

Revue d'histoire maritime

22
23

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

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

40 €
979-10-231-0568-1



**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

LA PUISSANCE NAVALE ET LA PRÉCOCE INDUSTRIALISATION
DE L'ÉCONOMIE DE L'ÎLE DE GRANDE-BRETAGNE, DE
L'ÉPOQUE DE CROMWELL AU TRIOMPHE DE NELSON¹

Patrick O'Brien

Professor of Global Economic History, London School of Economics

« C'est de la Marine, sous la Providence de
Dieu, que dépendent principalement la sûreté,
l'honneur et le bien-être de ce royaume »

Préambule aux Articles

pour la première guerre anglo-hollandaise

1652-1654

175

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 22-23 • PUPS • 2017

L'ÉVOLUTION HISTORIQUE D'UNE STRATÉGIE NAVALE CONÇUE POUR LA SÉCURITÉ DE
CETTE ÎLE QU'EST LE ROYAUME 1453-1688

Après leur honteuse défaite de 1453 contre la France au cours de la première guerre de Cent Ans, les armées féodales anglaises abandonnèrent pratiquement les incursions lointaines sur le continent européen liées à un impérialisme dynastique. Sous la dynastie Tudor, les élites aristocratiques du pays reconnurent que la puissance navale était essentielle pour faire obstacle aux menaces extérieures contre la sécurité « de leur royaume et État », et qu'elle était indispensable pour que l'économie de l'île tire parti des avantages naturels et des potentialités dont elle bénéficiait pour le commerce et la colonisation maritimes². Cette conception, élaborée par Raleigh, Hakluyt et d'autres penseurs, ne se transforma et ne se développa que lentement en une stratégie de défense parce que les monarques Tudor rencontrèrent d'innombrables difficultés d'organisation et de résistance lorsqu'ils essayèrent sporadiquement

1 Traduction de Jean-Pierre Poussou.

2 Nicholas Canny, Alaine Low et William Roger Louis (dir.), *The Oxford History of the British Empire. The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, 1998, t. 1, Oxford, OUP, chap. 1-5 ; Laurence Evans, « The Gift of the Seas: Civil Logistics and the Industrial Revolution », *Historical Reflections/Réflexions historiques*, vol. 15, n° 2, 1988, p. 362-415.

d'établir les bases fiscales et financières indispensables à un engagement élevé de l'État pour financer vaisseaux de guerre, canons, marins, infrastructures côtières et institutions qui étaient nécessaires pour disposer d'une marine de guerre d'un grand niveau³.

Après leur victoire durant la guerre des Deux Roses, la dynastie des parvenus Tudor et les familles dont la légitimité en dépendait – elles étaient dans une dépendance mutuelle – préférèrent recourir pour la sécurité extérieure du royaume à la mobilisation de vaisseaux marchands armés, et tirer profit des difficultés créées par le climat, les marées ou d'autres causes, comme en firent l'expérience les armadas espagnoles lorsqu'elles envoyèrent des navires sur les rivages des îles Britanniques. En même temps, les penchants avaricieux, qui se muaient en flambées de violence, si présents parmi les aristocrates anglais, pouvaient être satisfaits par l'appropriation des biens de l'Église, la colonisation interne imposée aux populations celtes et à leurs biens, ainsi que par les pratiques prédatrices à l'égard des investissements des Ibériques dans le commerce océanique et la colonisation en Asie et en Amérique⁴.

176

De ce fait, un engagement soutenu de l'État anglais pour la mise sur pied d'une marine de guerre de la taille, de l'envergure et de l'efficacité que nécessitaient la défense du royaume et l'expansion outre-mer, ne démarra que durant ce long interrègne, c'est-à-dire entre l'éclatement de la guerre civile, en 1642, et la Glorieuse Révolution de 1688. Au cours de cette période, caractérisée par de violentes luttes intestines au sujet de la Constitution, les investissements de l'État destinés à rassembler, bâtir et consolider le capital et les moyens requis pour disposer d'une flotte de guerre plus grande et plus efficace bénéficièrent de l'action allant dans le même sens de toutes les composantes de l'élite politique anglaise, si divisée par ailleurs. Ce consensus émergea parce que la Marine protégea les républicains de la menace d'invasions royalistes à partir du continent, puis ramena en Angleterre Charles II pour la restauration de la monarchie en 1660 et – volontairement ou de manière fortuite – ne réussit pas à empêcher le débarquement de 40 000 soldats hollandais venus réaliser en 1688 un coup d'État contre un monarque catholique impopulaire⁵.

En outre, la Marine donna satisfaction aux demandes des marchands d'accroître leur protection contre les pirates et corsaires, et elle livra – avec

3 David Armitage (dir.), *The Ideological Origins of the British Empire*, Cambridge (U.K.), CUP, 2000.

4 Christopher Hill, *Reformation to Industrial Revolution: The Making of Modern English Society, 1530-1780*, New York, Pantheon Books, 1967 ; Nicholas A. M. Rodger, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, 660-1649*, New York, Norton, 1998 ; Laurence Evans, « The Gift of the Seas », art. cit.

5 Nicholas A. M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004.

quelque succès – trois guerres contre les puissants vaisseaux de guerre hollandais afin de faire respecter les actes de navigation anglais de plus en plus rigoureux et destinés à réserver à la navigation britannique les commerces d'un empire en pleine expansion⁶. Plus tard, à la fin du xvii^e siècle, la présence d'une importante flotte de navires de guerre apaisa les inquiétudes très largement répandues suscitées par les ambitions hostiles de Louis XIV visant à envahir l'Angleterre et à y restaurer une monarchie catholique et répressive⁷.

Durant cette période de l'histoire politique et géopolitique britannique, qui dura de 1642 à 1688, la Marine d'État devint l'arme non seulement populaire, mais également acceptable aux classes contributives qui finançaient des demandes fiscales et financières sans cesse croissantes (fig. 1) pour l'investissement dans une flotte de vaisseaux de guerre et dans les infrastructures qu'elle nécessitait (fig. 2), investissement porté à un niveau qui dépassa le capital physique et humain consacré, par les pays rivaux, à la puissance navale (fig. 3), les écarts étant de plus en plus grands⁸ (fig. 4).

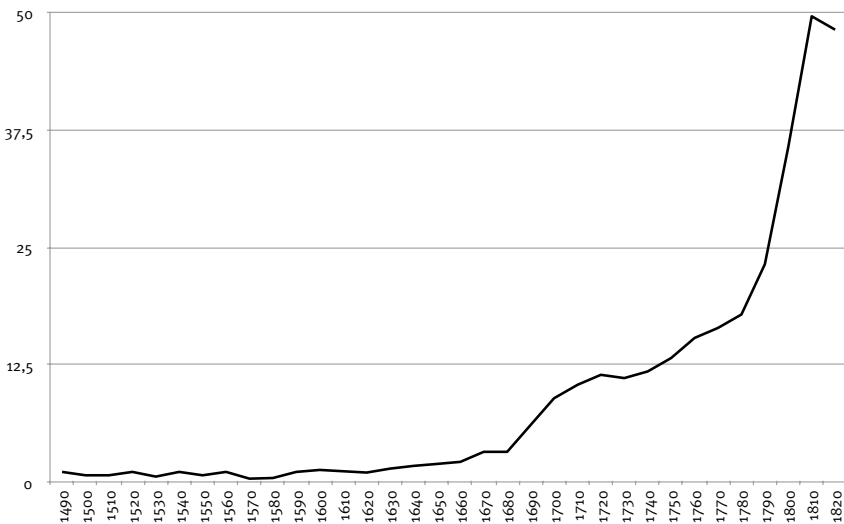


Fig. 1. Évolution du revenu des taxes perçues par l'État anglais (1490-1820), en million de livres sterling, en prix constant de 1451-1475⁹

- 6 James Reed Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth Century*, London, Longman, 1996.
- 7 Dwyryd Wyn Jones, *War and Economy in the Age of William III*, Oxford, Basil Blackwell, 1988.
- 8 Donald Winch et Patrick K. O'Brien, *The Political Economy of British Historical Experience*, Oxford, OUP, 2002.
- 9 Les points tracés sont des moyennes décennales, 1490-1820, en prix constants des années 1451-1475. Sources des graphiques 1 à 6 : London School of Economics, Department of Economic History Working Paper 01/2005, n. 7, 10, 17, 39 et 43.

