

Revue d'histoire maritime

22
23

Dossier. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1374-7

L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au ^{xx}e siècle



Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Charline,
Gérard Le Bouëdec
& Jean-Pierre Poussou

n° 22 - 23
L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité
au xx^e siècle

David Plouviez (dir.)

Depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sineus of Power*, l'analyse de l'économie de la guerre navale est très présente chez les historiens britanniques. À travers ce numéro double, la *Revue d'histoire maritime* souhaite qu'elle prenne bonne place dans l'historiographie française. Le dossier présente ainsi tour à tour comment la piraterie de l'époque hellénistique doit être comprise comme une activité de prédation maritime et non pas seulement analysée en termes de guerre sur mer, quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte, ou bien encore comment le Parlement français, au début de la Troisième République, n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets.

Six études, qui accompagnent le dossier, composent la rubrique *Varia* : les marins hollandais et la navigation en Méditerranée au xviii^e siècle ; la Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest à l'époque moderne ; les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au xix^e siècle : un regard intime et singulier ; naviguer en Normandie littorale vers 1660 ; de l'Ancien Régime au Premier Empire : les officiers et les équipages de la marine militaire française ; la Grande Guerre sur mer : la Marine et les marins en guerre.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

**L'Économie
de la guerre navale,
de l'Antiquité au xx^e siècle**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1371-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1372-3

Dossier. Introduction – 979-10-231-1373-0

Dossier. Jean-Marie Kowalski – 979-10-231-1374-7

Dossier. David Bramoullé – 979-10-231-1375-4

Dossier. Christophe Masson – 979-10-231-1376-1

Dossier. Isabelle Theiller – 979-10-231-1377-8

Dossier. Benjamin Darnel – 979-10-231-1378-5

Dossier. Augustín González Enciso – 979-10-231-1379-2

Dossier. Olivier Corre – 979-10-231-1380-8

Dossier. David Plouviez – 979-10-231-1381-5

Dossier. Patrick O'Brien – 979-10-231-1382-2

Dossier. Sébastien Nofficial – 979-10-231-1383-9

Dossier. Frédéric Staffroy – 979-10-231-1384-6

Varia. Thierry Allain – 979-10-231-1385-3

Varia. Youenn Le Prat – 979-10-231-1386-0

Varia. Patrick Louvier – 979-10-231-1387-7

Varia. Édouard Delobette – 979-10-231-1388-4

Varia. André Zysberg – 979-10-231-1389-1

Varia. Tristan Lecoq – 979-10-231-1390-7

Chroniques. Caroline Mougne – 979-10-231-1391-4

Chroniques. Thomas Vaisset – 979-10-231-1392-1

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
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

**Revue dirigée par Olivier Chaline,
Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou**

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (21) était consacré aux *Nouveaux enjeux de l'archéologie sous-marine*.

Le prochain numéro (24) portera sur *La Gestion et l'exploitation des ressources de la mer de l'époque moderne à nos jours*.

Comité scientifique international

Nicholas Rodger (All Souls Oxford College), Pieter C. Emmer (Leyde), Manuel Bustos Rodriguez (Cadix), Miguel-Angel De Marco (Buenos Aires)

Comité éditorial

Martine Acerra, Dominique Barjot, Christian Buchet, Gilbert Buti, commissaire général Vincent Campredon, Amiral Jacques Chatel, Patrick Geistdoerfer, Philippe Haudrière, Philippe Hroděj, Christian Huetz de Lempis, Gérard Le Bouëdec, Henri Legohérel, Jean-Louis Lenhof, Bruno Marnot, Silvia Marzagalli, Olivier Pétré-Grenouilleau, Mathias Tranchant, Michel Vergé-Franceschi, Patrick Villiers, André Zysberg

Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier et les ouvrages à recenser sont à adresser à :

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes

Sorbonne université

1 rue Victor Cousin

F-75230 Paris cedex 05

SOMMAIRE

Éditorial

Jean-Pierre Poussou	9
---------------------------	---

I. DOSSIER

L'ÉCONOMIE DE LA GUERRE NAVALE, DE L'ANTIQUITÉ AU XIX^e SIÈCLE

Introduction

David Plouviez	17
----------------------	----

Économie des activités de prédation maritime à l'époque hellénistique

Jean-Marie Kowalski	27
---------------------------	----

Financer l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171) : contraintes financières et enjeux politico-économiques

David Bramoullé	43
-----------------------	----

Financer les flottes de guerre : Administrations et usages français en Italie à l'époque du Grand Schisme d'Occident

Christophe Masson	63
-------------------------	----

Les salaires des ouvriers de marine au Clos des Galées de Rouen, chantier naval du roi au xiv^e siècle

Isabelle Theiller	77
-------------------------	----

Anatomie financière d'une défaite navale : coûts d'exploitation et gestion budgétaire de la Marine de Louis XIV pendant la guerre de Succession d'Espagne (1701-1714)

Benjamin Darnell	95
------------------------	----

Mobilisation des ressources de guerre et logistique navale en Espagne (1717-1733)

Augustín González Enciso	117
--------------------------------	-----

Les fournisseurs locaux de l'arsenal de Brest au xviii^e siècle

Olivier Corre	137
---------------------	-----

Entre « l'État et le marché » : La fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle et la Marine française, 1780-1823

David Plouviez	157
----------------------	-----

La puissance navale et la précoce industrialisation de l'économie de l'île de Grande-Bretagne, de l'époque de Cromwell au triomphe de Nelson

Patrick O'Brien	175
-----------------------	-----

Le Parlement français et le coût de sa flotte de guerre 1871-1914 Sébastien Nofficial	195
Défense des bases navales et crises économiques :Le Parlement au soutien de la Marine (1919-1931) Frédéric Saffroy	213

II

VARIA

Retour d'expérience maritimeLes marins hollandais et la navigation en Méditerranée au XVIII ^e siècle Thierry Allain	235
« Moi je distingue une galère/Au pavillon sicilien » La Méditerranée des chansons de marins de l'Europe du Nord-Ouest (France, îles Britanniques) à l'époque moderne Youenn Le Prat	253
Les officiers de marine britanniques et la Méditerranée au XIX ^e siècle : un regard intime et singulier ? Patrick Louvier	277
Naviguer en Normandie littorale vers 1660 Édouard Delobette	303
De l'Ancien Régime au Premier Empire:Les officiers et les équipages de la marine militaire française André Zysberg	345
La Grande Guerre sur mer. La Marine et les marins en guerre Tristan Lecoq	369

III

CHRONIQUES

Mémoires de masters, thèses et habilitations en histoire maritime soutenus en 2015	405
Exploitation et utilisation des invertébrés marins durant la protohistoire sur le territoire continental et littoral Manche-Atlantique français Caroline Mougne	409
L'Amiral Georges Thierry d'Argenlieu. La mer, la foi, la France Thomas Vaisset	415

