

numéro

14

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

*Marine, État
et Politique*

Rommelse – 979-10-231-1839-1

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
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*

**Revue
d'histoire
maritime**

14

Marine, État et Politique

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

Édition papier © Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2011
Édition numérique © Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN papier : 978-2-84050-802-1
PDF complet – 979-10-231-1820-9

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1821-6
Bruneau, Motte & de Préneuf – 979-10-231-1822-3
Chanet – 979-10-231-1823-0
Lockroy – 979-10-231-1824-7
de Préneuf – 979-10-231-1825-4
Motte – 979-10-231-1826-1
Dard – 979-10-231-1827-8
Bruneau – 979-10-231-1828-5
Girardin-Thibeaud – 979-10-231-1829-2
Coutau-Bégarie – 979-10-231-1830-8
Costagliola – 979-10-231-1831-5
Vial – 979-10-231-1832-2
Vaisset – 979-10-231-1833-9
Boureille – 979-10-231-1834-6
Boniface – 979-10-231-1835-3
Rodger – 979-10-231-1836-0
Poussou – 979-10-231-1837-7
Guilmartin – 979-10-231-1838-4
Rommelse – 979-10-231-1839-1
Rodger – 979-10-231-1840-7
Vergé-Franceschi – 979-10-231-1841-4
Le Mao – 979-10-231-1842-1
Chronique – 979-10-231-1843-8

Mise en page : Compo-Méca s.a.r.l (64990 Mouguerre)
version numérique : 3d2s/Emmanuel Marc Dubois

SUP

Maison de la Recherche
Sorbonne Université
28, rue Serpente
75006 Paris
tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

SOMMAIRE

Éditorial.....	5
----------------	---

Première partie

Les marins français et la politique au XX^e siècle

Marine et politique à l'époque contemporaine Jean-Baptiste Bruneau, Martin Motte & Jean de Préneuf.....	11
Marine et politique de 1870 à 1914 : la démocratie entre au port Jean-François Chanet.....	15
Document :les marins vus par un de leurs ministres (1897) Édouard Lockroy.....	23
La politique de républicanisation de la Marine à la belle époque Jean Martinant de Préneuf.....	29
La Royale sans le Roi : le déclin naval français vu par Charles Maurras Martin Motte.....	61
La Marine et les droites nationalistes, de l'entre-deux-guerres à Vichy Olivier Dard.....	89
La Royale et le Roi :les officiers de marine et l'Action française, entre appartenance et imprégnation Jean-Baptiste Bruneau.....	93
Un marin en politique : l'amiral Platon, 1940-1944 Odile Girardin-Thibeaud.....	117
Le regard vide ou la vision politique de l'amiral Darlan Hervé Coutau-Bégarie.....	137
Darlan ou le mirage de la collaboration Bernard Costagliola.....	145
Faux-semblants et ruptures de l'après 1945 Philippe Vial.....	159
La cité idéale de l'amiral Thierry d'Argenlieu à l'épreuve des tumultes du siècle Thomas Vaisset.....	165

La marine et le putsch d'Algérie	
Patrick Boureille.....	183
Le lieutenant de vaisseau Guillaume, de la Marine au putsch et à l'OAS	
Xavier Boniface	199
Conclusion :une spécificité française vue de Grande-Bretagne	
Nicholas A. M. Rodger.....	213

Seconde partie

La révolution militaire navale au xvii^e siècle

Présentation de la table ronde sur la révolution navale	
Jean-Pierre Poussou.....	219
La révolution militaire dans la guerre sur mer au début de l'époque moderne : origines technologiques, résultats opérationnels et conséquences stratégiques	
John F. Guilmartin.....	223
Y a-t-il eu une révolution navale au début de l'époque moderne ? les relations entre la raison économique d'État et la guerre maritime	
Gijs Rommelse.....	239
De la « révolution militaire » à l'État « navalo-fiscal »	
Nicholas Rodger.....	259
La révolution maritime a-t-elle existé en France au xvii^e siècle ?	
Michel Vergé-Franceschi.....	273