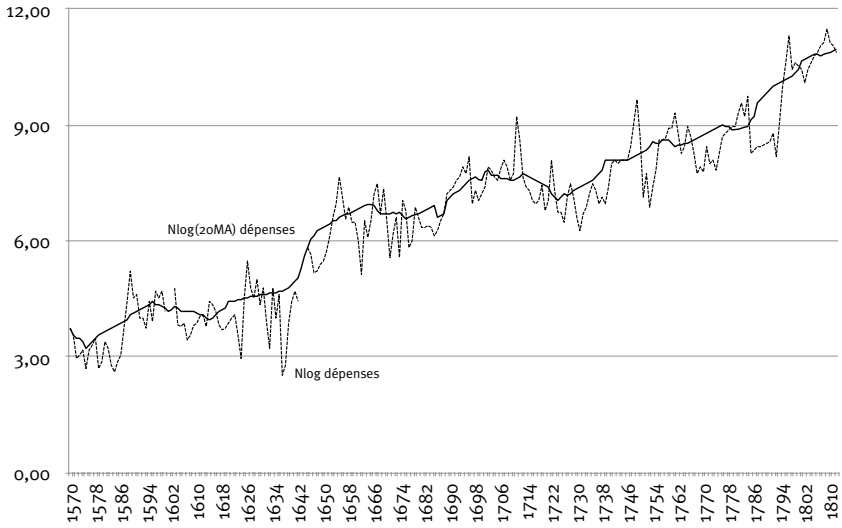


Fig. 2. Évolution des dépenses pour la *Royal Navy* 1570-1810, en milliers de livres sterling à prix constants de 1660

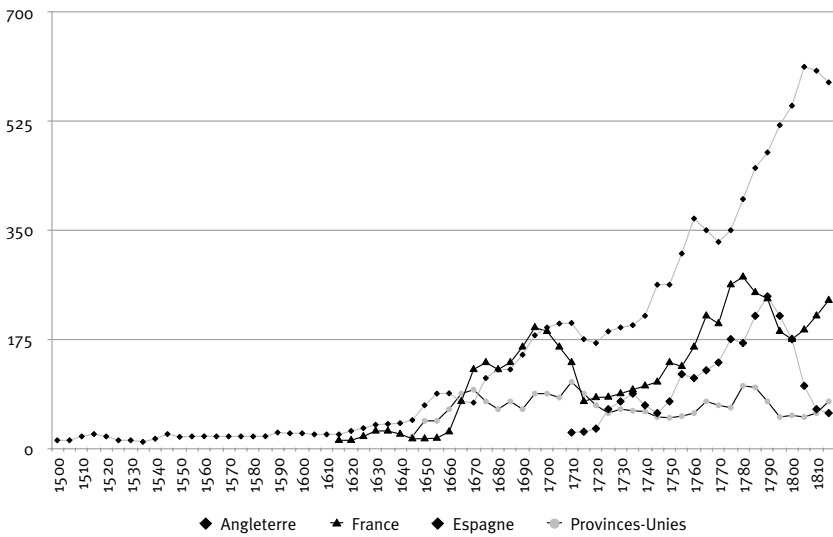


Fig. 3. Échelles des flottes anglaises et rivales 1500-1815, en milliers de tonnes de déplacement

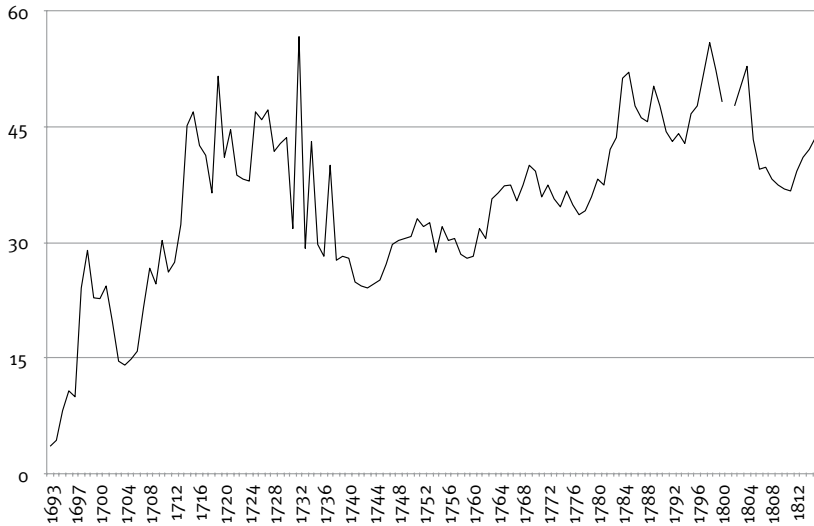


Fig. 4. Ratios des services de la dette en pourcentages de revenus fiscaux totaux reçus par l'État britannique (1688-1815)

Ces graphiques statistiques montrent la discontinuité entre le niveau des taxes du XVII^e siècle et le bond qu'il fit à la suite des événements de 1688. Une part élevée, et qui s'accrut, des revenus de l'État provenant des taxes fut transférée par l'État sous la forme d'intérêts, de paiements d'amortissement et d'autres charges pour le service de ses dettes engagées dans des emprunts à long terme et des crédits à court terme – levés pour mobiliser des forces navales et des armées – pour faire face à pas moins de dix guerres entre 1651 et 1815. Il survint, d'une guerre à l'autre, des variations dans les stratégies fiscales et financières mais, fondamentalement, tous les conflits qui accompagnèrent l'accession de la Grande-Bretagne au statut de grande puissance furent menés grâce à des emprunts levés en temps de guerre, à l'exception de la guerre finale, mercantiliste, contre la France révolutionnaire et impériale, entre 1793 et 1815. La guerre accéléra l'accumulation d'une dette nationale qui fut honorée mais rarement remboursée durant ces interludes que furent les périodes de paix, lesquelles occupèrent moins de la moitié de cette période qui va de 1689 à 1815, aujourd'hui désignée comme une seconde guerre de Cent Ans avec la France¹⁰.