IV
COMPTES RENDUS

Paolo Calcagno, <i>Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra</i>	425
David Plouviez, <i>La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle</i>	427
Jacques Péret, <i>Capitaine Rochelais. Joseph Micheau. Négrier, corsaire et marin de la République (1751-1821)</i>	431
Bernard Costagliola, <i>Darlan. La collaboration à tout prix</i>	434
Christian Borde et Éric Roulet (dir.), <i>Les Journaux de bord, XIV^e-XX^e siècle</i>	436

L'économie de la guerre navale

De l'Antiquité au xx^e siècle

ÉCONOMIE DES ACTIVITÉS DE PRÉDATION MARITIME À L'ÉPOQUE HELLÉNISTIQUE

Jean-Marie Kowalski

Université Paris Sorbonne – École navale, FED 4124

« Marchand! Accoste et décharge! Tout est vendu¹. » À en croire Strabon, l'intensité du commerce des esclaves sur le marché de Délos, alimenté par les pirates ciliciens fournissant notamment une clientèle romaine, serait devenue proverbiale. La piraterie en Méditerranée orientale aurait ainsi satisfait les besoins d'une société considérablement enrichie après s'être affranchie de ses principaux ennemis extérieurs. Des « dizaines de milliers » d'hommes et de femmes auraient transité chaque jour par cette île de la mer Égée. Le chiffre est sans aucun doute peu crédible, mais il souligne le rôle joué par la piraterie dans ce commerce indispensable aux économies antiques, un commerce encouragé par les rivalités entre puissances régionales. Ici, la tentation est grande de rapprocher le phénomène observé d'une situation contemporaine dans laquelle la piraterie apparaît comme un risque pour une économie mondialisée tributaire du commerce maritime, tandis que la faiblesse ou dans d'autres cas la rivalité des États lui donnerait libre cours, certains acteurs s'emparant quant à eux de l'occasion qui leur est donnée d'intervenir militairement dans des régions éloignées de leurs bases.

La figure du pirate fascine au point d'avoir fourni les premières figures romanesques de la littérature gréco-romaine², mais cette fascination, qui perdure aujourd'hui – nourrie par l'actualité du milieu maritime³ –, fait courir le risque permanent d'observer un objet d'étude ancien au travers du prisme déformant de nos préoccupations contemporaines. Ce biais est particulièrement

1 Strabon, *Geographie*, éd. August Meineke, Leipzig, Teubner, 1853, t. III, XV, 5, 2.

2 *Romans grecs et latins*, éd. Pierre Grimal, Paris, Gallimard, coll. « La Pléiade », 1958.

3 Selon le rapport 2013 du Bureau maritime international, le nombre d'attaques et de tentatives d'attaque de pirates s'est élevé à 264 en 2013. Ce nombre important est cependant en forte baisse par rapport à l'année 2010 au cours de laquelle 445 événements avaient été recensés. Voir ICC, International Maritime Bureau, *Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the Period 1 January-31 December 2013*, en ligne, disponible à l'adresse: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>, consulté le 24 mai 2017.

perceptible dans les études de Sestier et d'Ormerod. La première, parue en 1880⁴, désignait l'avènement du christianisme et la conquête de l'Algérie par la France au XIX^e siècle comme les deux périodes charnières d'une histoire de la lutte opposant la barbarie et la civilisation. Dans la seconde, Ormerod⁵, influencé par la représentation britannique de la puissance maritime, dénonçait quant à lui l'absence d'empire capable de venir à bout de ce phénomène et une géographie favorable comme les deux facteurs essentiels du développement de la piraterie. Dans les œuvres de fiction, on observe qu'avant d'être une figure romanesque de l'antiquité tardive, le pirate est un motif récurrent de la comédie nouvelle de Ménandre à la fin du IV^e siècle av. J.-C., et de ses héritiers latins, tels Plaute et Térence au II^e siècle av. J.-C.⁶, motif sans doute révélateur d'une préoccupation sociale et de craintes communément partagées durant la période hellénistique.

Le pirate antique est le plus souvent désigné comme un « *lèstès* », un brigand, qui agit sur terre comme sur mer, sans que son activité puisse se réduire aux catégories juridiques contemporaines⁷. Ses attaques, tantôt dirigées contre d'autres navires marchands, tantôt contre des sites terrestres, et commises parfois dans le sillage des flottes de guerre, suscitent une émotion dont le degré varie en fonction de la condition servile ou libre de ceux qui en sont les victimes. Quant aux cités, elles semblent adopter des comportements fort variables face aux pirates, tandis que certains peuples passent pour avoir fait de la piraterie un moyen de subsistance, l'ayant placée au cœur de leurs activités économiques.

Les sources littéraires et épigraphiques, bien qu'abondantes, ne permettent pas une approche quantitative de l'économie de la piraterie maritime. En revanche, plus encore que la question de la légalité des actes commis se pose celle de leur insertion dans les modèles économiques anciens. Le pirate, le marchand, le marin, le mercenaire ne se confondent pas, mais les frontières qui séparent ces différents acteurs du milieu maritime sont sans doute moins nettes qu'il n'y paraît au premier regard.

4 Jules-Marie Sestier, *La Piraterie dans l'antiquité*, Paris, A. Marescq aîné, 1880.

5 Henry Arderne Ormerod, *Piracy in the Ancient World: An Essay in Mediterranean History*, Liverpool, University of Liverpool Press, 1924.

6 Ménandre, *Les Sicyoniens*, éd. Alain Blanchard, Paris, Les Belles Lettres, 2009, l. 5-7 ; Plaute, *Poenulus* [*Le Carthaginois*], dans *Comédies*, éd. Alfred Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 2003, t. V, l. 896-897 ; Plaute, *Miles Gloriosus* [*Le Soldat fanfaron*], éd. Alfred Ernout, Paris, Les Belles Lettres, 1992, t. IV, l. 118 ; Térence, *L'Eunuque*, éd. Jules Marouzeau, Paris, Les Belles Lettres, 2015, l. 114.

7 *Convention des Nations unies sur le droit de la mer*, 10 décembre 1982, art. 101. La piraterie y est définie comme un acte illicite commis par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef, en haute mer (au-delà de la limite des eaux territoriales), contre un autre navire ou aéronef. Les actes de piraterie ne peuvent donc juridiquement être commis à terre, dans les eaux territoriales d'un État ou encore contre d'autres victimes que des navires ou aéronefs.