Varia

Financer la Marine en temps de conflit : l'exemple de la guerre de la ligue d'Augsbourg (1688-1697)	
Caroline Le Mao.....	285

Chronique

De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au xviii^e siècle	
David Plouviez	323
Comptes rendus.....	339

SECONDE PARTIE

La révolution militaire navale
au XVII^e siècle

Y A-T-IL EU UNE RÉVOLUTION NAVALE
AU DÉBUT DE L'ÉPOQUE MODERNE ?
LES RELATIONS ENTRE LA RAISON ÉCONOMIQUE D'ÉTAT
ET LA GUERRE MARITIME¹

Gijs Rommelse
Institut Néerlandais d'Histoire Militaire

Peu d'historiens² de la guerre au début de l'époque moderne emploient le terme de « révolution » pour décrire la diversité des changements technologiques, organisationnels, financiers, culturels, stratégiques et tactiques qui ont concerné la guerre sur mer au cours des XVI^e-XVIII^e siècles. Pour sa part, Geoffrey Parker, qui est à l'origine du débat né au cours des années 1970 sur la révolution militaire, considérait que la guerre navale en fait partie³. Ce point de vue a reçu récemment le soutien de chercheurs comme Michael Palmer et John Guilmartin⁴. D'autres, néanmoins, comme Jeremy Black⁵, pensent qu'il faut éviter d'utiliser de manière étroite une telle association car il y a eu de réelles différences dans les changements qu'ont connus la guerre terrestre et la guerre maritime ; au demeurant, Jeremy Black n'est pas moins sceptique sur la nature révolutionnaire des

1 Traduction de Jean-Pierre Poussou.

2 J.R. Brujn (Université Leiden), J.R. Jones (Université de East Anglia), A.P. van Vliet (Institut néerlandais d'histoire militaire), J.D. Davies, R.S. Downing m'ont fait la grande amabilité de commenter les premières versions de cet article. Je les remercie très vivement pour les points de vue qu'ils m'ont exprimés. Bien entendu, les erreurs ou lacunes que l'on pourra encore y trouver sont entièrement de mon fait.

3 *The military revolution: military innovation and the rise of the West 1500-1800*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988, p. 82-114.

4 Michael Palmer, « The Military Revolution afloat: the era of the Anglo-Dutch Wars and the transition to modern warfare », *War in History*, 4, 1997, p. 123-149 ; John F. Guilmartin, « The Military Revolution: origins and first tests abroad », dans Clifford J. Rogers (dir.), *The Military Revolution Debate. Readings on the military transformation of early modern Europe*, Boulder, Westview Press, 1995, p. 299-333.

5 *Naval power. A history of warfare and the sea from 1500*, Houndsmill, Palgrave Macmillan, 2009, p. 47: « Dans la mesure où le concept d'une révolution militaire au début de l'époque moderne peut être utile, il est plus pertinent de l'appliquer aux réalités navales que terrestres, ce qui nous rappelle qu'il est problématique de traiter les deux comme si elles relevaient du même modèle ».

changements que l'on englobe sous le terme de révolution militaire⁶. Quant au regretté Jan Glete, dans son livre novateur *Navies and nations. Warships, navies and state building in Europe and America 1500-1860*⁷, comme dans un ouvrage plus récent : *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*⁸, non seulement il n'attire pas l'attention sur le caractère unique des changements navals du début de l'époque moderne, mais encore il explique qu'évolution ou « transformation » sont des termes plus appropriés que « révolution ». Et le point de vue de Louis Sicking est le même : « il semble plus approprié », écrit-il, « de parler d'une transformation navale »⁹. Pourtant, d'autres auteurs, comme Nicholas Rodger, utilisent les idées qui sont nées du débat sur la révolution militaire depuis les années 1970 pour souligner le caractère crucial et effectivement révolutionnaire par leur importance pour l'histoire générale des changements qui sont intervenus dans le domaine naval¹⁰. Quoiqu'il en soit, tous semblent au total être d'accord sur le fait que si l'on doit débattre d'une révolution militaire au début de l'époque moderne, elle ne peut laisser complètement de côté la guerre sur mer, comme l'avait fait Michael Robert quand il introduisit l'expression en 1956¹¹. Étant donné ces controverses sur l'existence ou non de la révolution militaire et sur la place mal définie qu'y occupe la guerre sur mer, des rencontres comme la présente table ronde semblent les endroits les plus appropriés pour en discuter afin d'examiner s'il y eut bien une révolution navale et, dans ce cas, quelles en furent les caractéristiques.

