en 1551. L'on retiendra de ces indications qu'entre 1476 et 1551, le centre de gravité de la pêche harenguière s'est déplacé vers le nord, ce qui est une conséquence de l'expansion de la flotte hollandaise. Non seulement le nombre total des busses augmenta, mais les nouvelles unités présentaient des capacités supérieures. Dans le même temps, la pêche zélandaise connaissait une croissance modérée et la pêche flamande déclinait. De telles évolutions expliquent qu'un certain nombre de villes, au sein desquelles la pêche représentait une activité importante, se sont organisées pour faire face aux attaques des pirates, des corsaires et des flottes de guerre.

### ***La protection de la pêche au hareng***

En 1506, Charles Quint évoquait la pêche en mer comme étant « l'une des principales négociations dont les manans de nostre pays de Flandres d'ancienneté ont été soustenuz ». Vers le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, alors même que leur place s'érodait au sein de la pêche néerlandaise, les villes côtières de Flandre se référaient encore à ce passé pour souligner l'importance que représentait chez elles l'économie harenguière<sup>10</sup>. Cela traduit aussi la permanence des efforts consentis par les acteurs de ce secteur pour le défendre. Au XV<sup>e</sup> siècle, les villes côtières formaient déjà l'un des groupements d'intérêts les plus dynamiques et cohérents. Leurs autorités, – les magistrats en premier lieu –, agissaient et s'exprimaient pour soutenir diverses revendications, et en particulier celles qui concernaient la pêche. De surcroît, la défense des intérêts des pêcheurs était fortement renforcée par les liens familiaux étroits et par les relations économique-fiscales qui unissaient l'élite sociale et politique aux marchands de poissons aisés, aux mareyeurs et aux armateurs<sup>11</sup>.

Quand les pêcheurs étaient menacés, les magistrats collaboraient pour faire pression sur le gouvernement des XVII Provinces ou sur les Quatre

---

9. BOELMANS KRANENBURG, H.A.H., *De zeevisscherij...*, *op. cit.*, p. 25.

10. UYTVEN, Raymond van, « Visserij... », *op. cit.*, p. 138.

11. BLOCKMANS, Wim, *De Volksvetegenwoordiging in Vlaanderen in de Overgang van Middeleeuwen naar nieuwe tijden (1384-1506)*. Verhandelingen van de Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, Klasse der Letteren, t. XC, Bruxelles, Koninklijke Academie voor Wetenschappen, Letteren en Schone Kunsten van België, 1978, p. 105; et *Id.* « Voor wijn en Vis... », *op. cit.*, p. 119 et 133-134.

Membres de Flandre (ou l'un d'eux). Le mode d'intervention dépendait de l'urgence de la situation même si, en règle générale, on s'adressait de préférence directement aux Quatre Membres de Flandre qui constituaient le gouvernement provincial du comté. Ce puissant corps politique représentait les villes de Gand, d'Ypres, de Bruges et le Franc de Bruges, c'est-à-dire le plat-pays qui l'entourait et qui formait une juridiction distincte et influente. Alors que les villes littorales étaient passées sous l'autorité de Bruges, les villages côtiers demeurèrent en effet sous la tutelle du Franc; aussi, lorsque la pêche était menacée, les instances communales avaient pour habitude d'associer à leurs démarches cette juridiction. Ensemble, Bruges et le Franc représentaient donc à la fois les grandes places maritimes flamandes, – Dunkerque, Nieuport et Ostende –, mais aussi les petites villes et les villages de pêcheurs environnants<sup>12</sup>.

À l'époque de Charles Quint, pour protéger les campagnes de pêche, trois types d'intervention pouvaient être recherchés : une trêve entre pêcheurs (« tresve pescheresse » ou « stilsaete<sup>13</sup> »), un échange de sauf-conduits, la constitution d'un convoi ou l'armement de navires de guerre<sup>14</sup>. Dans le premier cas, les parties belligérantes tombaient d'accord pour que les navires de pêche et leurs équipages soient mis à l'abri d'une attaque ou d'une capture sur un théâtre d'opération spécifique. Dans le second cas, elles échangeaient des sauf-conduits, de telle sorte que les pêcheurs étaient autorisés à sortir, munis du passeport délivré par l'ennemi; ils pouvaient ainsi naviguer sans risquer d'être attaqués ni inspectés par des bâtiments de guerre. Le troisième cas imposait le déploiement de la marine de l'État ou de navires de guerre spécialement affrétés pour protéger les flottes de pêche des actes hostiles de l'ennemi.

Ces mesures étaient déjà pratiquées au xv<sup>e</sup> siècle. Les deux premières, bien que peu coûteuses pour les pêcheurs, demeuraient fragiles. Si l'une des parties venait à violer les accords, les dispositions de protection pouvaient se révéler vaines et entraîner l'ouverture d'un nouveau cycle de représailles et de contre-représailles. En revanche, la constitution d'une flotte de défense procurait une sécurité plus efficace, non seulement parce qu'elle fournissait une protection tangible contre l'ennemi en temps de guerre, mais également parce qu'elle constituait

---

12. Archives Générales du Royaume, Bruxelles, Archives du Conseil d'État et de l'Audience, n° 1642/3A, f° 21 : « *Ceulx de Dunckercke, Nieuport et Oostende comme représentantz de la pesscherie audit pays de Flandres* », Marie de Hongrie, régente des Pays-Bas, à Louis van Schore, président du Conseil privé, 11 avril 1543.

13. Archives Générales du Royaume, Bruxelles, Archives du Conseil d'État et de l'Audience, n° 1653/1 : Marie de Hongrie au Magistrat de Dunkerque, 4 juin 1544.