Il existe essentiellement deux possibilités pour un homme libre de perdre sa liberté et de connaître ainsi la condition d'esclave. La première est d'être capturé à la pointe de la lance, la seconde est d'être victime de l'exercice par autrui du droit de représailles (*rhusia*) qui peut s'exercer lorsqu'une personne ou un groupe s'estime lésé par un tiers. La communauté lésée tout entière ayant sa part dans le butin récupéré sur autrui, il n'est pas illégitime de mener des représailles bien supérieures au dommage subi⁸. À ces deux risques essentiels s'en ajoute un troisième, celui d'être capturé par des pirates.

Dans ce dernier cas, le sort des captifs varie en fonction du statut de la personne capturée. En effet, la capture de citoyens libres suscite d'une manière générale une forme de réprobation rendue perceptible par le nombre des inscriptions de la période hellénistique relatant les suites d'événements de cette nature. L'abondance de ces documents appelle au moins deux remarques. La première est que la richesse des sources épigraphiques est sans doute moins le signe de la fréquence des faits rapportés que de leur caractère exceptionnel et de l'émotion qu'ils ont suscitée. D'autre part, ces inscriptions placent les actes commis dans la catégorie des actes illégitimes à caractère crapuleux qui appellent une réaction collective. Cette réaction est d'ordre militaire lorsque des navires prennent les pirates en chasse, ou que des habitants s'opposent à eux par les armes. Toutefois, lorsque les pirates parviennent à leurs fins, les habitants n'ont plus d'autre solution que de payer une rançon financée par les familles des captifs, par de généreux donateurs ou par la collectivité. Les sommes versées sont alors infiniment supérieures à celles demandées pour un esclave sur les nombreux marchés que comptent les îles et les côtes de la mer Égée et de la Méditerranée orientale.

La capture de citoyens libres ne peut donc se confondre avec la capture d'êtres qui connaissent déjà la condition d'esclave, mais l'activité de type crapuleux qui se développe de la sorte s'exerce par des réseaux parallèles à ceux du commerce d'esclaves. Si le pirate qui entre dans un port avec sa cargaison d'esclaves se mue en commerçant une fois son navire accosté, il n'en va pas exactement de même de celui qui cherche à percevoir une rançon après avoir capturé des hommes libres. Le recours à des intermédiaires s'avère pour cela nécessaire. Un doute plane ainsi sur l'identité du « généreux » Sèmos de Délos – île dont le commerce de main-

8 L'origine de ces prises de butin en guise de représailles est fort ancienne. Dans l'*Odyssée* (V, 29-42), Zeus annonce le retour d'Ulysse après une longue période d'errance, mais les Phéaciens ne peuvent le ramener chez lui que sur un navire chargé de présents en quantité au moins aussi importante que s'il avait lui-même rapporté du butin de Troie, en compensation de son absence et des peines subies.

d'œuvre servile était particulièrement actif – honoré dans une inscription de la fin du III^e siècle av. J.-C. pour avoir rendu leur liberté à des femmes de la cité carienne de Theangela en payant leur rançon après qu'elles eurent été capturées dans un raid de pirates⁹. Rien n'indique en effet qu'il ait financé de lui-même cette rançon. Peut-être n'a-t-il joué que le rôle d'intermédiaire entre les familles des captives ou leur cité et les pirates. On peut formuler l'hypothèse que ce type de personnage a été lui-même complice des ravisseurs. Dans certains cas, les victimes sont obligées de financer elles-mêmes leur propre libération. C'est la mésaventure que vécut un certain Épiclès¹⁰. Fils d'un citoyen crétois de la cité d'Oaxos installé sur l'île de Chypre, il fut capturé avec sa mère après le décès de son père et vendu comme esclave à Amphissa (Phocide) où il parvint à payer une rançon pour racheter sa liberté et fonda une famille. Il ne réussit à réunir la somme que grâce à l'intervention d'un intermédiaire dont les motivations ne sont pas clairement établies, tant il est difficile de faire la part des choses entre l'authentique philanthropie à l'égard de concitoyens victimes d'actes crapuleux et le rôle d'un intermédiaire abusant d'une situation de faiblesse.

Le cas de la pratique de la piraterie dans le Bosphore Cimmérien est révélateur des ambiguïtés économiques liées aux intérêts politiques, de cette activité de prédation. D'après Diodore de Sicile, à la fin du IV^e siècle av. J.-C., dans les luttes fratricides qui opposèrent les fils de Pairisadès I^{er} pour le pouvoir sur la région du Bosphore Cimmérien, Eumélos prit la décision de mener une guerre sans merci contre les pirates qui sévissaient sur le Pont-Euxin¹¹. La description de Diodore se fait précise et révèle l'importance économique de cette activité pour la région. Hénioques, Tauriens et Achéens sont décrits comme des barbares habitués à mener des actions pirates sur le Pont-Euxin. La réussite d'Eumélos dans les opérations qu'il mena pour éradiquer la piraterie fit qu'il bénéficia d'une réputation favorable que répandirent les marchands hors de son pays. Strabon se montre plus précis sur les embarcations utilisées par les pirates de la région, à une période où ces derniers semblent particulièrement actifs¹². Celles-ci sont décrites comme petites, étroites et légères, capables d'accueillir vingt-cinq personnes à leur bord, et trente tout au plus, en de rares occasions. Appelées « camares » (*kamarai*) par les Grecs, ces embarcations sont parfois utilisées pour faire la guerre et opèrent en flottes. Elles sont suffisamment légères pour n'être non pas halées mais portées au sec à l'abri des arbres des régions

9 *Inscriptiones Graecae* (ensuite IG), éd. Pierre Roussel, Berlin, Reimer, 1914, XI, 4, 1054.

10 *Sylloge Inscriptionum Graecarum* (ensuite SIG), éd. Wilhelm Dittenberger, Leipzig, Hirzel, 1915-1924, 3, 622, B 2-10.

11 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, éd. Immanuel Bekker, Ludwig Dindorf et Curt Theodor Fischer, Leipzig, Teubner, 1906, t. V, XX, 25, 2.

12 Strabon, *Géographie*, éd. François Lasserre, Paris, Les Belles Lettres, 1975, t. VIII, XI, 2, 12.

dépourvues de ports dans lesquelles habitent les pirates. Strabon souligne la complicité des habitants du Bosphore qui auraient accordé aux pirates des possibilités de mouillage et l'accès à leur marché pour écouler le produit de leurs larcins, dont étaient victimes autant les navires marchands que les villes ou les campagnes. Ces pirates parvenaient donc à vendre leurs prises – dont la nature n'est pas précisée par Strabon – en dehors de leur propre territoire, et à les intégrer dans l'activité économique des ports. Vendre des hommes libres suppose l'existence d'intermédiaires ou de complices, que dénonce Strabon chez les Ciliciens¹³, accusés de pratiquer eux-mêmes la piraterie, d'offrir des bases aux pirates, mais aussi de leur ouvrir leurs ports pour vendre leur butin. Il en va de même pour la ville de Sidé en Pamphylie, dont il affirme qu'elle ouvrait ses quais aux Ciliciens qui venaient y vendre des esclaves, tout en sachant qu'il s'agissait d'hommes libres.