Un élément central de cette discussion doit être de savoir s'il y a des relations de réciprocité entre le volet économique de la raison d'État et la guerre navale. Le considérable accroissement du commerce maritime européen, la globalisation des intérêts économiques et spécialement l'évolution que connurent les politiques économiques eurent une énorme influence sur l'organisation, la composition, l'administration et le ravitaillement des flottes, les progrès technologiques à la fois des navires et des armements, la législation et l'organisation de la guerre privée, et plus particulièrement sur les stratégies politiques et militaires qui façonnaient les paramètres à partir

6 *Id.*, p. 44-48.

7 Stockholm, Almqvist & Wiksell International, 1993, p. 7-8.

8 London and New York, Routledge, p. 9-16.

9 « Naval warfare in Europe c. 1330-c. 1860 », dans Frank Tallett et David Trim (dir.), *European warfare 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 263.

10 Dans son article : « The military revolution at sea », republié dans Nicholas Rodger, *Essays in naval history, from medieval to modern*, Farnham and Burlington, Ashgate, 2009, p. 59-76.

11 « The Military Revolution 1500-1660 », republié dans *The Military Revolution Debate...*, *op. cit.*, p. 13-35.

desquels était conduite la guerre maritime¹². En retour, les changements qui intervinrent dans la guerre maritime eurent des conséquences importantes sur les économies nationales, les revenus potentiels issus de la taxation et en conséquence sur les capacités militaires des États. Il en résulta que les gouvernements et les bureaucrates du gouvernement en vinrent à retenir l'importance stratégique croissante de la puissance maritime, et furent amenés à explorer les moyens de la renforcer et de l'exercer. En d'autres mots, il y eut une étroite interaction entre la formation de l'État, les intérêts économiques et les évolutions de la guerre navale. Ce sont ces relations mutuelles qui sont donc le sujet de la présente contribution.

Il serait, bien évidemment, tout à fait irréaliste de penser que des questions aussi complexes peuvent être pleinement traitées en quelques pages. Il me fallait donc faire des choix, et c'est pourquoi j'ai choisi de ne pas traiter les aspects organisationnels, administratifs, logistiques et technologiques de la guerre maritime. De même, je ne tenterai pas de discuter les choses dans le détail. Mon but est de proposer une vue générale, avec un nombre limité d'exemples sur des points précis. Il me faut également présenter, dans cette introduction, une remarque finale concernant la terminologie : de nombreux historiens estimant aujourd'hui que le concept de « mercantilisme » est périmé, lui préfèrent celui de « politique économique ». Mais « politique économique » est un concept beaucoup trop large pour la démonstration que j'essaie de présenter dans cette contribution, car il couvre aussi les aspects fiscaux, financiers et administratifs de la formation de l'État. Je parlerai donc des aspects économiques de la raison d'État, utilisant dans ce but l'expression « la raison économique d'État »¹³ pour décrire les processus de gouvernement utilisés pour renforcer l'économie nationale ainsi que ses capacités politiques et militaires en créant une symbiose mutuellement bénéfique pour l'État et pour l'économie. Il s'agit donc des moyens d'une politique calculée d'une manière rationnelle pour faire progresser le commerce, la navigation et les manufactures d'une nation, et pour les protéger¹⁴.