14. Archives Générales du Royaume, Bruxelles, Archives du Conseil d'État et de l'Audience, n° 1578B, f° 10-23 v° et Archives du Conseil d'État et de l'Audience, n° 1659/3D, f° 95-114 : « Il n'a que trois moiens pour effectuer icelle pescherye : ung par saufconduitz..., l'autre par abstinance de guerre, le troisième par force », mémoire écrit par Cornelis de Schepper (Scepperus) au sujet de la protection des pêcheries aux harengs, 26 avril 1553. Il est signé par l'amiral Maximilien de Bourgogne et Scepperus.

une force d'intervention contre les pirates qui n'observaient pas les trêves et les sauf-conduits.

Le choix des mesures de protection variait donc selon les circonstances et les nécessités. À cet égard, chaque saison de pêche au hareng était en quelque sorte singulière. Néanmoins, entre 1485 et 1559, trois larges périodes chronologiques peuvent être distinguées. De 1485 aux premières années du XVI<sup>e</sup> siècle, les temps furent relativement paisibles, surtout après la révolte flamande de 1488-1492. La période 1521-1544, durant laquelle l'hostilité contre la puissance française fut particulièrement aiguë, se caractérise par la participation très active des Quatre Membres dans la défense de la pêche. En 1545, une troisième phase s'ouvrit : le gouvernement central tenta de pousser les pêcheurs flamands à coopérer avec leurs homologues hollandais et zélandais pour mettre en œuvre une défense commune de leurs intérêts contre la France.

Le rôle joué par les trois villes maritimes de Flandre peut être appréhendé dans les comptes municipaux de Nieuport et d'Ostende qui couvrent presque toute la période considérée. Sur un total de 148 comptes, 146 sont aujourd'hui disponibles, les lacunes concernant les deux années 1485 et 1492. Ces documents éclairent en particulier les conférences des représentants des villes concernées qui prenaient des mesures communes pour la défense de leurs pêcheurs. La tenue de ces réunions entraînait des dépenses diverses, relatives par exemple à l'expédition des lettres, aux salaires des messagers, à leur vin, etc., dont le montant fut consigné dans les comptes étudiés<sup>15</sup>. Ces données permettent d'analyser les réunions au cours desquelles le problème de la protection de la pêche harengière fut évoqué.

Celles auxquelles les représentants de Nieuport, d'Ostende et de Dunkerque participèrent peuvent se répartir de la manière suivante : rencontres des trois villes maritimes (A) ; rencontres d'une d'elles avec un ou plusieurs Membres de Flandre et/ou avec une instance du gouvernement central (B) ; rencontres de deux ou trois d'entre-elles avec un ou plusieurs Membres de Flandre et/ou avec une instance du gouvernement central (D) ; rencontres d'une des trois villes avec des autorités étrangères (F) ; rencontres d'une des trois villes avec des représentants de la Hollande ou de la Zélande (H). La figure ci-dessous résume l'activité annuelle de leur groupe de pression entre 1485 et 1559<sup>16</sup>.

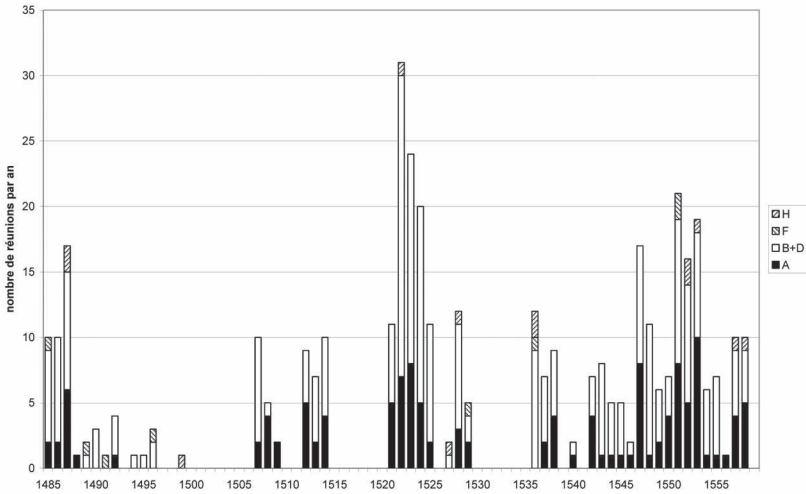
---

15. Archives de l'État à Bruges, Archives communales de Nieuport (fonds ancien), n° 3577, 3583, 3584 : comptes de la ville de Nieuport, 1485-1487, 1493-1494, 1494-1495 ; Archives Générales du Royaume, Bruxelles, chambre des comptes, n° 36788-36856 : comptes de la ville de Nieuport, 1485, 1487-1488, 1488, 1489, 1490, 1491-1492, 1496-1558 ; Archives Générales du Royaume, Bruxelles, chambre des comptes, n° 37311-37381 : comptes de la ville d'Ostende, 1485, 1487-1558. Les comptes de la ville de Dunkerque n'ont pas été pris en considération du fait de leur faible nombre (Archives municipales de Dunkerque, série 310, n° 1-11 : comptes de la ville de Dunkerque, 1519-1520, 1536-1537, 1548-1554, 1556-1559).