Pour tenter de se prémunir de ce risque, les cités signent des accords avec celles dans lesquelles se pratique le commerce d'esclaves. Vers 260-230 av. J.-C. un décret des Cnossiens rédigé après la visite d'ambassadeurs de Milet sur l'île de Crète, dont les ports étaient des lieux actifs du commerce d'esclaves, marque l'engagement pris par chacune des cités qu'aucun de leurs concitoyens n'achète un ressortissant libre de l'autre cité pour le réduire à la condition servile. Le texte précise que si l'acheteur ignore la condition de celui qu'il achète pour en faire son esclave, la vente est simplement annulée et les sommes versées lui reviennent. En revanche, si la transaction se fait en connaissance de la condition d'homme libre de l'individu, la vente est annulée, et l'acheteur perd son argent¹⁴. Il est en revanche rare qu'une cité encadre d'elle-même le commerce de main-d'œuvre servile. Athènes fait ici figure d'exception : une loi attribuée par le Pseudo-Plutarque à Lycurgue¹⁵ aurait ainsi interdit à tout citoyen ou tout étranger résidant à Athènes d'acheter des prisonniers de guerre de condition libre pour en faire des esclaves sans avoir obtenu le consentement de leur premier maître.

¹³ Strabon *Géographie*, éd. cit., XIV, 3, 2.

¹⁴ Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, Cambridge (U.K.), CUP, 1999, p. 62.

¹⁵ Plutarque, *Lives [Vie des dix orateurs]*, trad. Bernadotte Perrin, London, Heinemann, 1959, 842a. Le texte de cette loi est ambigu en raison tout d'abord de l'incertitude qui pèse sur l'établissement du texte dont on ne sait s'il s'appliquait exclusivement aux hommes libres ou s'il s'étendait aussi aux esclaves. Par ailleurs, rien ne permet de savoir si ce texte n'est que de circonstance, ou s'il est le signe d'une véritable amélioration du sort des prisonniers de guerre. Voir William Kendrick Pritchett, *The Greek State at War*, Berkeley, University of California Press, 1991, t. V, p. 416.

Une première approche de la piraterie pourrait conduire à ne prendre en considération uniquement son coût économique. Les puissances navales qui prennent en charge la lutte contre ce phénomène doivent en effet financer les dépenses engagées. Si l'on en croit la genèse des forces navales proposée par Thucydide dans les premières pages de *La Guerre du Péloponnèse*, lutter contre la piraterie apparaît même comme une des fonctions premières de l'État¹⁶. À ce coût pour les finances publiques s'ajoute celui des pertes financières dues aux pillages et aux rançons versées¹⁷. Assurer la protection des navires marchands face au risque de la piraterie est à la fois un enjeu de pouvoir pour les entités politiques, et un enjeu économique dans la mesure où cette protection permet de récupérer une manne financière. La lutte entre Philippe II de Macédoine et les Athéniens dans les années qui précèdent la bataille de Chéronée a notamment pour but de s'assurer la maîtrise de la protection du commerce, dont la réaction des Rhodiens, décrite par Lycurgue¹⁸, à l'annonce de la défaite d'Athènes en 338 av. J.-C. illustre l'importance. Alors qu'Athènes venait d'être vaincue, Léocrate est accusé d'avoir mis sa fortune et ses proches à l'abri sur un bateau au moyen duquel il partit le soir même pour Rhodes, où il aurait annoncé que Le Pirée était bloqué. La réaction des Rhodiens ne se fit pas attendre : d'après Lycurgue, ils armèrent des trières au moyen desquelles ils contraignirent¹⁹ les navires de commerce (*ploia*) des nauclères (*nauklèroi*)²⁰

16 L'« archéologie » de la guerre du Péloponnèse proposée par Thucydide fait remonter à Mino la constitution d'une première flotte de guerre qui lui aurait permis d'asseoir sa domination sur un vaste espace maritime, mais aussi d'éliminer la piraterie et de recouvrer par conséquent plus facilement les impôts.

17 Selon Mikhail Ivanovitch Rostovtzeff (*The Social and Economic History of the Hellenistic World*, t. I-III, Oxford, The Clarendon Press, 1941, p. 1242-1243), la piraterie constitue, avec la guerre et l'instabilité politique, le principal frein à la croissance économique au cours de l'époque hellénistique. Pendant les périodes au cours desquelles il ne parvenait pas à louer ses services comme mercenaire dans les marines, le pirate se serait livré à ses activités de prédation. C'est la campagne menée par Rome contre les pirates qui aurait favorisé l'essor économique des deux premiers siècles de notre ère. Cette période fut indubitablement une période de prospérité économique, dans la mesure où les structures de l'empire favorisèrent le développement du commerce. La lutte contre la piraterie, phénomène qui ne disparut pas, facilita ce développement mais n'en fut pas la seule cause. Voir Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, *op. cit.*, p. 197-199.

18 Lycurgue, *Contre Léocrate*, éd. Félix Durrbach, Paris, Les Belles Lettres, 1932, 16-18.

19 C'est le verbe « *katageîn* » qui est employé. Celui-ci désigne une contrainte imposée de vive force.

20 Les nauclères sont à l'époque classique des propriétaires de navires qui transportent eux-mêmes leurs propres marchandises, ou celles d'autrui. Le terme évolue ensuite à partir du IV^e siècle, désignant selon les cas le propriétaire exploitant du navire, son agent, ou encore l'affrètement. Bien que ce terme n'ait pas d'équivalent strict dans le lexique contemporain, il désigne l'acteur du commerce maritime qui supporte les risques financiers de l'exploitation du bâtiment. Voir Julie Vélissaropoulos, *Les Nauclères grecs. Recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'Orient hellénisé*, Paris, Droz, 1980, p. 48-53.

et commerçants (*emporoi*) en route pour Athènes à faire escale à Rhodes où ils déchargèrent leur blé et les autres biens qu'ils transportaient. En dépit de la contrainte imposée par les Rhodiens aux navires à destination d'Athènes, on ne peut parler véritablement d'un acte de piraterie mais d'une occasion saisie avec beaucoup d'opportunisme par une île vivant du commerce de s'affirmer comme puissance protectrice des marchands tout en profitant d'un effet d'aubaine commerciale. Les marchandises ne sont en effet pas dérobées par les Rhodiens, mais détournées de leur destination initiale pour être vendues dans un autre port que celui qui était initialement envisagé. C'est donc plus la cité d'Athènes et sa population que les acteurs de son commerce qui sont lésés par l'action qui suit l'annonce de Léocrate, rapidement démentie par les marins eux-mêmes.