¹² Jan Glete, *Warfare at sea...*, *op. cit.*, p. 3.

¹³ Je voudrais remercier, à cet endroit, Jan Hartman et Arthur Weststeijn pour avoir porté à mon attention l'expression « la raison économique d'État », dans leur article à paraître : « An empire of trade. Commercial reason of state in seventeenth century Holland », dans Sophus Reinert et Pernille Roge (dir.), *Political economy of empire in the early modern world*, New York and Basingstoke, Palgrave Macmillan.

¹⁴ Le concept philosophique de raison d'État – ou, si l'on préfère, d'un intérêt d'État méthodiquement calculé – fut pour la première fois formulé en Italie au xvi^e siècle. Au cours du xvii^e siècle, il devint un principe directeur pour la conduite de la politique, et, après les traités de Westphalie de 1648, la base internationalement acceptée de la politique étrangère et des relations diplomatiques.

Le xvi^e siècle et la première moitié du xvii^e siècle ont connu trois développements qui, réunis, ont complètement modifié les conditions du commerce maritime, et qui sont fondamentaux pour l'argumentation que je présente. Tout d'abord, le volume et la complexité du commerce maritime européen s'accroissent considérablement, aussi bien par le nombre des navires et des gens qui y participaient, que pour la quantité et la variété des marchandises transportées, l'envergure des différents réseaux commerciaux et leur croissante interrelation... La navigation et le commerce européen évoluèrent presque au-delà de ce qu'on pouvait alors saisir. En second lieu, l'expansion de l'Europe, militaire, économique et politique, entraîna une globalisation des contacts et des intérêts économiques. Les Européens, en premier lieu les Portugais et les Espagnols, puis les Hollandais, les Anglais et les Français – à un moindre degré les Danois et les Suédois – cherchèrent à exploiter les richesses potentielles des commerces africains, américains et asiatiques. Les conséquences de ces efforts furent aussi diverses que d'une grande portée. Pour en préciser seulement certains, notons que le centre de gravité de l'économie glissa de la Méditerranée à l'Atlantique, que la culture matérielle de l'Europe et ses modèles de consommation furent enrichis par beaucoup de produits inconnus jusque là, que la science, la technologie et la cartographie firent de rapides progrès, que la possibilité d'obtenir ces nouveaux produits et les accès aux marchés d'outre-mer obligèrent les industries domestiques à se restructurer, et donc plusieurs des plus importants réseaux commerciaux européens à se modifier, enfin que les capacités politiques et militaires de plusieurs États européens furent énormément renforcées par les revenus issus du pillage et par la mise en place de nouvelles taxes, à l'assiette très élevée, prélevées sur les marchandises importées en Europe¹⁵.

Le troisième développement, qui est le plus important pour mon argumentation, découle des deux autres et concerne la symbiose qui s'installe entre l'évolution de l'économie et la formation de l'État. De plus en plus, les gouvernants et les bureaucrates reconnurent que le commerce, la navigation, l'industrie et la banque pouvaient et devaient servir les capacités politiques,

15 La bibliographie concernant ces sujets est très fournie. On se reportera donc à quelques travaux généraux de qualité : Geoffrey Scammell, *The first imperial age : European overseas expansion 1400-1715*, London, Routledge, 1989 ; Ronald Finlay et Kevin O' Rourke, « Commodity market integration 1500-2000 », dans Michaël Borda, Alan Taylor et Jeffrey Williamson (dir.), *Globalization in historical perspective*, Chicago, University of Chicago Press, 2003, p. 13-64 ; Thomas Brady, « The rise of merchant empires 1400-1700 », dans James Tracy (dir.), *The political economy of merchant empires. State power and world trade 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1991, p. 117-160.