Après la conquête normande, et parce que les mers entourant les îles Britanniques avaient doté le royaume d'une forme naturelle et peu coûteuse de sécurité extérieure, les monarques britanniques régnèrent sur une société

¹⁰ François Crouzet, « The Second Hundred Years War: some reflections », *French History*, vol. 10, n° 4, 1996, p. 432-450.

qui jouissait du privilège de pouvoir résister aux demandes de l'État pour des taxes destinées à mobiliser des forces pour protéger le royaume contre les invasions débarquant sur les rivages de ce qui était à la fois une île et un royaume. Un privilège dont ne bénéficiaient pas les pays du continent, plus vulnérables parce que leur politique était soumise à des impératifs territoriaux¹¹. Durant un interrègne de violente instabilité et de conflit politique qui démarra avec l'éclatement de la guerre civile en 1642 et qui ne s'acheva qu'avec la Glorieuse Révolution de 1688, la culture politique des élites fortunées changea : ces dernières se montrèrent plus enclines à accepter la forte montée des demandes de l'État monarchique pour obtenir des revenus (taxes et emprunts) se situant à une échelle qui, de prime abord, aurait paru inconcevable à leurs ancêtres qui avaient résisté aux exactions des souverains absolutistes Tudors et Stuarts, ce qui avait débouché sur une grève du paiement des impositions à la fin du protectorat de Cromwell¹².

180

Une explication whig, répétée inlassablement, du bond initial et de la croissance continue des ressources de la Marine dont bénéficia l'État britannique à l'époque des Hanovre, prétend que la Glorieuse Révolution survenue en 1688 a établi la souveraineté du Parlement sur les ressources de l'État et donc mis en place une forme embryonnaire de contrôle démocratique d'une monarchie qui était supposée se diriger, sous Jacques II, vers cette forme « d'absolutisme » commune sur le continent, mais inacceptable pour les libres sujets anglais. Malheureusement, toute lecture sérieuse des ouvrages historiques modernes traitant de la période 1660-1832 apporte des éléments et des faits évidents qui s'opposent à une telle interprétation, même si elle reste répandue, et est, notamment, de manière paradoxale, à la mode parmi les Whigs nord-américains¹³. Tout d'abord, avant 1688, et durant les générations qui suivirent, les parlements furent simplement des assemblées d'aristocrates à la recherche de rentes, de notables vénaux et de lobbies de riches, membres de l'élite élus dans de très étroites circonscriptions où régnait la corruption. Leur putative « souveraineté » sur les taxes et les emprunts levés par les monarques et leurs conseillers ministériels avait été réaffirmée juridiquement sous les derniers Stuarts, aussi bien sous Charles II que sous Jacques II, lesquels, par suite du souvenir de leur père, n'essayèrent jamais de lever des impositions sans

11 Patrick K. O'Brien et Philip A. Hunt, « England 1485-1815 », dans Richard Bonney (dir.), *The Rise of Fiscal State in Europe c. 1200-1815*, Oxford, Oxford University Press, 1999, p. 98-123.

12 Patrick K. O'Brien, « The Political Economy of British Taxation, 1660-1815 », *Economic History Review*, vol. 41, n° 1, 1988, p. 1-32.

13 Douglass C. North et Barry R. Weingast, « Constitutions and Commitments: Evolution of Institutions Governing Public Choice in xviith Century England », *Journal of Economic History*, vol. 49, n° 4, 1989, p. 803-822.

le consentement du Parlement¹⁴. En second lieu, après leur révolution les parlements « loyaux » ne refusèrent jamais de donner aux monarques et ministres les ressources qu'ils réclamaient : ou ils pilotèrent effectivement la politique de taxation, ou ils vérifièrent la manière dont la dette était administrée, mais ils n'exercèrent que d'une manière approximative un contrôle sur la corruption endémique qui accompagna les dépenses croissantes liées aux politiques et forces armées de la Couronne et des ministres serviles de celle-ci¹⁵.

Encore aujourd'hui beaucoup trop d'historiens de la Marine – enfermés qu'ils soient dans les archives nationales – sont enclins à une vue anglocentrée de la popularité de leur *Royal Navy* nationale, ce qui est lié au soutien fiscal et financier qu'elle a reçu de générations successives de contribuables complaisants baignés par les succès persistants remportés lors des batailles maritimes qui étaient représentées comme l'absolue évidence de la remarquable efficacité et de la bravoure de la *Royal Navy* par comparaison avec les marines de guerre des puissances européennes rivales¹⁶. Ces qualités semblent avoir été moins évidentes durant les trois guerres du XVII^e siècle contre les Néerlandais (1652-1674) qu'elles ne le devinrent par la suite lors des guerres contre les marines plus petites des Bourbons de France et d'Espagne. Pourtant, après 1689, durant deux très courts moments qui auraient pu être potentiellement très dangereux, en 1692 et à nouveau en 1778, la *Royal Navy* perdit la maîtrise des approches des îles Britanniques¹⁷. Surtout, les flots persistants des plaintes des marchands qui perdaient des navires, des cargaisons et des parts de commerce, par suite des intrusions des corsaires et des navires ennemis, ne témoignent d'aucun sentiment de profonde satisfaction de la part de la communauté des marchands engagés dans les commerces océaniques. Les historiens navals « triomphalistes » feraient bien de prendre en compte l'ensemble des données citées ci-dessus – sans qu'il soit nécessaire qu'elles soient exhaustives ou suffisamment approfondies –, ce qui les amènerait à souscrire à un autre point de vue, plus crédible, à savoir que la domination britannique des océans s'expliquait probablement davantage par des niveaux de financement plus élevés associant des acteurs privés et publics dans la fourniture des matières premières, le capital, le travail et les autres secteurs de la puissance maritime que par des avancées technologiques continues réalisées sur les navires de guerre britanniques, ou par la bravoure et l'habileté de leurs officiers et équipages comparées aux capacités à cet égard des

14 Steve Pincus, *1688: The First Modern Revolution*, New Haven, Yale University Press, 2009.

15 Scott Sowerby, « Pantomime History », *Parliamentary History*, vol. 30, n° 2, 2011, p. 236-258 ; D'Maris Coffman, Adrian Leonard et Larry Neal (dir.), *Questioning Credible Commitment. Perspectives on the Rise of Financial Capitalism*, Cambridge (U.K.), CUP, 2013.

16 Richard Harding, *Seapower and Naval Warfare, 1630-1830*, London, UCL Press, 1999.

17 Daniel Baugh, « Great Britain's "Blue Water" Policy », *International History Review*, vol. 10, n° 1, 1988, p. 33-58.

Hollandais, des Français, des Espagnols et des membres des marines plus petites mises sur pied par la Suède, la Russie et le Danemark¹⁸.

Du reste, l'épuisement fiscal et financier des principales puissances rivales, déjà évident au moment de la paix des Pyrénées en 1659, et encore plus manifeste à l'époque du traité d'Utrecht en 1713, signifiait que, pour des raisons entièrement explicables politiquement et géopolitiquement, face à l'effort naval soutenu par l'État britannique, les puissances continentales navales ne pouvaient pas rivaliser par suite de la vulnérabilité de leurs frontières terrestres qui nécessitait de hauts niveaux d'investissement pour assurer leur défense militaire sur ce même continent. En résumé, la grande différence de puissance navale, qui avait déjà été réalisée comme une précondition pour l'efficacité comparative de la *Royal Navy*, était en fin de compte le résultat des prouesses fiscales de l'État anglais. D'ailleurs, cet avantage compétitif, géopolitiquement significatif, sur les autres puissances ne peut pas être expliqué de manière réductrice comme l'apparition de nouvelles possibilités de taxation bénéficiant à l'État grâce à la croissance et à la diversification de l'économie de l'île. Le développement de cette économie et sa diversification y contribuèrent certainement, mais ce ne fut que d'une manière subsidiaire et subordonnée. Alors que la croissance du revenu national ne fut multipliée que par trois entre 1688 et 1850, les taxes payées à l'Échiquier le furent pratiquement par 16, tandis que la valeur nominale de la dette publique passa d'une petite fraction du revenu brut national sous Jacques II à un chiffre multiplié par 2,4 qui s'accrut après le coûteux et prolongé conflit correspondant, entre 1793 et 1815, aux guerres révolutionnaires et napoléoniennes. Les liens entre les revenus du gouvernement central et la croissance de l'économie sont d'une trop grande complexité pour être modélisés, et ils sont donc difficiles à évaluer. Il n'en reste pas moins que sur le long terme ils se situèrent dans une direction opposée à celle traditionnellement retenue par les historiens¹⁹.