16. Matthijs Gerrits a assuré la réalisation du graphique.



**Nombre des réunions des trois villes maritimes de Flandre  
(Dunkerque, Nieuport, Ostende), 1485-1559**



La fréquence des réunions des trois villes maritimes de Flandre rend parfaitement compte de l'impact des périodes de guerre sur la navigation. De 1485 à 1492, la révolte flamande contre Maximilien d'Autriche affecta sévèrement l'activité maritime. En 1507, ce sont plusieurs corsaires du duché de Gueldre, menés par Jan Kaproen, qui attaquèrent les navires de commerce et de pêche des provinces littorales. La Sainte Ligue (Pape, Espagne et Angleterre) s'opposa à la France en 1511, ce qui provoqua des inquiétudes en mer du Nord, surtout lorsque Maximilien rejoignit l'alliance en 1513. Entre 1521 et 1559, la Flandre fut plongée dans une période de tensions quasi permanentes : guerre entre les Habsbourg et les Valois (1521-1525, 1528-1529, 1536-1538, 1542-1544, 1551-1556, 1557-1559), guerre anglo-écossaise qui éclata après la mort de Henri VIII d'Angleterre en 1547. À partir de cette année là, la pêche le long des côtes britanniques orientales connut de fortes perturbations : les Écossais, alliés de la France, harcelaient les pêcheurs néerlandais. Le traité de Binche, signé en 1550, entre l'Écosse et les Pays-Bas, leur permit de reprendre un court instant leurs activités. Toutefois, en septembre de la même année, le conflit s'ouvrait à nouveau. À l'exception d'une courte trêve en 1556, la tension ne s'est pas arrêtée avant 1559. Ces guerres, qui plongeaient la pêche dans l'insécurité, nécessitaient que soient prises des mesures de protection pour que le secteur ne sombre pas dans la crise : échange de sauf-conduits et de « trêves pecheresses », organisation de convois encadrés par des bâtiments armés. L'efficacité de ces dispositions dépendait par ailleurs du niveau de collaboration : durant les années 1550, encouragées par le gouvernement central

et conduites sous l'égide de l'amiral, des rencontres furent organisées entre les trois villes maritimes de Flandres et des représentants de la Hollande et de la Zélande (H), annonçant la mise en place d'une coopération inter-provinciale.

Il est clair que Dunkerque, Nieuport et Ostende formèrent un puissant groupe de pression au cours des années 1485-1559, comme ils le faisaient déjà, de manière plus épisodique, durant le xv<sup>e</sup> siècle. Il exista un lien direct entre la sécurité sur mer et les rencontres qu'elles organisaient ou auxquelles elles participaient. Chaque fois que la guerre éclatait, elles tombaient d'accord pour décider des mesures à prendre. En cas de nécessité, dans les circonstances les plus graves, elles n'hésitaient pas à prendre contact avec les Quatre Membres ou le gouvernement central. L'envoi d'une délégation à l'étranger pouvait être également envisagé, même si Bruxelles cherchait à conserver son monopole en matière de relations diplomatiques avec l'extérieur. Quand les Quatre Membres n'étaient plus en mesure de supporter les charges financières induites par les hostilités, l'on entra en contact direct avec le gouvernement central qui, à partir de 1547, essaya, avec l'aide de l'Amiral, de coordonner les efforts de la Flandre, de la Hollande et de la Zélande afin de garantir la sécurité maritime. Remarquons enfin que ces initiatives récurrentes n'aboutirent pas pour autant à l'émergence d'une réforme administrative structurelle destinée à protéger la flotte de pêche.

L'expérience montre que la plupart des busses étaient capturées aux abords des côtes, au retour de leur campagne de pêche, lorsqu'elles étaient chargées de hareng. La Flandre et la Hollande considéraient différemment l'organisation des convois. En Flandre – région la plus proche de l'ennemi français – les villes maritimes avaient pour tradition d'armer leurs propres bâtiments de guerre. Plus au nord, et donc plus loin de l'ennemi principal, la France, les Hollandais étaient moins persuadés de l'utilité de tels navires. De plus, leurs pêcheurs pouvaient armer eux-mêmes leurs propres busses, ce qui restait interdit aux Flamands dont les bateaux de pêche étaient trop petits. Enfin, mentalement, la Hollande paraît avoir été beaucoup moins disposée à équiper des navires d'escorte que la Flandre. Dès lors qu'elle domina la pêche harenguière, elle fit obstacle à toute organisation interprovinciale de défense à caractère durable. De telles mesures n'étaient acceptées que dans des circonstances exceptionnelles. La mise en place, au tournant du milieu du xvi<sup>e</sup> siècle, d'un commandement commun ou supra-provincial constitua le degré maximal de coopération destinée à la protection de la pêche. Toutefois, en dépit des réticences de leurs partenaires potentiels, les trois cités maritimes de Flandre ne relâchèrent jamais la pression sur les Quatre Membres de Flandre, le gouvernement central et l'Amiral. Animées d'un esprit pragmatique, elles continuèrent de protéger la navigation par leurs propres moyens, dans le cadre plus réduit de leur étroite coopération, afin de sauvegarder leur principale richesse économique.