gouvernementales, diplomatiques et militaires de l'État. Après tout, c'était la richesse économique qui constituait la base des impôts qui fournissaient aux gouvernements les ressources nécessaires pour créer et maintenir des armées, des navires et des bureaucraties. L'idée que l'expansion économique était la clé de l'accroissement de la puissance de l'État et de sa force militaire s'imposa graduellement en Europe au XVII^e siècle¹⁶. En conséquence, les politiques et les bureaucrates firent des efforts pour réguler et stimuler le commerce, la navigation et l'industrie, pour mettre en place des législations protectrices, pour ouvrir ou créer de nouveaux marchés extérieurs, et pour augmenter avec énergie les taux des impôts, et ils prirent des mesures restrictives concernant les produits et le commerce maritime étrangers¹⁷. Pour leur part, les élites marchandes cherchèrent à s'assurer le soutien politique, diplomatique, juridique et militaire de l'État contre les intérêts rivaux, qu'ils soient domestiques ou intérieurs. Ils renforcèrent leur influence politique par le moyen du lobbying et des pétitions ; ils apportèrent leur soutien à des leaders politiques et à des courtisans ; ils procurèrent aux gouvernements des prêts à bon marché ; ils publièrent des pamphlets pour influencer l'opinion publique. Dans quelques États, ces élites marchandes s'efforcèrent même de participer directement aux décisions politiques. Négociants et manufacturiers occupèrent des sièges dans des parlements provinciaux ou nationaux, et dans des comités chargés de proposer des conseils ; ils agirent aussi comme bureaucrates et magistrats dans les villes et cités¹⁸.

Cette symbiose entre l'État et l'économie fut d'abord pratiquée dans les cités-États maritimes de Venise et de Gênes, dans le royaume du Portugal, tourné vers la mer, et parmi les membres des villes de la Ligue Hanséatique. C'est dans la République hollandaise qu'apparut, à partir du début du XVII^e siècle,

16 J. Glete, *Navies and nations...*, *op. cit.*, p. 6-9 ; Michael Howard, *War in European history*, nouv. édition révisée, Oxford, Oxford University Press, 2009, p. 46-53 ; Frank Tallett, *War and society in early modern Europe 1495-1715*, London et New York, Routledge, 1992, p. 188-216 ; Michael Gerace, *Military power, conflict and trade*, London et Portland, Frank Cass Publishers, 2004, p. 79-80.

17 J. Glete, *Warfare at sea...*, *op. cit.*, p. 165-185 ; M. Howard, *War in history*, *op. cit.*, p. 38-53 ; M. Gerace, *Military power...*, *op. cit.*, p. 79-82.

18 Certes, les liens entre les intérêts commerciaux et la politique sont particulièrement étroits dans la République hollandaise, mais en France comme en Angleterre les groupes d'intérêts mercantiles font en sorte de représenter et de défendre les politiques économiques qui ont leur faveur : voir Robert Brenner, *Merchants and revolution. Commercial change, political conflicts and London's overseas trade 1550-1653*, Cambridge, Cambridge University Press, 1995 ; Perry Gauci, *The politics of trade. The overseas merchants in state and society 1660-1720*, Oxford, Oxford University Press, 2001 ; Richard Bonney, *Political change in France under Richelieu and Mazarin 1624-1661*, Oxford, Oxford University Press, 1978 ; Inès Murat, *Colbert*, Paris, Fayard, 1980 ; Jean Meyer, *Colbert*, Paris, Hachette, 1981.