Par exemple, une récente historiographie révisionniste a expliqué les grands traits institutionnels et organisationnels qui permettent de comprendre la mise en œuvre réussie de l'effort fiscal par la construction antérieure à la Glorieuse Révolution de bureaucraties comparativement efficaces et quasi professionnelles pour la fixation de l'assiette et la levée des droits de douane,

18 Patrick K. O'Brien et Xavier Duran, « *Total Factor Productivity in the Royal Navy from Victory at Texel (1653) to Triumph at Trafalgar (1805)* », dans Richard W. Unger (dir.), *Shipping and Economic Growth, 1350-1850*, Leiden, Brill, 2011, p. 279-308 ; Patrick K. O'Brien, « The History, Nature and Significance of an Exceptional Fiscal State for the Growth of the British Economy », *Economic History Review*, vol. 64, n° 2, 2011, p. 408-446.

19 Patrick K. O'Brien, *Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony*, London School of Economics, Department of Economic History, 2005 ; Roger Knight, « Changing the Agenda: The "New" Naval History of the British Sailing Navy », *The Mariner's Mirror*, vol. 97, n° 1, 2011, p. 25-42.

et tout particulièrement pour les contributions indirectes, ce qui facilita un glissement de la taxation depuis les impôts directs levés sur la richesse et les revenus des foyers, ce qui est potentiellement une source de conflit politique, vers des taxes indirectes, dont la forme était soigneusement choisie et calibrée, sur des domaines très étendus de la production intérieure et de la consommation. Ce glissement, qui préexistait à la guerre civile, permit l'accumulation d'une dette publique atteignant des niveaux vraiment massifs, et maîtrisée de manière régulière par le recours à des hypothèques sur les taxes indirectes²⁰.

Car, guerre après guerre, les institutions perfectionnées par les gouvernements anglais successifs permirent d'augmenter les emprunts et les crédits nécessaires à la mobilisation immédiate et durable des forces armées, et fournirent à l'État une grande puissance qui devint largement enviée et crainte à travers toute l'Europe grâce à ces grands navires de guerre puissamment armés. Les institutions, tout particulièrement celles ayant pour but d'établir les impôts appropriés et de lever des emprunts – au demeurant bien étudiés et levés avec efficacité – opérant dans le cadre d'un ancien régime dirigé par des monarques héréditaires et leurs ministres aristocratiques, dépendaient au bout du compte, pour réussir, de l'accord des élites de la politique et de la richesse représentées à la Chambre des lords et de celui de leur parenté qui siégeait aux Communes. Les monarques et leurs ministres manipulaient et corrompaient les parlements pour pouvoir financer leur coûteuse politique extérieure et stratégique. Ils pouvaient aussi se fonder, pour soutenir leurs stratégies, sur la xénophobie loyale et continue de la majorité des « Britanniques » non représentés dans ces assemblées de notables. Après le traumatisme de la guerre civile et la consolidation formelle d'une division des pouvoirs qui suivit le coup d'État de 1688, le régime réussit à obtenir d'extraordinaires niveaux de consensus pour un ensemble de politiques liées entre elles qui étaient à la fois fiscales, financières et stratégiques. Les rois, leurs ministres respectueux, la majorité des aristocrates et d'une population de Britanniques loyaux et patriotes soutenaient la monarchie, l'aristocratie, l'Église établie et tout un système de droits de propriété évoluant vers une plus grande inégalité dans la distribution des richesses et les privilèges héréditaires²¹. L'évaluation de l'assentiment parlementaire, de l'accord de l'élite et de la déférence populaire obtenus pour cet ensemble conjoint de stratégies géopolitiques, de politiques fiscales et financières, et d'institutions d'un insulaire ancien régime, a été obscurcie par l'attention excessive accordée par les historiens au rôle constitutionnel du Parlement et aux récits détaillés de combats de boxe

²⁰ John Brewer, *The Sinews of Power. War, Money and the English State 1688-1783*, London, Unwin Hyman, 1989.

²¹ Julian Hoppit, « Compulsion, Compensation and Property Rights in Britain 1688-1830 », *Past and Present*, vol. 210, n° 1, 2011, p. 93-127.

simulés entre Whigs et Tories. Cette réification a été complétée par l'emphase mise par les tenants de l'histoire sociale sur des mouvements de protestation mineurs et aisément contenus des classes inférieures et des habitants des marges celtiques d'un royaume hiérarchiquement centralisé et uni.

En résumé, pour plusieurs raisons révélées par la recherche historique récente, la Glorieuse Révolution de 1688 ne peut plus continuer à être représentée comme une victoire du Parlement sur la tyrannie royale et contre les menaces sur les droits de propriété, moins encore comme une consolidation des contrôles démocratiques sur les impositions et taxations, ou comme les débuts d'engagements crédibles pour le paiement des intérêts et le remboursement des emprunts levés pour permettre le développement des forces navales qui restaient solidement sous le contrôle de la Couronne. Dans le sillage des recherches historiques récentes, il est devenu difficile de concevoir les résultats fiscaux et financiers qui suivirent 1688 en termes constitutionnels. Plutôt, ainsi d'ailleurs que le suggèrent les faits, ce coup d'État hollandais peut-il être défini d'une manière plus plausible comme une conjoncture fondamentale dans la politique extérieure et la stratégie anglaises, marquée par une discontinuité suffisamment importante dans le niveau des impôts et taxes qui lui étaient destinés, comme dans celui des emprunts levés et des dépenses mises en œuvre par l'État pour les forces armées, discontinuité qui mérite d'être qualifiée de « révolutionnaire²² ».

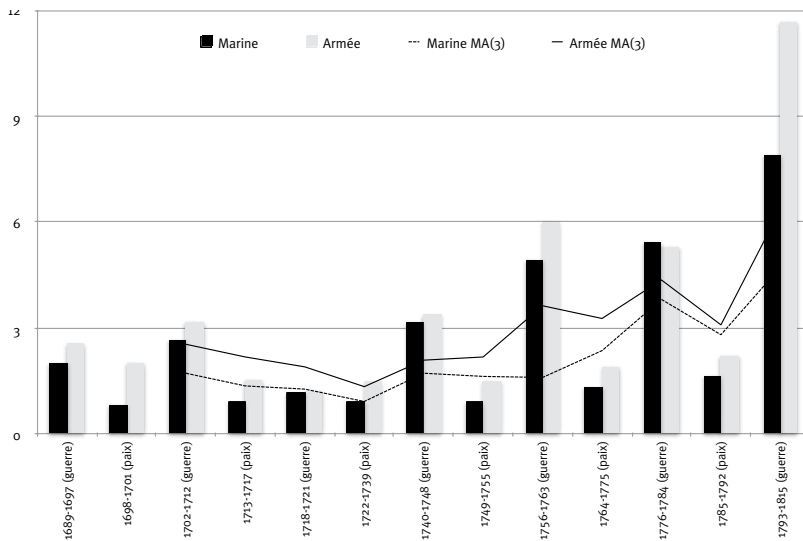


Fig. 5. Dépenses annuelles moyennes pour les forces militaires et navales, 1689-1697 à 1793-1815 (en prix constants de 1678-1688)

22 Julian Hoppit, *Land of Liberty? England, 1689-1722*, Oxford, OUP, 2000.

Bien que les trois indices des dépenses gouvernementales aient chuté au cours des interludes de paix entre 1689 et 1815, ils ne revinrent jamais aux bas niveaux qui avaient prévalu sous les derniers monarques Stuart entre 1660 et 1688. Durant les années de conflit, les dépenses militaires et navales s'accrurent, guerre après guerre. Leurs niveaux annuels moyens durant le long conflit avec la France révolutionnaire et impériale furent environ cinq fois plus élevés qu'ils ne l'avaient été lorsque le roi Guillaume entraîna son royaume et ses contribuables dans une deuxième guerre de Cent Ans contre la grande puissance qui se trouvait de l'autre côté de la Manche²³.