## La gestion des risques propres au transport et au commerce maritime : l'exemple des Hollandais et des Anversois

Pendant les années 1540, les commerçants installés à Anvers se sont plaints à plusieurs reprises des déprédations ennemies perpétrées par des corsaires et des pirates. Entre 1540 et 1544, le commerce maritime des Pays-Bas fut la cible des Français ; en 1545-1546, ce fut au tour des Anglais de s'en prendre à lui ; puis en 1547-1548, les Écossais prirent le relais. Durant cette quatrième décennie du XVI<sup>e</sup> siècle, les dommages subis par l'ensemble de la navigation des Pays-Bas s'élevèrent à plus de deux millions d'écus<sup>17</sup>. Les doléances adressées au gouvernement central de Bruxelles conduisirent la régente des Pays-Bas, Marie de Hongrie, à commander une enquête sur les assurances<sup>18</sup>. En effet, le gouvernement était très critique à l'égard de ces contrats censés couvrir les risques maritimes encourus par les commerçants et les propriétaires de navires et désirait en limiter l'usage. Il considérait que, par principe, l'assurance était toujours désavantageuse pour l'une des parties concernées : soit pour celle qui payait la prime, soit pour celle qui dédommageait en cas de dégâts. Pire, selon Bruxelles, choisir l'assurance pour garantir ses biens, c'était en conséquence négliger la défense du trafic maritime et favoriser, de ce fait, les actions de l'ennemi. Les navires de commerce, mal défendus, étaient une proie facile pour des bâtiments de guerre ennemis, des corsaires et des pirates. Souhaitant mettre un terme à ce problème, le gouvernement était d'avis que l'argent consacré aux contrats d'assurance aurait été mieux employé à financer l'armement de la flotte marchande ou l'organisation de convois commerciaux. Les fonctionnaires bruxellois pensaient même que cela rendrait superflue la souscription de polices<sup>19</sup>.

Plusieurs mesures furent prises à cette fin dans une ordonnance sur la navigation datée de 1550. Les navires de commerce devaient, par exemple, être suffisamment armés pour pouvoir se défendre en cas d'attaque. Ils étaient tenus de voyager en convoi, sous l'autorité d'un amiral ou un d'un commandant en chef. Avant leur départ, des contrôleurs engagés par le

---

17. Archives Générales du Royaume, Bruxelles, Archives du Conseil d'État et de l'Audience, n° 1659/3D, f° 50 : Remontrance adressée à Marie de Hongrie, sans date, mais antérieure au 7 septembre 1551. HINNEMAN, J., « Sprokkelingen uit de geschiedenis van onze betrekkingen met Schotland ten tijde van keizer Karel », *Mededelingen van de Academie der Marine van België*, 7, 1953, p. 185-216, 196-197. DENUCÉ, Jan, *De Vlaamsche en de Antwerpsche admiraliteit*, Bruxelles, De Burcht, 1944, p. 19. KONINCKX, Christiaan, « Convoyeurs et convoyés au XVI<sup>e</sup> siècle aux Pays-Bas espagnols. Quelques aspects de la vie à bord en mer », dans *Atti del V convegno internazionale di studi colombiani « Navi e navigazione nei secoli XV-XVI »* (Genova, 26-28 ottobre 1987), Genève, 1990, p. 63-64.

18. Archives Générales du Royaume, Bruxelles, Archives du Conseil d'État et de l'Audience, n° 1665/1, f° 187 : Marie de Hongrie à Cornille de Schepper, 31 mai 1549.

19. Archives Générales du Royaume, Bruxelles, Archives du Conseil d'État et de l'Audience, n° 1665/1 f° 270 : De Schepper à Marie de Hongrie, 3 septembre 1551 ; f° 315 v° : De Schepper à Marie de Hongrie, 11 septembre 1551.

gouvernement étaient chargés de contrôler leur équipage<sup>20</sup>. Au cours de la préparation de cette ordonnance, plusieurs discussions eurent lieu à propos de la gestion des risques dans le transport et le commerce maritime, entre des hauts fonctionnaires du gouvernement central à Bruxelles et les groupes d'intérêt mentionnés ci-dessus. Ces débats font notamment état des avantages dont auraient disposé des marchands-capitaines hollandais sur les capitaines anversois, – que ces derniers reconnaissaient d'ailleurs –, grâce à une gestion des risques plus efficace.

### ***Premier avantage : propriété partagée des navires***

Le premier avantage des Hollandais provenait du fait que leurs armateurs partageaient la propriété des navires. Ce phénomène était certes déjà courant en Flandre, à Anvers, et en Hollande au bas Moyen Âge, mais dans des proportions différentes<sup>21</sup>. Un même bâtiment hollandais pouvait être détenu par 10, 20, 30, 40, voire parfois par 72 propriétaires, comme le montrent des exemples du xv<sup>e</sup> siècle. Il était plus sûr et beaucoup moins risqué de posséder plusieurs parts dans différents navires qu'un unique spécimen. Cela permettait aussi de réduire de façon importante le coût des polices, puisque la propriété partagée rendait les assurances moins nécessaires. De ce fait, les capitaines hollandais considéraient qu'ils réalisaient de substantielles économies par rapport à leurs homologues anversois<sup>22</sup>. Cette idée est contenue dans les craintes formulées par ces derniers : selon eux, si les Hollandais n'étaient pas tenus d'équiper leurs bateaux d'artillerie défensive, comme devaient le faire les autres Néerlandais, ils pourraient pratiquer de meilleurs nolis et capteraient donc tout le commerce maritime, au point « que 1 000 autres navires ne le pourraient jamais faire ». Il en découlerait la disparition des navigations concurrentes. En exprimant cette inquiétude, ils songeaient avant tout à préserver leurs propres activités de transport.

### ***Deuxième avantage : le transport combiné de produits de haute et de faible valeur***

Les discussions à Bruxelles furent également vives à propos de la distinction entre produits de haute et de faible valeur. Le gouvernement

---

20. Voir SICKING, Louis, *Neptune and the Netherlands. State, economy and war at sea in the Renaissance*, Leiden et Boston, 2004, Brill, p. 249-254 sqq.