La protection des navires marchands est un enjeu de pouvoir important pour les cités, quels que soient les moyens mis en œuvre. Le rôle de premier plan joué par les Rhodiens dans la lutte contre les pirates à la suite d'Athènes est le signe qu'ils prennent leur part dans un marché lucratif, auquel participent d'autres cités²¹ en exerçant parfois une concurrence féroce les unes contre les autres. Polybe énumère ainsi les nombreux présents que les cités de la région offrirent à Rhodes après le tremblement de terre de 227 av. J.-C. qui détruisit une partie importante des infrastructures portuaires²². Les Rhodiens n'eurent aucun mal à obtenir de leurs alliés des contributions financières – sous forme de subventions ou de facilités douanières pour les navires commerçant avec Rhodes – et en nature, qui leur permirent de se rétablir, et plus particulièrement de reconstruire leur outil naval. Ptolémée III fut particulièrement généreux qui offrit du bois pour construire dix quinquérèmes et dix trières²³, de l'étoupe, des voiles ou encore des mâts en grande quantité. Antiochos offrit du bois de construction navale, de la résine, de la poix et du fer. Seuls les dons les plus importants sont détaillés, mais Polybe souligne la grande générosité des cités d'Asie. Les Rhodiens récupérèrent de la sorte en grande quantité les ingrédients qui leur étaient nécessaires pour s'alimenter, construire leur outil de défense et se financer. La liste que dresse Polybe est pour lui l'occasion d'opposer la libéralité des dirigeants d'alors à ceux de son temps. Cette leçon de morale politique passe sans doute sous silence l'intérêt qu'avaient les généreux donateurs à voir se relever rapidement la puissance maritime et navale rhodienne, garante de la protection du commerce face à la menace pirate. Diodore de Sicile attribue quant à lui, avec à-propos, cette capacité des Rhodiens à obtenir des financements

21 Vincent Gabrielsen, « Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean », *Revue des études anciennes*, vol. 103, n° 1 et 2, 2001, p. 233-235.

22 Polybe, *Histoires*, éd. Paul Pédech, Paris, Les Belles Lettres, 2003, t. V, 88, 5-90, 2.

23 Les quinquérèmes disposent de cinq rangs de rameurs, tandis que les trières n'en ont que trois.

extérieurs à la finesse de leur intelligence, mais aussi à leur position dominante (*prostasia*)²⁴. Leur capacité à exercer leur domination sur mer apparaît ainsi comme une monnaie d'échange avec des États qui n'en ont pas les moyens ou ne souhaitent pas s'en doter, et versent alors des contributions volontaires. La lutte des Rhodiens contre la piraterie n'apparaît donc pas simplement comme le combat d'un État contre une activité illicite qu'il conviendrait d'éradiquer, mais plutôt comme un moyen de protéger ses intérêts commerciaux et d'enrichir la cité en assurant la protection des États voisins.

Une économie mixte

34

Intérêts privés et publics s'interpénètrent dans les opérations de lutte contre la piraterie²⁵. À la différence d'Athènes à l'époque classique, au cours de la période hellénistique Rhodes n'impose pas aux marins, qui ont capturé des pirates et les biens qu'ils transportaient, de reverser leurs prises au Trésor public. Particuliers et associations de marins, souvent propriétaires de leur propre embarcation sur laquelle ils mènent des opérations contre les pirates, retirent un bénéfice personnel des actions auxquelles ils participent. Si rien n'interdit qu'un particulier en tire profit, c'est aussi que les personnels qui arment alors les navires peuvent être recrutés selon deux modes différents, les uns étant rémunérés par la cité, les autres par des fonds privés, tous servant sous l'autorité d'un même commandant pour la même mission. Pour autant, ces marins financés sur des fonds privés ne peuvent être assimilés à de simples mercenaires²⁶. Ce système de financement mixte semble être en vigueur à Rhodes dès la fin du v^e siècle av. J.-C., comme l'atteste le décret instituant une taxe d'un sixième sur les revenus des expéditions armées au profit du temple d'Ényalios de Lindos²⁷, cité rhodienne. Cette taxe touchait toute personne menant une expédition depuis cette cité. La nature exacte de ces expéditions n'est pas précisée, mais l'ensemble du décret se fonde sur la distinction entre le public (*damosiai*, l. 7-8) et le privé (*idiai*, l. 8). Public et privé ne sont pas ici placés en opposition du point de vue des intérêts recherchés dans l'action menée, mais beaucoup plus concrètement du point de vue de la dépense engagée. Lorsque des hommes perçoivent une solde, il appartient à leur

24 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, éd. Ludwig Dindorf, Leipzig, Teubner, 1868, t. V, XXXI, 36.

25 Vincent Gabrielsen, « The Navies of Classical Athens and Hellenistic Rhodes. An Epigraphic Comparison », dans Cédric Brélaz et Sylvain Fachard (dir.), *Pratiques militaires et art de la guerre dans le monde grec antique. Études offertes à Pierre Ducrey à l'occasion de son 75^e anniversaire. Revue des études militaires anciennes*, vol. 6, Paris, A. et J. Picard, 2013, p. 63-75.

26 Voir la discussion proposée sur ce point par Matthew Gonzales dans « New Observations on the Lindian Cult-Tax for Enyalios ("SEG 4.171") », *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, vol. 166, n° 3, 2008, p. 121-134.

27 *Supplementum Epigraphicum Graecum* (ensuite SEG), 4.171, l. 7-8.

commandant (*stratègos*) de payer l'impôt auprès du prêtre d'Ényalios. Lorsqu'ils agissent volontairement à titre privé, c'est individuellement qu'ils doivent le faire (l. 10-16). Tous sont soumis au même délai d'un mois après leur retour de mission pour s'acquitter des sommes dues, délai au terme duquel ils se rendent coupables de sacrilège. Il apparaît au travers de ce décret que l'action militaire s'inscrit dans un contexte économique qui fait intervenir des acteurs privés, et génère également des ressources fiscales par les prélèvements obligatoires mis en place.

Participer aux opérations contre les pirates peut donc devenir une affaire de famille. Une inscription funéraire rhodienne du début du III^e siècle av. J.-C. livre ainsi les noms de trois frères, fils de Timakratès, morts au combat, probablement au cours de la même expédition, sans pour autant avoir occupé les mêmes fonctions ou avoir été embarqués sur le même navire²⁸. Le premier était *proratès*, officier de proue, sur une *trihémiolia*, navire de dimensions réduites, mais ponté, ce qui lui permettait d'embarquer des hommes de troupe²⁹. Le deuxième était rameur sur le navire amiral (*nauarchis*). Le troisième occupait quant à lui les fonctions de chef de détachement (*suntagmatarchès*). L'inscription mentionne que les deux premiers sont morts dans des affrontements avec des Tyrrhéniens, le dernier ayant péri dans un combat contre des pirates, explicitement désignés comme tels. L'absence d'indication sur la nature exacte des ennemis tyrrhéniens ne laisse cependant planer que peu de doute sur leur identité, les textes anciens désignant par ce terme les pirates originaires de la péninsule italienne, sans qu'il s'agisse nécessairement de populations originaires d'Étrurie.