L'INVESTISSEMENT DANS LA PUISSANCE NAVALE, LES RETOMBÉES INATTENDUES QUI EN RÉSU LTÈRENT ET LES STRATÉGIES MERCANTILISTES DE LA GRANDE-BRETAGNE POUR S'ASSURER UNE CROISSANCE DE LONGUE DURÉE

Des travaux historiques récents – basés sur des données officielles plus solides que la plupart des statistiques élaborées pour aboutir à des évolutions économiques de longue durée – ont conclu qu'après deux siècles d'isolement géopolitique et de stagnation fiscale, et dans le cadre d'une conjoncture fondamentale pour l'histoire constitutionnelle du royaume, l'État anglais construisit un système fiscal et financier entièrement nouveau. Ce dernier était beaucoup plus souple car il avait été forgé à la suite d'une guerre civile destructrice, d'une lutte politique et de menaces sérieuses pour la hiérarchie établie. Les événements de l'interrègne se situant entre 1642 et 1688 donnèrent naissance à la construction d'institutions et au legs d'un consensus politique à propos de ce que l'on peut décrire comme un investissement massif dans la puissance navale par un pays européen relativement petit. Ce consensus durable, qui commença à se mettre en place sous la République, permit aux rêves des Tudors de mûrir en devenant quelque chose qui ressemblait à une stratégie nationale reposant sur l'investissement public, ce qui procura des moyens que l'on pouvait augmenter pour répondre aux besoins des méandres des interconnexions qui s'étaient créées entre le complexe navalo-commercial du royaume et l'économie nationale, ceci permettant de développer un socle de capacités et de possibilités amenant à une industrialisation précoce²⁴.

Les plus familiers des multiples éléments de la grande stratégie de l'Angleterre incluaient ceux qui servaient de base, dans l'enthousiasme de ceux qui les défendaient, aux politiques désignées sous le nom d'économie politique du mercantilisme, tout autant que d'autres non prévus, mais dont la venue

23 Jonathan Clark (dir.), *A World By Itself: A History of the British Isles*, London, Heinemann, 2010.

24 Linda Colley, *Britons: Forging the Nation, 1707-1837*, New Haven, Yale University Press, 2009.

était économiquement bénéfique, lesquels découlèrent de la dépendance de l'État, pour la défense du royaume, d'une grande flotte permanente, dotée de navires récents²⁵. Par exemple, une fois que les infrastructures de soutien situées sur le rivage eurent été mises en place, le niveau effectif de sécurité externe fourni par les navires de guerre, qui étaient des forteresses flottantes, stationnant en mer aux approches occidentales des îles Britanniques²⁶ permit aux Premiers ministres et aux Premiers lords du Trésor de réserver les revenus résiduels aux besoins de milices appuyées sur une armée professionnelle ; elles étaient bien entraînées et prêtes à remplir des tâches telles que la préservation de la stabilité interne, la protection des droits de propriété et le recours à la force pour maintenir l'autorité sur les forces de travail urbaines potentiellement insubordonnées. Le service dans les milices, la *yeomanry*²⁷ et les troupes en réserve, renforçait également la culture patriotique des Britanniques et l'idéologie de déférence propagées par l'Église nationale établie²⁸. En outre, la *Royal Navy*, qui se fournissait dans une large mesure à partir des ressources domestiques et des bases nationales pour ses besoins d'entreposage, de ravitaillement, de vêtements, d'armes et de munitions nécessaires pour les opérations en mer, n'éprouvait pas la gêne liée aux maigres ressources monétaires qui étaient celles des « coffres de guerre » utilisés pour apporter des subsides aux armées alliées et pour louer des mercenaires permettant de mener d'importantes campagnes militaires sur le continent et outre-mer²⁹. La stratégie de la « Perfide Albion », qui consistait à engager des soldats étrangers bon marché contre les puissances Bourbon, préservait la puissance anglaise et avait pour effet de peser sur les dépenses pouvant permettre aux grandes flottes potentiellement rivales de la

25 Jeff Horn, Leonard N. Rosenband et Merritt Roe Smith (dir.), *Reconceptualizing the Industrial Revolution*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2010 ; Patrick K. O'Brien, *Provincializing the First Industrial Revolution*, London, London School of Economics, Department of History, Working Paper of the Global Economic History Network, 17/06, 2006.

26 Il s'agit du *Western Squadron*, qui est l'escadre chargée de surveiller l'entrée de la Manche, ce qui veut dire protéger les côtes anglaises contre l'ennemi naval français, appuyé ou non par une flotte espagnole. Voir Michaël Duffy, « The Establishment of the Western Squadron as the Linchpin of British Naval Strategy », dans Michaël Duffy (dir.), *Parameters of British Naval Power, 1650-1850*, Exeter, University of Exeter, 1992, p. 60-82 ; Nicholas A. M. Rodger, « The Idea of a Naval Strategy in Britain in the Eighteenth and Nineteenth Centuries », dans Geoffrey Till (dir.), *The Development of British Naval Thinking: Essays in Memory of Bryan Ranft*, London/New York, Routledge, 2006, p. 19-33 (N.d.T.).

27 Depuis le *xv^e* siècle on appelle *yeomen* les petits paysans propriétaires ; s'ils ont un revenu supérieur à 40 shillings, ils sont électeurs de plein droit à la Chambre des communes. En 1756, William Pitt, secrétaire d'État à la Guerre, proposa une loi de milice qui fit de la *yeomanry* une milice montée, composée essentiellement de *yeomen*, destinée notamment à lutter contre une invasion. Pendant longtemps elle fut utilisée pour maintenir la paix civile (N.d.T.).

28 Lars Magnusson (dir.), *Mercantilist Economics*, Boston, Kluwer Academic Publishers, 1993 ; Clive Wilkinson, *The British Navy and the State*, Woodbridge, Boydell Press, 2004.

29 Philip Stern et Carl Wennerlind (dir.), *Mercantilism Reimagined: Political Economy in Early Modern Britain and its Empire*, New York, Oxford University Press, 2014.

France et de l'Espagne de rivaliser avec la *Royal Navy*³⁰. En même temps, la formation de réseaux de services à la fois pour la flotte et pour les grandes armées intérieures, qui fournissaient de la nourriture, des marchandises, des services et du crédit et toutes autres choses produites ou réalisées dans le royaume, créait des opportunités pour les entrepreneurs privés. Ce système nourrissait aussi le consensus personnel et politique qui s'était établi entre les monarques, les aristocraties terriennes et les élites marchandes, ce à quoi applaudissent les historiens anglais qui y voient « la diffusion d'une forme fonctionnelle de capitalisme de gentilhomme³¹ ».