21. BOER, Dick E.H. de, « Looking for security. Merchant networks and risk reduction strategies », dans BRAND, Hanno (dir.), *The German Hanse in past and present Europe. A medieval league as a model for modern interregional cooperation?*, Groningue, Hanse Passage / Castel International Publishers, 2008, p. 55, 57. La propriété partagée des navires a perdu de l'importance à Anvers au xvi<sup>e</sup> siècle. Les capitaines anversois, qui témoignèrent en 1549, semblent avoir été impressionnés par l'ampleur de ce phénomène chez les armateurs hollandais : Archives Générales du Royaume, Bruxelles, Manuscrits divers, n° 181a, f° 29 v°-30 v°.

22. D'après les capitaines anversois, les Hollandais avaient de grands navires de 300, 400 ou 500 last, avec un équipage de 15, 20 ou 30 hommes.

central, influencé en cela par les commerçants espagnols et portugais d'Anvers, était avant tout préoccupé par la protection du commerce des denrées précieuses sur lesquelles les marges de profit étaient généralement élevées<sup>23</sup>. Les Hollandais, très critique à l'égard de cette partie du projet d'ordonnance, regrettaient que l'avis de leurs capitaines et armateurs, ou celui « de nations comparables qui comprenaient les problèmes de la navigation et savaient quels coûts et avantages étaient en jeu dans ce domaine », n'aient pas été pris en compte. Ils soupçonnaient le gouvernement se plier aux volontés des marchands étrangers qui cherchaient à transporter leurs biens au meilleur coût.

Il ressort des explications fournies par les protagonistes de ces débats que la rentabilité et le succès de la navigation hollandaise étaient le résultat de la combinaison du transport de biens de haute et de basse valeur. Cette pratique s'appliquait à toutes les navigations, qu'elles concernent l'est, c'est-à-dire la mer du Nord et la Baltique, ou l'ouest, en direction de la France, de l'Espagne et du Portugal. Au cours des discussions avec les fonctionnaires du gouvernement central, les États de Hollande distinguèrent trois destinations privilégiées de leurs navigations vers l'est : Bergen en Norvège, le Danemark, les villes de Danzig, Koningsbergen, Riga et Reval<sup>24</sup>. Avec ces dernières, les Hollandais trafiquaient surtout du bois, de la cendre, du brai, du goudron, de la filasse de lin, du seigle, du froment, de la farine en tonneaux, de l'orge, de la graine de lin, des peaux, et du chanvre. En complément de ces marchandises, les capitaines hollandais chargeaient généralement six à huit last de cuivre. Ce métal, qui constituait une source de revenu supplémentaire, était disposé en fond de cale des bateaux afin d'augmenter leur stabilité. Les autres denrées étaient ensuite disposées par-dessus. L'on pensait en effet qu'un navire dont la cargaison aurait été uniquement constituée de bois ne pouvait pas tenir correctement la mer. Mais là ne s'arrêtait pas l'avantage de ce transport combiné. Les commerçants du cuivre, dont les Fugger, refusaient de concentrer leurs marchandises, du fait de leur valeur, sur seulement trois ou quatre navires. Ils préféraient répartir sur 60 à 70 navires de petites quantités de métal afin de réduire le risque de perte en cas de naufrage ou de prise. Selon la volonté même de leurs propriétaires, les denrées en vrac de faible valeur, – comme le bois et le blé –, devaient donc être conjointement expédiées avec des produits de haute valeur, – comme le cuivre et la cire –, le tout étant fractionné sur de nombreux bâtiments. Or, il se trouvait que le commerce pratiqué par les Hollandais, fondé sur des marchandises communes dont le transport exigeait la disposition d'une flotte importante, répondait parfaitement aux exigences des marchands étrangers. En somme, grâce au

23. Sur les marges de profit concernant le commerce de produits de grande et de faible valeur, voir SPRUYT, H., *The Sovereign State and its Competitors. An Analysis of Systems Change*, Princeton, Princeton University Press, 1994, p. 112-113, 122-123, 133-134.

24. Archives Générales du Royaume, Archives du Conseil de l'Amirauté : documents concernant les plaintes des États de Hollande sur l'ordonnance de la navigation adressée à l'empereur, sans date [1549].

grand nombre de bateaux qu'ils employaient pour le convoyage de leurs produits ordinaires, les Hollandais disposaient d'un avantage important sur le marché du fret des articles plus rares et coûteux : leur transport pouvait avoir lieu avec un risque réduit.

Cette conclusion permet de reprendre un débat qui existe entre les historiens économistes des Pays-Bas : serait-ce le commerce de marchandises en vrac ou bien le « rich trade », c'est-à-dire le commerce de produits précieux, qui fut déterminant pour la croissance de la République des Provinces-Unies<sup>25</sup> ? Le transport combiné de denrées de faible et de haute valeur, considéré comme crucial par les acteurs de l'époque, éclaire d'un nouveau jour le succès de la navigation et du commerce maritime des Hollandais. En définitive, durant la période précédant la Révolte des Pays-Bas, le choix entre les deux catégories de produits ne comptait pas tant que leur degré d'association dans les navires. Leur expédition conjointe contribuait à réduire les risques qui pesaient sur les bateaux et leurs cargaisons. Cela permettait de surcroît aux commerçants de marchandises très appréciées de diminuer du même coup, – voire dans certains cas de supprimer –, le recours à l'assurance. En outre, les pratiques des négociants de cuivre et de cire confirmèrent la thèse selon laquelle le trafic des blés baltes était à la base des échanges maritimes hollandais. Ils saisirent l'opportunité de ce commerce pour répartir leurs valeurs sur un grand nombre de bâtiments chargés de denrées en vrac. De ce fait, la flotte hollandaise, dont la croissance avait reposé sur le transport de marchandises ordinaires, acquit également une place de choix sur le marché du fret des produits précieux<sup>26</sup>.