l'exemple le plus remarquable de cette symbiose, au point que de nombreux auteurs contemporains décrivaient – ou même ridiculisaient – cette République comme la personnification d'un État dominé par des marchands¹⁹. Les raisons qui expliquent ces descriptions et sarcasmes sont faciles à saisir : les corps centraux du gouvernement – les États Généraux en premier – étaient faibles comparés à la plupart des autres États européens. Les sept « Provinces Unies » s'étaient mises d'accord pour coopérer dans leur lutte contre l'Espagne, mais elles n'avaient pas transféré leur souveraineté à un gouvernement central ; les décisions politiques importantes ne pouvaient donc être prises qu'à l'unanimité, ce qui signifiait que souvent il fallait concilier des intérêts opposés. Or, une situation similaire existait au niveau provincial : les villes, la noblesse et les municipalités rurales s'efforçaient de défendre leurs intérêts particuliers. Cette structure décentralisée ralentissait à coup sûr les processus politiques et nuisait à l'efficacité des institutions hollandaises. Mais, par ailleurs, elle garantissait une place prééminente aux intérêts économiques dans les décisions politiques. La classe aristocratique des régents, lesquels étaient souvent issus de familles marchandes dont les intérêts résidaient toujours dans le commerce et l'industrie, pouvait seule occuper les fonctions politiques parce qu'ils étaient préparés à soutenir les intérêts économiques de leur ville ou de leur province²⁰. L'autre raison pour laquelle les Provinces-Unies étaient réellement devenues un État marchand est encore plus évidente : elles avaient été entraînées par leur révolte dans une guerre coûteuse contre l'Espagne des Habsbourg ; de ce fait, seuls les taxes et les emprunts publics avaient pu permettre de bâtir la puissance militaire nécessaire pour défendre leur indépendance et assurer la sécurité de leur territoire. La prospérité économique fut donc un point crucial des intérêts stratégiques des Hollandais²¹.

Le meilleur exemple de ce partenariat entre l'État et le commerce fut peut-être la fondation de la Compagnie hollandaise des Indes orientales en 1602. Johan van Oldenbarnevelt, le leader politique des Provinces-Unies, comprit que la structure fragmentée du commerce hollandais en Asie – il s'agissait d'un

19 Charles Wilson, *England's apprenticeship 1603-1763*, London, Longmans, Green & Co., 1965, p. 39-42 ; David Ormrod, *The rise of commercial empires. England and the Netherlands in the age of mercantilism 1650-1700*, Cambridge, Cambridge University Press, 2003, p. 31-43.

20 Joop de Jong, *een deftig bestaan. Het dagelijks leven van regenten in de 17^e en 18^e eeuw*, Utrecht et Anvers, Kosmos, 1987, p. 31-82.

21 Johan Boogman, "The raison d'état politician Johan de Witt", *Acta Historiae Neerlandicae*, t. 11, 1978, p. 56-63 ; Martinus Franken, « The general tendencies and structural aspects of foreign policy and diplomacy of the Dutch Republic in the later half of the seventeenth century », *Acta Historiae Neerlandicae*, t. 3, 1968 ; Olaf van Nimwegen, "Army organization in western Europe 1500-1789", dans Frank Tallett et David Trim (dir.), *European warfare 1350-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010, p. 170-171.

grand nombre de petites compagnies locales agissant les unes contre les autres – handicapait les résultats finaux et pouvait même entraîner des animosités politiques à l'intérieur de la République. Il força donc ces compagnies à se fondre dans une grande compagnie par actions qui reçut le monopole du commerce à l'est du cap de Bonne-Espérance ; en outre, la nouvelle compagnie se vit déléguer des pouvoirs régaliens : elle pouvait faire la guerre et signer des traités avec des potentats asiatiques. Le but de van Oldenbarnevelt était double : maximiser les profits de la VOC²², et par là accroître la richesse dont la République hollandaise tirait sa force politique et militaire, mais aussi rendre la compagnie capable d'infliger un maximum de dommages aux intérêts stratégiques espagnols et portugais. Comme cet exemple le montre, l'État et le commerce pouvaient marcher la main dans la main. La création de la nouvelle compagnie s'avéra très vite un succès car elle commença aussitôt à produire de grands profits, et elle causa des dommages significatifs au commerce et à la navigation ennemis²³.