Quoique l'investissement dans la *Royal Navy* ait évolué avant tout pour pouvoir répondre aux besoins de la défense, il entraînait logiquement et encourageait effectivement de manière positive l'État à soutenir la poursuite d'une expansion maritime agressive et impériale menée par l'entreprise privée durant les deux siècles qui suivirent l'acte de Navigation, fondateur de Cromwell, et la première guerre anglo-hollandaise (1652-1654). Malgré tout, des générations d'historiens économistes libéraux, qui avaient trouvé leurs points de vue dans une lecture erronée ou mal comprise d'Adam Smith, ont diminué – ou au moins sérieusement sous-estimé – le rôle de la *Royal Navy* et ses liens symbiotiques avec le mercantilisme économique qui auraient été élaborés, dans leur récit, comme les préconditions significatives – ou si l'on préfère les variables exogènes – du passage précoce du pays à une économie industrielle urbaine³². Une lecture attentive des arguments de Smith dans *La Richesse des nations* montre qu'il a simplement construit un raisonnement convaincant pour un autre ordre international économique basé sur le libre commerce, comparé aux conséquences pernicieuses et à la violence qui découlaient des stratégies de politiques commerciales menées par tous les États européens agissant dans le cadre de l'économie mercantiliste alors dominante. Néanmoins, les critiques habituelles des versions britanniques de semblables politiques basées sur d'hypothétiques fantasmes *post hoc* d'une économie internationale mondiale libérale ou d'un mouvement unilatéral vers le libre commerce – comme Smith le reconnaissait – auraient été potentiellement dangereuses pour la sécurité du royaume. Il est sûrement anachronique de les considérer comme une approche permettant d'analyser les politiques commerciale et impériale alors poursuivies

30 Norman Hampson, *The Perfidy of Albion. French Perceptions of England during the French Revolution*, Basingstoke, Macmillan, 1998.

31 Référence.

32 Gustav Schmoller, *The Mercantile System and its Historical Significance*, New York, Macmillan, 1897.

par l'État britannique durant cette période de mercantilisme intensifié qui va de 1651 au lendemain du congrès de Vienne en 1815³³.

Pendant plus de deux siècles avant la formation d'un ordre économique international libéral, le mercantilisme britannique était fondé sur un investissement public continu et global consacré à une grande et efficace marine de guerre, combiné à un soutien complémentaire mais important à l'investissement privé dans une marine marchande impériale. Sur la longue durée, cette stratégie mena au développement et à l'expansion à long terme d'un secteur maritime dominant, interconnecté, qui engendra des bénéfices et avantages rétroactifs pour l'ensemble de l'économie nationale. Le complexe navalo-commercial de la Grande-Bretagne encouragea l'expansion de la propriété et de l'emploi des navires, lesquels étaient liés ou en réseau avec l'assurance maritime, la banque, la construction navale et toutes les autres activités urbaines relevant du commerce maritime, y compris le processus d'importation de produits alimentaires et de matières premières à Londres et dans les nombreuses villes ayant une économie portuaire. Pendant deux siècles, cette intégration vertueuse se traduisit par l'hégémonie progressive, au sein de l'économie mondiale, de ce secteur maritime opérant en tandem avec un État qui s'efforçait de promouvoir les efforts pour exploiter les possibilités offertes par la pêche, le transport du charbon et d'autres matériaux volumineux autour des îles Britanniques, et surtout pour obtenir de plus larges parts des bénéfices procurés par le commerce et la navigation outre-mer³⁴.

188

Bien que la *Royal Navy* ait concentré ses achats de navires de guerre sur les arsenaux royaux et privés britanniques, et ses achats de munitions, accessoires et fournitures sur des firmes privées, le caractère central du mercantilisme britannique se traduisit par un fort soutien de l'État pour les navires servant à l'empire et pour les services auxiliaires relevant des transports par eau³⁵. Ce large secteur fut encouragé à acheter des navires construits dans les chantiers navals de l'empire, mais il n'y fut jamais obligé. Pour des raisons stratégiques, les gouvernements successifs accordèrent – mais jamais d'une manière généreuse – des subsides à la construction navale, mais ils menèrent des politiques visant à assurer une offre élastique permanente de navires et de marins entraînés susceptibles d'être employés au bénéfice d'une industrie impériale, accessible pour l'État, à un certain prix et sur demande en temps de guerre. Cet élément clé

33 Roger Knight, *Britain against Napoleon: The Organization of Victory, 1793-1815*, London, Allen Lane, 2013.

34 Ronald Findlay, Rolf G. H. Henriksson, Håkan Lindgren et Mats Lundahl, *Eli Heckscher, International Trade and Economic History*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2006, chap. 9-15.

35 Istvan Hont, « Jealousy of Trade: International Competition and the Nation State in Historical Perspective », *The International History Review*, vol. 29, n°1, 2007, p. 130-132.

du mercantilisme britannique fut enchâssé, redéfini et régulé par une succession d'actes de navigation, qui avaient des précédents lointains³⁶. À partir de 1651, la préférence qui avait été décidée pour les navires anglais se transforma en une stratégie nationale³⁷. Elle devint indiscutablement telle à cette époque qu'on peut la considérer comme quelque chose d'analogue à la dissuasion nucléaire moderne, car étant aussi indispensable pour la défense du royaume que pour son expansion économique, aussi bien à l'intérieur que dans l'empire maritime³⁸. En retour de la sécurité externe, de l'ordre intérieur et d'un monopole virtuel du transport par mer au sein de l'empire aussi bien que de la protection de ses vaisseaux sur les océans et d'avantages aux colonies, de bases et de réseaux à l'intérieur des frontières du royaume, le secteur maritime de l'économie britannique négociait et collaborait avec l'État, particulièrement en temps de guerre, pour aider à la défense du royaume en fournissant des marins pour les navires de guerre, et des moyens de transport pour les troupes stationnées outre-mer, sans oublier la fourniture de renseignements et d'informations sur toutes les mers du globe, ainsi que l'accès de la flotte et de l'armée au reste du monde³⁹.

Les négociations menées pour cette coopération pouvaient cependant s'avérer risquées, la liberté de déplacement étant la règle, et les intérêts mutuels de l'État et du secteur privé s'avérant compliqués à mettre en conformité. Néanmoins, en termes géopolitiques, le partenariat fonctionnait suffisamment bien pour étendre et consolider la position et le rôle d'un secteur maritime leader dans le cadre de l'économie urbaine en général⁴⁰. La *Royal Navy* réduisait les coûts des opérations et de la protection pour l'industrie navale, et l'Amirauté déployait l'écrasante puissance des navires de guerre britanniques pour porter atteinte aux principaux rivaux étrangers de l'industrie britannique, directement dans les combats des guerres anglo-hollandaises, et de manière indirecte durant les alliances anglo-hollandaises contre la France au cours des guerres de 1689-1698 et de 1702-1713⁴¹. Pendant plus d'un siècle, la marine marchande hollandaise avait utilisé le plus efficace éventail de vaisseaux pour le transport de marchandises existant en Europe. Les flûtes, aussi bien que les autres vaisseaux qui étaient bien construits et bien entretenus dans les chantiers navals des

36 Richard W. Unger (dir.), *Shipping and Economic Growth, 1350-1850*, op. cit. ; Lars Magnusson (dir.), *Mercantilism: The Shaping of an Economic Language*, London, Routledge, 1994.

37 Langford Lovell Price, *A Short History of Political Economy in England from Adam Smith to Arnold Toynbee*, London, Methuen, 1891.