La piraterie, une conséquence du développement économique

Le rôle de premier plan joué par les Rhodiens dans la lutte contre les pirates, souvent désignés comme Tyrrhéniens dans la littérature et les documents épigraphiques, et le pouvoir qu'ils exercent sur la mer Égée, tiennent pour une part à la position privilégiée dans laquelle l'île est placée par les conditions de la navigation et l'organisation des routes maritimes méditerranéennes. Du fait de sa situation géographique, Rhodes est en effet un point de passage obligé entre la partie orientale du bassin Méditerranéen et sa partie occidentale, mais aussi la mer Égée. Les navires en provenance de Méditerranée orientale longent en effet les côtes de Chypre ou, plus au nord, celles de la Cilicie, elles aussi réputées

28 *SI*G, III, 1225. Voir également le commentaire de Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, *op. cit.*, p. 50-51.

29 Les *trihemioliāi* sont des navires légers rhodiens à trois rangs de rameurs parfaitement étudiés pour les opérations de lutte contre la piraterie. Voir Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, Baltimore/London, The Johns Hopkins University Press, 1995, p. 128-135.

pour abriter des pirates, avant de gagner les îles Chélidoniennes puis Rhodes. Depuis celle-ci, les navires peuvent ou bien rejoindre le monde égéen et le Pont-Euxin, ou bien rallier la Méditerranée occidentale en longeant les côtes méridionales de la Crète, avant de faire route vers la Sicile ou, plus au nord, les caps du Péloponnèse³⁰. Les routes maritimes qui se dessinent d'après les données fournies par les géographes anciens, fondées sur l'expérience de la navigation, et tout particulièrement la navigation commerciale, placent ainsi Rhodes dans une position stratégique dans la lutte contre la piraterie.

36

Néanmoins, les Rhodiens n'ont pas le monopole de la lutte contre les pirates, et leurs actions pour la liberté du commerce maritime ne se limitent pas à ces derniers, tant l'enjeu de l'économie maritime est de la première importance pour les cités du monde égéen et au-delà. Dans la guerre qui opposa en 220 av. J.-C. Prusias, roi de Bithynie, et Rhodes d'une part, Byzance, Attale I^{er} de Pergame et Achaïos I^{er} d'autre part, c'est bien la liberté d'accès au Pont-Euxin qui fut en jeu. Polybe attribue en effet la prise de Hieron par Prusias à sa volonté de ne laisser à personne une base depuis laquelle il serait possible de mener des actions contre les navires de commerce entrant dans le Pont, contre le commerce d'esclaves et contre les autres activités exercées dans cette mer³¹. Polybe précise que les Byzantins venaient de faire l'acquisition de ce port au prix d'une importante somme d'argent. Cet achat coûteux semble défier toute logique de bonne gestion des finances publiques car ils avaient pris peu avant la décision de lever un impôt sur les navires transitant par les détroits pour payer eux-mêmes les sommes qu'ils devaient verser à leurs envahisseurs gaulois depuis le premier quart du III^e siècle av. J.-C³². Cette décision, qui n'est pas une première dans l'histoire byzantine³³, intervient après le refus des autres cités grecques de leur venir en aide. Bien que fondée sur une contrainte financière forte, la décision des Byzantins de taxer le commerce n'en paraît pas moins illégitime aux Rhodiens qui mènent une guerre en coalition sur terre et sur mer pour les priver de la base qui leur permet d'agir. Les prélèvements exercés par la cité, qui ne monnaie pas de la sorte sa protection, apparaissent ici comme inacceptables, comme peuvent l'être toutes les menaces qui pèsent sur la liberté

30 Voir les cartes proposées par Pascal Arnaud dans *Les Routes de la navigation antique. Itinéraires en Méditerranée* (Paris, Errance, 2005, p. 172, 212, 225). D'est en ouest on double au sud du Péloponnèse les caps Malée, Ténare et Acritas.

31 Polybe, *Histoires*, éd. Jules Albert de Foucault, Paris, Les Belles Lettres, 1972, t. IV, IV, 50, 3.

32 Polybe, *Histoires*, éd. cit., 46.

33 Aristote (*Économique*, II, 1346b) indique ainsi une série de mesures prises par les Byzantins en proie à de graves difficultés financières : cessions de terres sous la forme d'une location de longue durée pour les terres fertiles, et sous la forme d'une vente pour les autres, ventes de biens publics, de salines et de monopole du sel, taxation élevée de la vente de certains biens et services, contrôle des changes, vente de titres de citoyenneté mais aussi et surtout obligation faite, sous la contrainte, aux navires passant les détroits de payer une taxe.

du commerce. L'activité de la marine rhodienne s'inscrit alors dans une forme d'économie de la protection des navires qui préexistait à la puissance navale de ces mêmes Rhodiens. En effet, à l'époque classique, l'escorte de navires de commerce par les trières athéniennes donnait lieu au paiement de sommes importantes aux commandants des flottes, qui étaient tenus de les reverser au Trésor athénien³⁴.

Il semble que les Rhodiens aient disposé de moyens navals dédiés à la lutte contre la menace pirate, sans que la typologie des navires concernés puisse être établie avec certitude. Les navires de protection (*phulakidès*³⁵), mentionnés à de très nombreuses reprises dans les sources épigraphiques des îles de la mer Égée, pendant toute la période hellénistique et jusqu'au 1^{er} siècle ap. J.-C.³⁶, étaient doués de qualités facilement identifiables. Rapides et extrêmement manœuvrantes, les embarcations utilisées devaient permettre de mener ces opérations à moindre coût en étant armées par un équipage réduit, tout en étant adaptées aux tactiques rhodiennes consistant à mener des attaques au moyen d'un nombre limité de navires. Rien ne permet d'affirmer que le terme désignait alors un type de navire défini par des caractéristiques techniques propres. En revanche, c'est bien la fonction, celle d'assurer la protection des îles et de leurs populations, qui est mise en avant. Dans une inscription délienne datant du milieu du III^e siècle av. J.-C.³⁷, est ainsi remercié le navarque rhodien qui a mené une opération visant à assurer la protection (*phulakè*) des îles et la sûreté (*sôtèria*) des Grecs qui y résidaient, avec ses trois triérarques³⁸, également originaires de Rhodes. L'opération n'a donc mobilisé qu'un nombre limité de navires, mais en retour, les quatre officiers rhodiens en ont retiré d'importants avantages pour eux-mêmes et pour leurs descendants au nombre desquels une exemption d'impôts et la possibilité d'acquérir une terre et une habitation. Dans le cas présent, la menace pirate n'est cependant pas explicitement mentionnée. Elle l'est dans une inscription du II^e-I^{er} siècle av. J.-C. retrouvée sur l'île de Samothrace³⁹ désignant explicitement des embarcations (*ploia*) destinées à

34 Vincent Gabrielsen, « Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean », art. cit., p. 233-234.

35 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, XX, 93, 2. Ces navires n'ont cependant pas pour fonction exclusive de lutter contre les pirates. Dans ce passage qui relate le siège de Rhodes par Démétrios en 305 av. J.-C., les *phulakidès* sont utilisés au combat aux côtés des traditionnelles *trihémioliai* rhodiennes.