---

25. D'après ISRAEL, Jonathan I., *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740*, Oxford, Oxford University Press, 1989. La Révolte des Pays-Bas a provoqué un brusque changement dans le développement de la Hollande. À l'occasion de la chute d'Anvers en 1585, des milliers d'ouvriers industriels et des centaines de marchands capitalistes spécialisés dans le commerce de produits de luxe (« rich trade ») s'y réfugièrent, ce qui aurait été déterminant pour la croissance d'Amsterdam et d'autres villes hollandaises. L'indépendance a également rendu possible l'accès direct des négociants de Hollande et des autres provinces des Pays-Bas septentrionaux aux marchés asiatique et africain. Ce point de vue est soutenu par GELDERBLOM, O, *Zuid-Nederlandse kooplieden en de opkomst van de Nederlandse stapelmarkt (1578-1630)*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2000. D'après VRIES, Jan de, et WOUDE, Ad van der, (*Nederland 1500-1815. De eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam, 1995), la croissance de l'économie hollandaise au XVI<sup>e</sup> siècle aurait été le résultat d'un long processus de spécialisation dans l'agriculture, d'un transfert de main d'œuvre vers la navigation, l'industrie et le commerce, et d'investissements dans tous ces secteurs. Selon cette approche, l'on souligne également l'importance du développement continu du commerce avec la Baltique ainsi que de l'importation de produits en vrac, en particulier du blé. Ce point de vue est soutenu par TIELHOF, Milja van, *De Hollandse graanhandel, 1470-1570. Koren op de Amsterdamse molen*, La Haye, Stichting Hollandse Historische Reeks, 1995 ; *Idem*, *The « Mother of All Trades »*. *The Baltic Grain Trade in Amsterdam from the Late 16<sup>th</sup> to the Early 19<sup>th</sup> Century*, Leiden, Boston et Cologne, Brill, 2002.

26. À la question posée à Jonathan I. Israel, « *But then, how can it be an advantage having a bulk fleet, when you need a completely different fleet to set up rich trades?* », celui-ci répondait : « *Because you have got the seamen, the experience in shipbuilding, the timber supplies, the ropes, the sails and a vast knowledge of navigation.* » HOVEN, B. van den, et VRIES, P.

Le commerce hollandais avec les régions baltes, ainsi que les différents aspects politiques et militaires qui lui sont liés, ont occupé des générations d'historiens et continuent à attirer leur attention<sup>27</sup>. Au contraire, les recherches sur les échanges avec l'ouest, c'est-à-dire avec la France et la péninsule ibérique, sont plus rares<sup>28</sup>. À partir de 1521 (début des guerres entre Habsbourg et Valois), les navires, qui à l'origine partaient des Pays-Bas vers la France pour aller chercher du sel, se dirigèrent davantage vers l'Espagne et le Portugal. Les négociants espagnols affrétaient alors les navires néerlandais, surtout ceux de Hollande. Ils les considéraient appropriés au transport de leurs produits de valeur élevée, comme le vin et les épices. Les marchands espagnols, répartissant le transport de leurs biens sur plusieurs bâtiments hollandais qui faisaient escale en Espagne, réduisaient d'autant le risque de perte de leurs biens. Les capitaines hollandais quant à eux voyaient leurs revenus augmenter, profitant de la croissance du volume et de la valeur du fret espagnol.

Pour faire face aux conditions de navigation vers l'ouest et absorber le trafic entre l'Espagne, le Portugal et les Pays-Bas, les Hollandais avaient construit beaucoup de grands et lourds bâtiments. Ces navires étaient pourvus d'hommes, d'armes et de munitions en quantités suffisantes pour résister aux éventuelles attaques des Français et des pirates. Cette ligne commerciale était devenue très rentable, et ce pour trois raisons : un potentiel de fret supplémentaire venait s'ajouter aux revenus habituellement tirés du transport et du commerce du sel, d'une part ; l'acheminement de biens de grande valeur justifiait la négociation de tarifs d'acheminement plus élevés, d'autre part ; enfin, les capitaines hollandais faisaient, à l'occasion de ces voyages, commerce des draps de laine et de lin en Espagne. Ils payaient probablement le sel qu'ils achetaient pour leur propre compte au moyen d'argent liquide et de textiles exportés des Pays-Bas.

Ce témoignage relatif aux pratiques de la navigation d'ouest émane des États de Hollande. L'on y observe une analogie remarquable avec les navigations d'est : les navires, qui à l'origine transportaient des denrées

---

« I Would not Describe Myself as an Economic Historian. In gesprek met Jonathan Israel », *Leidschrift. Historisch tijdschrift*, 9, 1992, 1, p. 5-21. Au XVI<sup>e</sup> siècle, ces avantages étaient déjà présents mais il faut ajouter l'élément clé de la péréquation des risques.

