Hakkı Kadı, Ismail
Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century: Competition and Cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam.

Leyde, Boston, Brill, 2012,
353 p.
(The Ottoman Empire and its Heritage 50).
ISBN: 978-90-04-22517-6

Jusqu'à présent, les ouvrages consacrés au commerce entre les Pays-Bas et l'Empire ottoman se focalisaient essentiellement sur Istanbul et Smyrne/Izmir. C'est donc un livre original et novateur que nous propose Ismail Hakkı Kadı, diplômé de l'université de Leyde, car, comme le titre nous laisse l'entendre, il sera surtout question de commerce entre Ankara et Amsterdam, Izmir n'apparaissant qu'en toile de fond et de relais commercial.

L'ouvrage proprement dit se divise en trois parties. Il est précédé d'une longue introduction de 26 pages qui expose les raisons pour lesquelles ce commerce entre la Hollande et l'Empire ottoman mérite d'être reconsidéré : cette activité reste importante tout au long des XVI^e^-XVIII^e^ siècles ; son organisation est originale et diffère de celle de la France ou de l'Angleterre car il n'y a pas de monopole d'une compagnie nationale ; le commerce hollandais reste ouvert à tout marchand, quelle que soit sa nationalité. Cette perméabilité offrira des opportunités aux marchands ottomans qui, non seulement vont prendre progressivement le contrôle de la route commerciale Ankara-Smyrne, mais également prendre pied à Amsterdam. Enfin, et il est important de le souligner même s'il s'agit d'une évidence, l'auteur maîtrise l'ottoman et le néerlandais, ce qui lui permet d'accéder à de nombreuses sources, pour la plupart inédites.

Dans la première partie, « *Countering Dutch Commercial expansion in Northwestern Anatolia* » (p. 27-142), I. H. Kadı rappelle ce qui fait la richesse du commerce hollandais depuis la seconde moitié du XVII^e^ siècle : le mohair, laine fabriquée à partir de la toison de la chèvre d'angora. C'est la principale industrie d'Ankara (d'où la laine doit son appellation), modeste bourgade de 23 000 à 25 000 habitants en 1700, dominée par une citadelle, située à une vingtaine de jours de caravane de la ville portuaire d'Izmir. Toute l'économie de la ville et des environs repose sur cette laine réputée pour sa finesse, sa brillance, son confort. De nombreux ateliers de fileurs et de tisserands produisent des vêtements soyeux (camelots), des châles et de la laine filée. La demande intérieure étant très importante, l'exportation du mohair est strictement surveillée et contrôlée par le gouvernement ottoman qui n'hésite pas, à certaines époques, à en interdire la vente aux étrangers.

Le mohair est une marchandise très prisée par les marchands occidentaux ; Vénitiens, Polonais et Anglais dominent le marché au début du XVII^e^ siècle ; plus tard, le marché sera surtout aux mains des marchands français et hollandais. Au début du siècle suivant, ces derniers en détiendront le monopole ; on estime qu'à cette époque, ils exportent les 2/3 des fils de mohair d'Ankara vers la Hollande pour satisfaire principalement l'industrie textile de Leyde. Les Hollandais ont cependant du mal à maintenir leur suprématie d'autant qu'à la même époque, les Français deviennent le principal partenaire commercial des Ottomans.

Cette féroce compétition entre marchands étrangers et marchands locaux a pour corollaire le contrôle étroit du commerce caravanier entre Ankara et Smyrne. Elle induit de multiples crises, dont l'une des plus importantes éclate en 1706. La guerre de succession d'Espagne (1701-1714) a eu pour conséquence de faire chuter les exportations, amenant les marchands ottomans (turcs, arméniens, grecs et juifs) à se liguer pour s'opposer à la vente à perte des fils de mohair à Izmir. Ces derniers s'organisent avec les autorités locales pour évincer les maisons de commerce européennes, demandant à bénéficier des mêmes exemptions de taxes que les Occidentaux. Les ambassadeurs européens en poste à Istanbul répliquent aussitôt en faisant valoir leurs droits. Les capitulations, en effet, non seulement exemptent leurs ressortissants de certaines taxes, mais ces derniers bénéficient en outre d'une protection juridique leur permettant d'échapper aux sentences des tribunaux locaux. Le *statu quo ante* domine, ne mettant pas fin aux crises qui éclateront dans les décennies suivantes.