36 Vincent Gabrielsen, « Economic Activity, Maritime Trade and Piracy in the Hellenistic Aegean », art. cit., n. 51 et 52, p. 230.

37 *IG*, éd. cit., 4, 596.

38 La triérarchie est une liturgie qui oblige celui qui la prend en charge à assurer l'entretien d'une trière et de son équipage pendant un an.

39 *SEG*, éd. H.W. Pleket et R.S. Stroud, Leyde, Brill, t. XLI, 1991, XLI, 717 (B, l. 4-5).

assurer la protection contre les pirates (*leïstophulakika*)⁴⁰. Ce terme constitue cependant un hapax sans équivalent dans d'autres textes grecs.

Le recours aux pirates dans les guerres du monde hellénistique

La tolérance à l'égard de la piraterie apparaît comme un acte hostile par procuration, dirigé contre des populations ennemies. Strabon mentionne ainsi que les souverains de Chypre et d'Égypte collaboraient avec les pirates qui se livraient au trafic d'esclaves en raison de leur hostilité à l'égard des Syriens, c'est-à-dire des Séleucides, tandis que les Rhodiens « n'étaient pas leurs alliés », de sorte qu'ils ne leur venaient pas en aide⁴¹. Ce passage illustre la grande variété des situations et l'immense diversité des moyens d'action à l'époque hellénistique. De la collaboration à la passivité, les postures sont sensiblement différentes et peuvent être mues aussi bien par une inimitié déclarée que par une absence d'intérêt à intervenir contre les pirates dans une aire géographique donnée.

38

L'association de la figure du pirate à celle du mercenaire tient beaucoup à l'épisode du siège de Rhodes par Démétrios I Poliorcète en 305 av. J.-C., dont Diodore de Sicile propose un récit détaillé dans le livre XX de la *Bibliothèque historique*⁴². Cette représentation conforterait l'idée que les pirates ne seraient jamais que des mercenaires privés de salaire en période de paix. Les faits semblent en vérité plus complexes. Diodore décrit en effet la force réunie par Démétrios dans le port de Loryma, Carie, comme une force hétéroclite constituée de deux cents navires de guerre de toutes tailles. S'y ajoutent cent soixante-dix navires de transport à bord desquels embarquent un peu moins de quarante mille hommes accompagnés de cavaliers et de pirates (*peïratai*) qui combattent à leurs côtés. Diodore ajoute qu'à cette force s'étaient joints un peu moins de mille navires appartenant à des particuliers (*idiôtika poria*) qui les accompagnaient dans l'espoir de faire quelque butin en profitant du malheur d'autrui, le territoire de Rhodes n'ayant pas été pillé depuis de nombreuses années. Le début du récit de cette guerre soulève au moins deux interrogations. La première concerne l'identité de ces pirates, dont Diodore attribue aux Rhodiens, à l'égard desquels il adopte une position très favorable, le mérite de les avoir fait disparaître des mers⁴³. Aucune indication n'est fournie

40 L'existence de navires dédiés à la protection des côtes est déjà attestée chez Aristote (*Constitution d'Athènes*, XXIV, 3), qui distingue ces « *phrouridès* » des navires destinés à percevoir le tribut de l'empire. Les embarcations de taille modeste étaient également utilisées pour des missions de reconnaissance ou de renseignement. C'est le cas des « *kataskopoi* » mentionnés par Plutarque (*Vie de Pompée*, LXIV, 1).

41 Strabon, *Géographie*, XIV, 5, 2.

42 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, XX, 81-99.

43 Voir la discussion sur les sources de Diodore de Sicile dans Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, *op. cit.*, p. 5-7.

sur leur origine, et l'énumération des forces en présence semble les distinguer des pillards qui suivent la force navale sur leurs propres navires. L'identité de ces pirates semble d'autant plus difficile à établir que c'est la première fois dans l'ensemble de la *Bibliothèque historique* que Diodore utilise le terme « *peiratès* »⁴⁴, substantif auquel l'historien préfère ordinairement celui de « *lèstès* ». Il semble dans ces conditions hasardeux de tirer des conclusions fermes de la présence de ces individus dans les forces de Démétrios.

De plus, la présence de navires accompagnant une force navale pour profiter de l'aubaine que constituent les nombreux marins et navires de guerre est un fait déjà attesté à l'époque classique. Thucydide indique ainsi qu'au moment de l'expédition de Sicile, une foule de bateaux de commerce de tous types accompagnait l'armée⁴⁵, à la fois en transportant des représentants de tous les corps de métiers nécessaires à son soutien – boulangers, maçons, charpentiers – et pour faire du commerce. Les marins embarqués constituent en eux-mêmes une clientèle et les territoires d'escale sont autant de lieux d'échanges commerciaux possibles. Rien ne distingue donc fondamentalement le siège de Rhodes, opération amphibie de grande ampleur, des autres opérations du même type. Ces « pirates » supplétifs de Démétrios subissent ensuite deux échecs, le premier lorsqu'ils échouent à intercepter un convoi de ravitaillement destiné à Rhodes⁴⁶, l'autre lorsqu'ils sont défaits par les Rhodiens lors d'un bref combat naval⁴⁷.

Le recours aux « pirates » par Démétrios est attesté à nouveau en 287 av. J.-C. lorsque son général, Aïnétos, est assiégé par Lysimachos dans la cité d'Éphèse⁴⁸. Cette référence renforce doublement les doutes qui entourent l'identité de ces supplétifs, accusés ici d'avoir permis l'entrée des ennemis dans la ville lorsque la complicité de leur chef, « l'archipirate », fut achetée par les assiégeants. Rien n'indique en effet que ces pirates soient des marins ou issus de populations maritimes. Bien au contraire, lorsque Polyen fait référence à l'enlèvement de César par des pirates ciliciens⁴⁹, ces derniers ne sont pas désignés comme des *peirataï*, mais comme des *lèistai*, terme générique désignant toutes sortes de brigands, qu'ils agissent sur terre ou en mer. Les références aux pirates ne permettent donc pas d'identifier avec certitude ces entrepreneurs de guerre comme des pirates qui auraient loué leurs services à Démétrios I Poliorcète.