38 Ralph Davis, *The Rise of the English Shipping Industry*, London, Macmillan, 1962.

39 Lawrence A. Harper, *The English Navigation Laws: A Seventeenth Century Experiment in Social Engineering*, New York, Columbia University Press, 1939 ; Laurence Evans, « The Gift of the Sea », art. cit.

40 Leonard Gomes, *Foreign Trade and the National Economy*, Basingstoke, Macmillan, 1987.

41 Charles Wilson, *England Apprenticeship, 1603-1763*, New York, St. Martin's Press, 1965.

Pays-Bas, étaient efficacement utilisées par les marchands hollandais, ce qui leur permettait d'accéder à un crédit bon marché et de naviguer sur l'ensemble des mers et océans sous le commandement d'officiers hollandais, ce qui avait fait de la flotte des Pays-Bas du Nord le service de transport par voie maritime le plus compétitif et le plus fiable en Europe. Ils étaient convaincus que la compétition entre les industries navales nationales ne pouvait être qu'un jeu à somme nulle. Finalement, avec l'aide très forte de la puissance militaire française, un déplacement des positions pouvait survenir⁴². Les objectifs mercantilistes britanniques étaient mis en œuvre par une diplomatie très active, et ils étaient fondés sur la puissance navale nécessaire pour forcer un État hollandais obstiné à se conformer au code de navigation qui permit au secteur maritime anglais de prendre une part toujours plus grande des gains croissants procurés par la navigation et les services auxiliaires (entreposage, information, crédit et assurance), dans le cadre d'un commerce maritime côtier, national et international toujours plus important.

Une fois que l'État anglais eut choisi de s'appuyer sur une stratégie correctement fondée sur la défense navale, couplée avec le développement d'une marine marchande impériale, la position de primauté en Europe longtemps détenue par les Pays-Bas dans les domaines de la navigation, de la construction navale et des industries qui leur étaient liées, devint précaire. Même la base fiscale bien gérée dont disposaient les gouvernements hollandais ne pouvait à la fois permettre de faire face aux dépenses navales et militaires nécessaires pour défendre les frontières du pays contre les armées françaises et espagnoles, et assurer à leur marine marchande une protection suffisante pour qu'elle reste efficace, notamment pour la défense des bases commerciales d'outre-mer contre les navires ennemis et les pirates français, portugais et espagnols, ou contre les anciens alliés protestants situés le long des rivages de la mer du Nord. D'ailleurs, aujourd'hui les historiens des Pays-Bas reconnaissent que le rythme auquel l'économie hollandaise perdit sa position de primauté commerciale a certainement été aggravé par les échecs politiques à coordonner la marine hollandaise en une force maritime plus unifiée et plus centralisée⁴³. Déjà à l'époque du traité de paix d'Utrecht, qui vint mettre fin à une guerre coûteuse de quatorze années contre les puissances coalisées des Bourbons, deux changements géopolitiques et géoéconomiques étaient devenus évidents : en premier lieu, l'affaiblissement du statut des Pays-Bas comme puissance maritime ; en second lieu, la position hégémonique obtenue désormais par les forces combinées et coordonnées de la *Royal Navy* et de la marine marchande

42 Ronald Hope, *A New History of British Shipping*, London, John Murray, 1990.

43 James Reed Jones, *Anglo-Dutch Wars of the Seventeenth-Century*, *op. cit.*

de l'Angleterre sur toutes les autres forces maritimes navales ou marchandes des différentes puissances européennes, y compris les Pays-Bas⁴⁴. Le commerce maritime britannique, auquel s'ajoutait la capacité de l'économie nationale à accroître les bénéfices tirés de la navigation, de la fourniture de crédit, des assurances maritimes et des autres services grâce au commerce côtier, transnational et intercontinental, ne cessait de se développer.

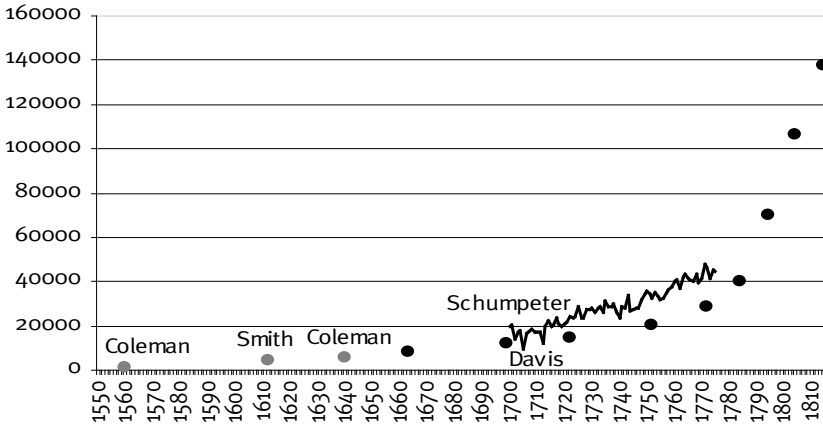


Fig. 6. Volumes du commerce étranger anglais (imports, exports et re-exports), vers 1650 - vers 1810

Même avant que les pressions intérieures pour un commerce accru avec le reste du monde aient été consolidées dans l'acte de Navigation de 1651, presque tous les hommes d'État de l'époque estimaient que l'évaluation de la navigation maritime et des industries navales du royaume d'Angleterre était entrée dans la trajectoire de retours croissants corrélés à une stratégie mercantiliste menée par l'État pour le développement d'un complexe navalo-commercial qui suscitait le développement d'industries urbaines dépendant des marchés d'exportation aussi bien que des liens entre les importations de matières premières et les réexportations⁴⁵. Beaucoup plus tard, à cause de cela, une véritable historiographie économique – plutôt favorable aux interprétations libérales d'une première révolution industrielle venant de la base – a eu tendance à mettre au premier plan les directions organisationnelles et technologiques issues de l'entreprise privée et des innovations particulières aux industries

44 Roger Morris, *Naval Power and British Culture, 1760-1850: Public Trust and the Government Ideology*, Aldershot, Ashgate, 2004.

45 Richard W. Unger, « Warships, Cargo Ships and Adam Smith: Trade and Government in the Eighteenth Century », *The Mariner's Mirror*, vol. 92, n° 1, 2006, p. 41-59.

maritimes et de construction navale de l'Angleterre⁴⁶. Aujourd'hui cette interprétation paraît anachronique et reste improbable, rien n'étant d'ailleurs venu la renforcer⁴⁷. Par exemple, en dépit d'une impressionnante bibliographie d'exercices modernes de cliométrie, les possibilités d'effectuer des comparaisons entre les pays ou les facteurs de productivité totaux pour des industries globales comme la construction navale et la navigation – industries qui fournissent un ensemble si hétérogène de productions et de services – se sont réduites. Pendant ce temps ont émergé quelques preuves statistiques liées aux cargaisons de marchandises particulières le long de routes maritimes spécifiques, qui ont appuyé l'idée que la productivité du travail pour la navigation et le commerce maritime s'était accrue, et qu'un déclin généralisé mais graduel des taux de fret était survenu durant les siècles qui vont de 1415 à 1815⁴⁸.