Dans la seconde partie (« *Ottoman counter-expansion* », p. 143-234), l'auteur nous montre comment le commerce hollandais s'est organisé et étudie le rôle de plus en plus important tenu par les marchands ottomans non musulmans.

Dans un premier temps, I. H. Kadı nous présente les acteurs hollandais de ce commerce, organisé autour de la « Gentlemen Directors of Levant Trade and Navigation in the Mediterranean Sea » (DLH). Celle-ci n'est pas une compagnie détenant un monopole, mais un groupe de financiers contrôlant et surveillant le commerce d'exportation. Ses responsables

BCAI 30 (2016) Hakkı Kadi Ismail: Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century. Competition and Cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam., recensé par Frédéric Hitzel
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

sont choisis parmi les bourgmestres d'Amsterdam, lesquels sont souvent des commerçants ayant des intérêts dans le Levant. Sept membres, eux-mêmes sous contrôle de la municipalité d'Amsterdam, se réunissent chaque semaine, leur désignation se faisant par roulement. Les Anglais et les Français disposent d'une organisation commerciale très différente. Depuis 1581, l'Angleterre a encouragé la création de la *English Levant Company*, et, copiant le modèle britannique, en France, en 1670, Colbert mettra en place la Chambre de commerce de Marseille, dont le pouvoir sera lui-même contrebalancé par un ambassadeur à Istanbul nommé uniquement par le roi.

À la différence de leurs homologues anglais et français, qui n'autorisent pas la présence d'étrangers dans leur commerce, ou du moins le font secrètement, les Hollandais adoptent une position très libérale. Ils n'y mettent aucun obstacle et n'imposent pas de hiérarchie. Cette attitude libérale va permettre aux marchands ottomans de pénétrer le marché hollandais et d'établir des contacts directs avec les entreprises des Pays-Bas. Ce modèle libéral se retrouve également dans l'organisation de la navigation marchande hollandaise. Alors que la *English Levant Company* contrôle la navigation commerciale anglaise en Méditerranée, en Hollande, n'importe quel individu est libre d'affréter un navire, de recruter son équipage, et de se lancer dans le commerce. Les autorités se contentent seulement de vérifier que l'embarcation est suffisamment armée et que les documents soient en règle.

Cette présence d'Orientaux dans le commerce hollandais permet des échanges fructueux entre marchands ottomans installés à Izmir et marchands hollandais à Amsterdam. Les premiers ont surtout compris qu'ils avaient tout intérêt à vendre à bas coût et à offrir des produits de qualité. Les Arméniens vont ainsi rapidement contrôler le commerce du mohair, tandis que les Grecs s'investiront dans celui du coton.

Si la présence des Grecs à Amsterdam est relativement récente et ne date que de la fin du XVII^e^ siècle, il n'en n'est pas de même des Arméniens. Ces derniers sont présents depuis déjà deux siècles par le biais du commerce de la soie avec la Perse. Bien que peu nombreux, les Arméniens d'Anatolie surent développer une petite communauté, établissant une église à Kromboomsloot dirigée de 1734 à 1768 par un prêtre originaire d'Amasya. Cette présence de marchands orientaux à Amsterdam, connaissant bien les produits et les rouages du commerce, permet d'optimiser la performance des entreprises. Certaines tenteront de conquérir de nouveaux marchés tant en Hollande, que dans d'autres ports méditerranéens, voire en Russie. Certains Orientaux se feront citoyens d'Amsterdam, mais leur nombre restera très limité.