44 Diodore n'utilise ce substantif qu'à huit reprises dont sept dans le livre XX, la dernière occurrence du terme se situant dans le livre XL.

45 Thucydide, *La Guerre du Péloponnèse*, éd. Louis Bodin et Jacqueline de Romilly, Paris, Les Belles Lettres, 1955, t. IV, VI, 44, 1.

46 Diodore de Sicile, *Bibliothèque historique*, éd. Curt Theodor Fischer, Stuttgart, Teubner, 1964, t. V, XX, 96, 1.

47 *Ibid.*, XX, 97, 5.

48 Polyen, *Strategemata*, éd. Johann Melber et Eduard Wölfflin, Leipzig, Teubner, 1887, V, 19.

49 Polyen, *Strategemata*, éd. cit., VIII, 23.

En revanche, Diodore – 1^{er} siècle av. J.-C. – comme Polyen – 1^{er} siècle ap. J.-C. – utilisent le terme avec la connotation péjorative qu’il a pris à leur époque.

Le recours aux services de pirates comme mercenaires est attesté à de nombreuses reprises, mais les indications manquent pour établir des données quantitatives sur le nombre de ces pirates, leur identité, ou encore le coût de leur intervention pour ceux qui en louent les services. Nabis, tyran de Sparte de 207 à 192 av. J.-C., se serait ainsi allié à des pirates crétois, mais il aurait aussi livré le Péloponnèse à toutes sortes de sacrilèges, de voleurs et de criminels avec lesquels il partageait le produit de leurs forfaits. Ces accusations portées par Polybe⁵⁰ doivent cependant être replacées dans le contexte du projet de l’auteur, qui critique ici violemment Nabis pour mieux glorifier Rome. Bien que l’accusation d’alliance avec des pirates ne puisse pas être rejetée, elle est ici une forme de *topos* historique des accusations portées contre l’ennemi. La piraterie devient alors un motif récurrent des expéditions navales romaines en mer Égée et au-delà. En 200 av. J.-C., le consul Publius Sulpicius Galba envoya de la sorte au Pirée une flottille de trirèmes romaines, auxquelles se joignirent des navires de Rhodes et d’Athènes, pour mettre fin aux agissements des pirates de Chalcis en Eubée, qui s’étendaient sur mer mais aussi dans les régions côtières des environs d’Athènes⁵¹. L’identité de ces pirates et le mode de financement de leur action semblent ici encore incertains⁵². Peut-être s’agissait-il de pirates agissant de leur propre initiative à la faveur de l’instabilité qui régnait dans la région, mais peut-être s’agissait-il également d’alliés locaux de Philippe V de Macédoine dans sa lutte contre les Romains ?

Si les Romains trouvèrent dans les Rhodiens des alliés de circonstance pour la lutte contre les pirates, ces derniers n’eurent jamais les moyens navals suffisants pour venir à bout du phénomène. Plus grave pour les Rhodiens, ce sont les décisions politiques des Romains qui provoquèrent au fil du 1^{er} siècle av. J.-C. l’affaiblissement économique de l’île et limitèrent de ce fait ses possibilités d’action. La première décision du Sénat fut de faire de Délos en 166 av. J.-C. un port franc pour punir Rhodes de son alliance avec Persée dans la troisième guerre de Macédoine (172-168 av. J.-C.). Cette place du commerce, essentielle pour les Rhodiens, devint alors une colonie athénienne et une plaque tournante du trafic d’esclaves⁵³. La seconde fut d’accorder leur liberté à certaines cités

50 Polybe, *Histoires*, éd. Eric Foulon, Paris, Les Belles Lettres, 1995, t. X, XIII, 8, 1-2. Les accusations de tyrannie portées contre Nabis (alliance avec les pirates et crimes commis contre des citoyens romains) sont reprises par Tite-Live (XXXIV, 32, 18-19) dans le discours prêté au général romain Titus Quinctius Flaminius.

51 Tite-Live, *Histoire romaine*, éd. Alain Hus, Paris, Les Belles Lettres, 1977, t. XXI, XXXI, 22.

52 Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World*, *op. cit.*, p. 82.

53 Polybe, *Histoires*, éd. Ludwig Dindorf, Stuttgart, Teubner, 1963, t. IV, XXX, 21.

continentales d'Asie Mineure qui étaient encore sous domination rhodienne⁵⁴. S'il est difficile de mesurer l'impact économique de la piraterie, il apparaît que les décisions politiques romaines favorisèrent l'instabilité de la région et affaiblirent économiquement les puissances commerciales qui soutenaient traditionnellement la lutte contre ce type de prédation, tout en encourageant le développement d'activités économiques qui trouvaient dans ce fléau une de leurs sources d'approvisionnement.

L'évaluation quantitative de l'impact économique de la piraterie maritime n'est guère possible au regard des sources disponibles pour la période hellénistique. Il ressort en revanche des textes historiques et des ressources épigraphiques que cette activité en alimente plusieurs autres types. Si l'enlèvement de personnalités ou de citoyens libres a marqué l'imaginaire et nourri la littérature de fiction, les actes commis ne se confondent pas strictement avec le commerce d'esclaves. Face au risque d'attaques de pirates se développe un véritable marché de la protection du commerce, dans lequel les Rhodiens jouent un rôle de premier plan dès le début de la période étudiée jusqu'à ce que Rome vienne perturber le système en place avant d'intervenir massivement à son tour. C'est dans ce contexte que doit être perçue la figure du pirate, dénoncé comme un être abject vendant ses services au plus offrant à la manière d'un mercenaire. Les liens entre guerre et piraterie sont certes avérés, mais la condamnation de cette dernière prend, à partir du II^e siècle, une forte connotation morale qui jette un voile d'incertitude sur l'identité et les motivations des acteurs concernés autant que sur l'ampleur véritable du phénomène.

54 *Ibid.*, XXX, 29.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<https://sup.sorbonne-universite.fr/>

*La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours*
GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours*
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thaloassocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*
Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État*
Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule*
1798-1800
Michel Jangoux

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. *L'Instrument naval*
Philippe Bonnichon, Olivier Chaline et Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne*
XV^e-XXI^e
Alexandre Fernandez et Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle*
Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830)*

Philippe Gardey
préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956*

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours*

Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894*

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane

1745-1805

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

Robert Larin

La Mer, la France et l'Amérique latine

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer

Le sixième continent

Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères*

Renée Burlet

La Grande maîtresse, nef de François I^{er}

Recherches et documents d'archives

Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine

1700-1850

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Olivier Chapuis

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000 4. Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*

« 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