27. Voir par exemple TRACY, James D., *Holland under Habsburg rule, 1506-1566. The Formation of a Body Politic*, Berkeley, Los Angeles/Oxford, University of California Press, 1990 ; TIELHOF, Milja van, *De Hollandse graanhandel...*, *op. cit.*, et *id.*, *The « Mother of All Trades »...*, *op. cit.* ; SICKING, Louis, « Die offensive Lösung. Militärische Aspekte des Holländischen Ostseehandels im 15. und 16. Jahrhundert », *Hansische Geschichtsblätter*, 117, 1999, p. 39-51 et *id.*, *Neptune and the Netherlands...*, *op. cit.*

28. EMMER, Pieter C., POTON DE XAINTRAILLES, Didier, et SOUTY, François (dir.), *Les Pays-Bas et l'Atlantique 1500-1800*, Rennes, PUR, 2009, et BRUYN KOPS, Henriette de, *A spirited exchange. The wine and brandy trade between France and the Dutch Republic in its Atlantic framework, 1600-1650*, Leiden et Boston, Brill, 2007, représentent des exceptions récentes. LESGER, C., *Handel in Amsterdam ten tijde van de Opstand. Kooplieden, commerciële expansie en verandering in de ruimtelijke economie van de Nederlanden ca. 1550-ca. 1630*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2001, est une exception positive de la perspective d'Amsterdam.

communes et bon marché, voyaient désormais leurs cargaisons complétées de produits plus estimés. Dans un cas comme dans l'autre, le nombre des bateaux qui composaient la flotte marchande hollandaise avaient permis aux négociants, en y répartissant leurs biens, de réduire considérablement les risques de perte. L'on sait par ailleurs que les mesures prises pour sécuriser le voyage de ces navires étaient moins lourdes, et donc moins onéreuses, que celles nécessaires au convoi de bâtiments chargés uniquement de produits très appréciés. Les équipages hollandais comportaient un tiers d'hommes de moins, ce qui augmentait d'autant les capacités de transport de leurs bateaux. Leurs nolis étaient donc de 40 % inférieurs à ceux des Anversois. Autrement dit, mixant les cargaisons de marchandises aux valeurs différentes, les Hollandais diminuaient les coûts de protection du transport. Cela explique pourquoi ils voyaient d'un mauvais œil les mesures sécuritaires proposées par le gouvernement central dans le projet d'ordonnance.

Parce qu'ils étaient en mesure d'abaisser les frais du transport, les capitaines hollandais proposaient des prix très compétitifs avec lesquels leurs concurrents espagnols et anversois ne pouvaient pas rivaliser. Ces derniers, qui jusque là prenaient en charge une part importante du trafic entre l'Espagne et les Pays-Bas, étaient conscients des avantages qu'offraient les armateurs hollandais. Ils se plaignirent donc ouvertement auprès du gouvernement central à Bruxelles de leurs procédés, en particulier de celui qui consistait à associer dans un même chargement des denrées de valeurs très différentes. Selon eux, cette pratique aurait provoqué la perte de marchandises en mer. En effet, les capitaines hollandais empilaient sur leur propre sel des produits de luxe appartenant à d'autres commerçants ; si, pendant une tempête, leur navire connaissait une avarie, ils commençaient par jeter à la mer les marchandises situées sur le dessus, – celles de grande valeur –, pour ne pas perdre leur cargaison de sel. S'il n'est pas exclu que cette accusation ait été fondée, elle ne discréditait pas pour autant le procédé dans lequel les commerçants trouvaient finalement un réel intérêt. En somme, il ne fait aucun doute qu'au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, les capitaines anversois reconnaissaient la supériorité de la navigation de leurs confrères hollandais.

### ***Troisième avantage : réduction ou suppression des assurances***

On l'aura compris, il découle des méthodes hollandaises d'armement et d'affrètement une meilleure péréquation des risques, au point que les marchands de produits de forte valeur pouvaient s'abstenir d'assurer leurs biens ou, tout du moins, les assurer pour de bien meilleurs tarifs. Cela explique également les positions anversoises qui pressaient le gouvernement de maintenir les capacités d'assurance, tandis que les Hollandais ne s'opposaient pas aux mesures prévues pour en limiter l'usage.



### ***Les avantages renforcés en temps de guerre***

Les avantages acquis par les Hollandais en matière de gestion des risques étaient encore plus sensibles en période de conflit, puisqu'alors les nolis augmentaient<sup>29</sup>. Il est à noter que pendant une période de trente-huit ans, entre 1521 et 1559, les Habsbourg et les Valois se sont affrontés à six reprises, les guerres couvrant une période totale de vingt ans. Ces dernières eurent de graves répercussions sur la mer, menaçant directement le commerce entre les Pays-Bas, la France, l'Espagne et le Portugal. Les États de Hollande n'avaient pas de doutes quant à la rentabilité de la navigation en période d'hostilité quand ils affirmaient en 1536 que « en temps de guerre avec les Français le plus grand profit est à faire vers l'ouest et qu'ils [les capitaines hollandais] faisaient incomparablement plus de profits en temps de guerre que en temps de paix, grâce au sel et aux autres marchandises qu'ils vont chercher en Andalousie et dans d'autres quartiers<sup>30</sup> ». En effet, durant les crises, tandis que leurs concurrents voyaient croître les coûts d'armement et de protection des navires, – augmentation qui était répercutée sur leurs nolis –, les Hollandais pouvaient stabiliser les prix en naviguant en escadres d'une part, en répartissant les marchandises de valeur sur un grand nombre de bâtiments d'autre part. Ainsi, l'attractivité de leurs tarifs de transport se trouvait renforcée. Pendant ces nombreuses années de guerre, les Hollandais purent étendre leur avantage sur leurs concurrents et dominer la navigation vers l'ouest. Au cours des années 1540, ils auraient importé aux Pays-Bas plus de marchandises que l'ensemble des autres nations néerlandaises et étrangères. Si une telle affirmation mérite d'être tempérée, il n'en reste pas moins que la dynamique hollandaise décriée par les déclarations anversoises était bien réelle.