La République hollandaise est parfois considérée comme l'opposé d'un État mercantiliste parce qu'elle n'avait pas les structures d'un gouvernement centralisé et parce qu'elle favorisait la liberté des mers. La plupart des historiens mettent aujourd'hui l'accent sur son incapacité finale à formuler une réponse adéquate aux politiques mercantilistes agressives mises en œuvre par l'Angleterre et la France durant la seconde moitié du XVII^e siècle²⁴. Néanmoins, la politique économique hollandaise ne fut pas intrinsèquement inefficace, cependant que les motifs qui la définissaient n'étaient pas absolument différents de ceux de la politique menée par les Français, les Anglais, les Suédois ou les Danois²⁵. Il est

22 Il s'agit de l'abréviation du nom hollandais de la Compagnie des Indes orientales : *Verenigde Oostindische Compagnie* (N. du T.).

23 Jur van Goor, *De Nederlands koloniën. Geschiedenis van de Nerderlandse expansie 1600-1975*, Bilthoven, SDU, 1994, p. 25-37 ; Victor Enthoven, « Van steunpilaar tot blok aan het been. De Verenigde Oost-Indische Compagnie en de Unie », dans Gerrit Knaap et Ger Teitler (dir.), *De Verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en diplomatie*, Leiden, KITLV Uitgeverij, 2002, p. 35-58.

24 D. Ormrod, *The rise of commercial empires...., op. cit.*, p. 337-338 ; Patrick O'Brien, « Mercantilism and imperialism in the rise and decline of the Dutch and British economies, 1585-1815 », *De Economist*, t. 148, 2000, p. 469, 485-486, 496 ; Marjolein't Hart, « Freedom and restrictions. State and economy in the Dutch Republic 1570-1670 », dans Karel Davids et Leo Noordegraaf (dir.), *The Dutch economy in the Golden Age*, Amsterdam, NEHA, 1993, p. 105-130.

25 Peter Klein a avancé que la politique économique hollandaise n'était pas si différente des politiques mercantilistes française et anglaise : voir « A new look at an old subject : Dutch trade policy in the age of mercantilism », dans Simon Groenveld et Michael Wintle (dir.), *State and government: government and the economy in Britain and the Netherlands since the Middle Ages*, Zutphen, Walburg Pers, 1992, p. 39-49. - Pour sa part, Willem Voorthuysen a estimé que la République hollandaise pouvait être considérée comme un État mercantiliste

possible toutefois qu'elle ait manqué de la cohérence que les États centralisés étaient capables d'imposer, par le fait qu'elle résultait de consensus et de compromis issus d'une plus grande variété de groupes d'intérêts. À l'opposé, en Angleterre et en France, les intérêts locaux et régionaux n'étaient le plus souvent pas pris en compte, et donc sacrifiés à ceux des groupes mercantiles dominants ou influents, ou encore, dans le cas de la France, à ce que requérait le grand dessein de Louis XIV²⁶.

246

Ce qui est plus important pour l'argumentation présentée ici, c'est la constatation qu'à partir de 1650 la primauté économique des Hollandais fut contestée par les Anglais et également, à partir de 1664, par le mercantilisme français. Des droits de douane prohibitifs, des interdictions placées sur le commerce étranger, des restrictions à l'exportation de matières premières et à l'importation de produits finis, un soutien à la fois politique et pratique à des industries nouvelles, l'utilisation des représentations diplomatiques et de la violence militaire furent notamment les instruments utilisés pour mettre fin à l'hégémonie hollandaise dans le commerce international et la navigation. Les Anglais et les Français étaient déterminés à moissonner ce qui leur appartenait « naturellement ». Il n'en est pas moins ironique de constater que nombre des décisions politiques adoptées étaient en fait copiées sur les exemples hollandais. Les architectes des mercantilismes anglais et français, Sir George Downing et Jean-Baptiste Colbert avaient une connaissance approfondie des pratiques économiques et de la politique hollandaises, et ils s'en servirent pour de grands résultats²⁷.