192

Ce large déclin des coûts du transport d'une tonne de fret maritime par kilomètre ne doit pas cependant apparaître comme étant l'apanage d'une seule industrie nationale, quelle que soit la période envisagée. On trouve en effet cinq ou six marques, clairement discernables, d'accroissement de la productivité mentionnées dans la plupart des histoires traitant des navigations hollandaise, française, américaine, britannique et même chinoise à l'époque de la marine à voiles⁴⁹. Par exemple, le volume, le poids, la masse, la vitesse et la distance moyenne du fret transporté par mer s'accrurent après 1492, et une proportion croissante de ce fret fut transportée à bord de bateaux dont la taille et le modèle avaient été conçus pour les cargaisons et les commerces particuliers auxquels ils étaient destinés. Les améliorations se produisirent lentement à travers le temps grâce à la diffusion de connaissances plus fiables sur les mers, les marées, les vents, les ports, les manœuvres et les gréements, aussi bien que des aides à la navigation issues de l'astronomie mathématique, des cartes, des portulans et des instruments à bord des navires. Les niveaux de capacité d'utilisation s'accrurent avec la demande croissante pour des temps plus courts de navigation et de rotation dans les ports. Une protection plus forte fut assurée contre les prédateurs (pirates, corsaires, navires ennemis), ce qui permit de disposer à bord des navires d'un espace et d'une main-d'œuvre consacrés désormais à des cargaisons profitables et non plus à des armements⁵⁰.

46 Patrick K. O'Brien, « Mercantilism and Imperialism in the Rise and Decline of the Dutch Economy », *The Economist*, vol. 148, n° 4, 2000, p. 469-501.

47 Donald C. Coleman (dir.), *Revisions in Mercantilism*, London, Methuen, 1969.

48 Brian R. Mitchell, *Abstract of British Historical Statistics*, section XI, Cambridge (U.K.), CUP, 1962.

49 Henry C. Hunter, *How England Got its Merchant Marine, 1066-1776*, National Council of National Shipbuilders, New York, 1935.

50 Wayne R. Davis, *The Rise of Atlantic Economics*, London, Weidenfeld and Nicholson, 1982.

L'ensemble de la littérature de seconde main sur les navires et la navigation laisse aussi deux impressions supplémentaires importantes. En premier lieu, aucune macro-innovation n'émergea pour transformer de manière radicale les perspectives de progrès de la productivité pour les navires à voiles en bois avant l'âge des bateaux en fer à vapeur qui devinrent le mode dominant de transport par mer⁵¹. En second lieu, c'est autour de l'Europe que les mécanismes et les capacités d'adaptation ont longtemps existé pour faciliter la diffusion des innovations par-delà les frontières nationales et les industries engagées dans le transport par mer. Pour la navigation et la construction navale, l'émulation pour l'emploi de meilleures pratiques ne s'est pas prolongée⁵².

Pour conclure, il semble qu'on ne peut plus faire désormais qu'une petite place à une « histoire britannique » de l'entrepreneuriat et de l'innovation technologique dans le domaine de la navigation et des industries navales européennes⁵³. Il reste une explication plus plausible de la montée de ces activités vers une position dominante, à savoir un récit centré sur le mercantilisme britannique dont la mise en place est due aux succès initiaux dans les engagements navals et continentaux remportés au cours des deux grandes guerres contre la France durant le règne de Louis XIV (1689-1697 et 1702-1713), et qui a été consolidé pour la domination des océans par la victoire finale, celle de Trafalgar en 1805. À l'intérieur d'un ordre mercantiliste international, la stratégie adoptée, soutenue par la reconstruction des systèmes fiscal et financier de l'État anglo-britannique, maintint les conditions politiques et géopolitiques requises pour que des progrès de productivité puissent se produire sur un large spectre, avec une intensité plus grande et plus stable, pour un ensemble d'activités maritimes placées dans un cadre économique favorablement positionné et bien doté⁵⁴.

Dans un livre fondateur, publié voici plus de quatre décennies, Ralph Davis concluait que « la croissance de l'économie britannique était basée sur l'usage de la force ». Ce fut, observait-il, « la marine anglaise, plutôt que celle de la France ou des Pays-Bas, qui devint le plus grand transporteur, et ce fut en grande partie le résultat de ses succès lors des guerres, ce qui se traduisit par la mise en place et l'extension d'une arène à l'intérieur de laquelle les Anglais avaient

51 Ronald Findlay, Rolf G. H. Henriksson, Håkan Lindgren et Mats Lundahl (dir.), *Eli Heckscher, International Trade and Economic History*, op.cit.

52 James D. Tracy (dir.), *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade, 1350-1750*, Cambridge (U.K.), CUP, 1991.

53 Richard W. Unger (dir.), *Shipping and Economic Growth, 1350-1850*, op. cit. ; James D. Tracy (dir.), *Political Economy of Merchant Empires*, op. cit.

54 Jacobus « Jaap » R. Bruijn, Femme Simon Gaastra et Ivo Schöffer (dir.), *Dutch Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, 1979, t. I, 1987, t. II, Den Haag, Martinus Nijhoffet ; Knick Harley, « Ocean Freight Rates and Productivity, 1740-1913: The Primacy of Mechanical Invention Reaffirmed », *The Journal of Economic History*, vol. 48, n° 4, 1988, p. 851-876.

un monopole du commerce et du transport »⁵⁵. Le présent essai a essayé de rénover et de restaurer une vieille histoire qui a été obscurcie par les efforts tentés pour construire des récits explicatifs à l'aide des outils de la nouvelle théorie économique néolibérale⁵⁶.

Maintenant, la tâche doit être de déterminer un modèle et, si possible, d'évaluer les méandres des interconnexions qui ont transformé la navigation, la construction navale et les activités auxiliaires de la Grande-Bretagne en un secteur maritime devenu leader pour son économie tout entière. Reconnaître ces liaisons antérieures et postérieures n'est pas difficile⁵⁷. Le travail de modélisation de ces méandres peut se fonder sur l'aide apportée aussi bien par les analyses théoriques correspondant à une vision économique d'ensemble et à l'étude des réseaux technologiques que par des analyses détaillées issues des spécifications bien délimitées et rigoureuses des gains économiques attribuables à l'agglomération urbaine, familières à ceux qui appartiennent à l'école des Annales et à celles des systèmes globaux d'histoire ou de sociologie historique⁵⁸.

194

Comme d'habitude, les possibilités de quantification sont limitées pour les débuts de l'époque moderne et les tests cliométriques sont virtuellement impossibles. Néanmoins, le recours à l'extension des analyses marshalliennes réalisées par Hirschman dans un texte classique sur les liaisons antérieures et postérieures, laquelle comporte des analyses dérivées des récents essais théoriques ayant pour but de mettre en valeur les connexions réciproques, peut s'avérer d'un réel intérêt heuristique pour la construction de récits analytiques qui seront à la fois rigoureux sur le plan théorique et valables du point de vue historique⁵⁹.

55 Ralph Davis, *The Rise of English Shipping Industry*, op. cit. ; Ronald Findlay, Rolf G. H. Henrikson et Håkan Lingren, Mats Lundahl (dir.), *Eli Heckscher, International Trade and Economic History*, op. cit.

56 Christopher J. French, « Productivity in the Atlantic Shipping Industry », *The Journal of Interdisciplinary History*, vol. 17, n° 3, 1987, p. 613-638.

57 Roger Morris, *The Foundations of British Maritime Ascendancy: Resources, Logistics and the State, 1755-1815*, Cambridge (U.K.), CUP, 2010.

58 Masahisa Fujita, Paul Krugman et Anthony J. Venables, *The Spatial Economy Cities. Regions and International Trade*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 2000.

59 Philip L. Cottrell et Derek H. Aldcroft, *Shipping, Trade and Commerce: Essays in Memory of Ralph Davis*, Leicester, Leicester University Press, 1981 ; Rafael Torres Sánchez (dir.), *War, State and Development: Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2007.

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