Dans tous les secteurs de la navigation maritime, les Hollandais ont su réduire les risques de façon plus efficace et plus économique que leurs concurrents. S'agissant de la pêche, les réalités géopolitiques (degré d'exposition aux attaques de l'ennemi principal de l'époque, la France) et navales (capacité des busses à porter elles-mêmes de l'artillerie) des différents acteurs tournèrent à leur avantage. Tandis que les Hollandais s'abstenaient d'équiper des navires de convois, considérant cette mesure coûteuse comme une ultime possibilité en cas de menace extrême, les Flamands y avaient systématiquement recours en période de guerre. Il en découlait une disparité des coûts investis dans la protection navale, ce qui impactait la rentabilité et donc le dynamisme des flottes flamandes. Ce fut

29. La validité générale de ce principe à l'époque moderne est confirmée par une liste de frets présentée par VAN TIELHOF, *The « Mother of All Trades »...*, *op. cit.*, p. 342-345. Les frets moyens ont été augmentés pendant la première décennie du XVIII<sup>e</sup> siècle, à l'époque de la Grande Guerre nordique (1700-1721).

30. HÄPKE, Rudolf (dir.), *Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und zur Deutschen Seegeschichte, 1531-1557*, München et Leipzig, Duncker & Humblot, 1913, p. 31.

l'un des principaux facteurs qui permirent à la pêche hollandaise d'affirmer sa suprématie<sup>31</sup>.

En matière de transport et de commerce maritime, les Hollandais ont également su réaliser une réduction des risques plus efficace que leurs homologues anversois et étrangers. En direction de l'est et de l'ouest, ils s'imposèrent sur le marché du fret des marchandises de valeur, tirant parti de leur grande flotte initialement destinée au trafic des denrées communes. La répartition d'articles onéreux (cuivre, cire et épices) sur plusieurs bâtiments chargés de produits de moindre valeur (sel et blé), permettait de limiter les frais inhérents à la protection du transport, ce qui n'était pas le cas lorsque ces biens précieux étaient concentrés sur un même bateau. Les Hollandais obtinrent ainsi un avantage déterminant sur les capitaines anversois qui, au contraire, se voyaient obligés de pourvoir leurs navires de moyens de défense (hommes, armes et munitions) plus nombreux et plus coûteux. La combinaison et la diversification du fret ont donc été une des clés du succès hollandais dans le transport maritime des Pays-Bas avant le milieu du XVI<sup>e</sup> siècle. Ce ne fut pas la seule. La propriété partagée des navires et la réduction, voire l'absence, des polices d'assurance, leur permirent également de réduire de façon substantielle les frais de protection, et donc celui de leurs nolis, devançant en cela largement leurs homologues flamands et anversois. L'on peut ainsi penser que le lobbying flamand et anversois fut davantage motivé par des considérations de concurrence maritime que par la seule volonté d'améliorer la sécurité navale.

Notons enfin que c'est pendant les guerres entre Habsbourg et Valois (1521-1559), et plus particulièrement avant 1550 déjà, que ces réussites hollandaises s'opérèrent. Ce constat contribue à soutenir l'idée selon laquelle l'importance de la Révolte dans la croissance économique des Provinces-Unies doit être relativisée.

---

31. SICKING, Louis et VLIET, Adri P. van, « Our Triumph of Holland. War, Violence and the Herring Fishery of the Low Countries, c. 1400-1650 », dans SICKING, Louis, et ABREU-FERREIRA, Darlene, (dir.), *Beyond the Catch. Fisheries of the North Atlantic, the North Sea and the Baltic, 900-1850*, Leiden et Boston, Brill, 2009, p. 337-364.

## RÉSUMÉ

Le duché de Brabant et les comtés de Flandre, Hollande et Zélande étaient considérés comme le centre névralgique des Pays-Bas aux XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles : la majorité de la population y habitait, le degré d'urbanisation y était le plus élevé et la production industrielle et artistique y était concentrée. De véritables sociétés maritimes s'y étaient également développées. Les administrations régionales de ces provinces côtières et les administrations locales des villes littorales faisaient pression sur le gouvernement central afin que leurs intérêts soient défendus. Il s'agissait tout particulièrement du commerce maritime et de la pêche, deux activités qui étaient mises en danger par la guerre, la course et la piraterie. Ces menaces furent quasi permanentes pendant les guerres entre les Valois et les Habsbourg, seulement interrompues épisodiquement entre 1521 et 1559, et eurent de graves conséquences sur la pêche et le commerce maritime. Pour y obvier, des groupes d'intérêts ont souvent essayé d'influencer les autorités régionales et centrales afin de les sensibiliser à la défense de leurs intérêts. L'article propose une analyse comparative de leurs initiatives afin de mettre en évidence leurs stratégies de résorption des risques.

## ABSTRACT

*The duchy of Brabant and the counties of Flanders, Holland and Zealand were considered to be the beating heart of the Low Countries in the fifteenth and sixteenth centuries: most of the population resided there, the degree of urbanisation was higher, and the industrial and artistic production was concentrated there. Truly maritime societies had developed. The regional administration of these coastal provinces and the local administration of the littoral towns put pressure on the central government to defend their interests. In particular, this involved the twin issues of maritime commerce and fishing, two activities that had been put at risk by war, privateering and piracy. These threats were almost constant dangers during the Habsburg-Valois conflict that continued with only episodic interruptions between 1521 and 1559. This had serious consequences for fishing and maritime commerce and led interest groups to lobby both regional and central authorities to encourage them to defend their interests. This study offers a comparative analysis of their initiatives in order to highlight the strategies they adopted to reduce risks.*