Dans la troisième et dernière partie (« *Accommodating the unusual : adjustments in Dutch and Ottoman policies* », p. 235-310), l'auteur analyse la position commerciale de la Hollande au Levant. Quelles sont ses caractéristiques ? Comment celle-ci a-t-elle évolué ? Il semblerait que, pendant longtemps, les autorités hollandaises ne prirent pas suffisamment en compte l'évolution politique et économique du Levant. Ils restèrent sur leurs positions acquises, restant sourds aux retraits progressifs de leur commerce sur la place de Smyrne. C'est seulement dans la seconde moitié du XVIII^e^ siècle, lorsqu'ils virent leurs propres marchands évincés par les marchands Ottomans qui nolisaient des navires étrangers, qu'ils décidèrent de réagir. Les États-Généraux mirent en place toute une série de règles protectionnistes et prirent des mesures fiscales contraignantes pour décourager les étrangers de s'opposer à leur présence dans le commerce du Levant.

Dans cette même partie, l'auteur est critique à l'égard des travaux de certains historiens qui, selon lui, n'ont pas suffisamment étudié les relations entre administration ottomane centrale et élites non musulmanes, notamment à l'effet de protéger les industries locales par des politiques protectionnistes. On possède cependant quelques exemples, mais ils sont tardifs. C'est le cas en 1797, lorsque le Résident de Hollande à Istanbul reçut un mémorandum de la Porte demandant à ce que les sujets de la République de Hollande soient exemptés de toutes taxes, et qu'il en soit de même pour les sujets des territoires ottomans installés en Hollande. L'administration ottomane formula cette requête pour répondre aux attentes des marchands grecs qui, après avoir longtemps vécu en Hollande, parfois sur plusieurs générations avaient redécouvert leur ottomanité et tentaient de contourner les mesures protectionnistes dont ils étaient victimes.

Poursuivant les travaux de ses maîtres et prédécesseurs à l'université de Leyde, à commencer par le professeur Alexander Hendrik de Groot, et ses collègues Maurits van den Boogert et Daniel Goffman, Ismail Hakkı Kadı nous permet de nous replonger dans les échanges entre les Pays-Bas et l'Empire ottoman. En choisissant de focaliser son étude sur le XVIII^e^ siècle, il nous montre comment ce commerce hollandais, si présent dans l'importation du mohair d'Ankara, a dû progressivement laisser la place aux intermédiaires locaux. Son ouvrage, dense, est riche

BCAI 30 (2016) Hakkı Kadi Ismail: Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century. Competition and Cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam., recensé par Frédéric Hitzel
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

en documents et en informations. Le chapitre sur les communautés arméniennes et grecques installées à Amsterdam pourra être utilement complété par les récentes études de nos collègues David Do Paço et Mathieu Grenet (1).

Frédéric Hitzel
CNRS-EHESS

(1) David Do Paço, *L'Orient à Vienne au dix-huitième siècle*, Oxford, Voltaire Foundation, 2015, 304 p. (Oxford University Studies in the Enlightenment) et Mathieu Grenet, « Naissance et affirmation d'une nation étrangère entre colonie et groupe de pression : le cas des Grecs à Venise entre le XV^e^ et le XVII^e^ siècle », in Albrecht Burkardt (dir.), *Commerce, voyage et expérience religieuse, XVI^e^-XVIII^e^ siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2007, p. 419-438 ; « Grecs de nation, sujets ottomans : expérience diasporique et entre-deux identitaires, v.1770-v.1830 », in Jocelyne Dakhlia et Wolfgang Kaiser (dir.), *Les musulmans dans l'histoire de l'Europe*, t. II, *Passages et contacts en Méditerranée*, Paris, Albin Michel, 2013, p. 311-344.

BCAI 30 (2016) Hakkı Kadi Ismail: Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century. Competition and Cooperation in Ankara, Izmir, and Amsterdam., recensé par Frédéric Hitzel
© IFAO 2026 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net