LA PUISSANCE NAVALE UTILISÉE COMME INSTRUMENT DE LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE

Il est évident que la puissance navale fut, au XVII^e siècle, un élément clé de la mise en œuvre de la raison d'État dans le domaine économique, mais, bien entendu, ce n'était pas une nouveauté car, depuis longtemps, la guerre

car sa politique de « laissez-faire » était simplement une politique économique aussi pragmatique et opportuniste que les mercantilismes français et anglais : voir *De Republiek der Verenigde Nederlanden en het mercantilisme*, The Hague, Martinus Nijhoff, 1964.

26 J'ai déjà exprimé cela dans « Mercantilisme in de politieke ideologie van de Ware Vrijheid 1650-1672 », *Historisch Tijdschrift Holland*, t. 40, 2008, 2, p. 97-113.

27 R. Brenner, *Merchants and revolution...*, *op. cit.* ; Jonathan Israël, « England's mercantilist response to Dutch world trade primacy 1647-1674 », dans *State and government...*, *op. cit.*, p. 50-61 ; Gijs Rommelse, « The role of mercantilism in Anglo-Dutch political relations 1650-1674 », *Economic History Review*, t. 63, 2010, 3, p. 591-611 ; Jonathan Scott, « Good night Amsterdam: Sir George Downing and Anglo-Dutch statebuilding », *English Historical Review*, t. 118, 2003, p. 337 ; Michel Vergé-Franceschi, *Colbert : la politique du bon sens*, Paris, Payot, 2003, p. 238-241 et 342-360.

sur mer était traditionnellement liée à des intérêts économiques²⁸. À la fin du Moyen Âge, Venise, Gênes et la Ligue Hanséatique comptaient parmi les puissances navales européennes les plus dominatrices. Leur force était basée sur le commerce maritime qui leur fournissait les moyens financiers de construire et d'équiper des navires, aussi bien que l'expertise technique nécessaire pour mener la guerre sur mer. La relation était encore une fois réciproque : dans une très large mesure, la puissance navale était employée pour assurer l'expansion des intérêts économiques et les défendre, tout comme elle était essentielle pour leur survie politique et militaire. D'un autre côté, les États avec des structures sociales féodales et des économies largement inchangées n'avaient recours que de manière occasionnelle à la force navale ; par ailleurs, ils manquaient souvent des capitaux, des infrastructures, de la main-d'œuvre et de l'expertise maritimes nécessaires pour maintenir une puissance navale permanente et lui permettre d'agir²⁹.

L'importance stratégique de la projection de la puissance navale³⁰ s'accrut considérablement durant les xv^e et xvi^e siècles, par suite de la globalisation des intérêts économiques européens. Le Portugal et l'Espagne, qui avaient été les pionniers de l'expansion européenne, voulaient garder leurs empires commerciaux et territoriaux contre leurs possibles concurrents. En 1494, les deux pays signèrent le fameux traité de Tordesillas pour essayer de diviser le monde entre eux. Mais les autres pays européens choisirent d'ignorer cet accord, se servant, lorsqu'ils étaient protestants, de l'approbation officielle du Vatican comme motif pour le rejeter. En fait, le Portugal et l'Espagne ne se basèrent pas sur ce traité bilatéral pour défendre leurs intérêts d'outre-mer : ils organisèrent leurs empires, au moins formellement, comme des activités contrôlées par l'État, et utilisèrent les revenus qui en provenaient pour développer ou louer de puissantes flottes chargées de protéger leurs forts et factoreries, d'assurer la continuité de leur commerce et de leurs communications, et de tenir leurs rivaux à l'écart de ce qu'ils considéraient comme le domaine que Dieu leur avait donné. Ils essayèrent aussi de garder secret leur savoir-faire cartographique, climatologique et commercial. Pourtant, malgré les mesures qu'ils prirent, il leur

28 David Trim et Mark Fissel, « Conclusion », dans David Trim et Mark Fissel (dir.), *Amphibious warfare 1000-1700. Commerce, state formation and European expansion*, Leiden and Boston, Brill, 2006, p. 422-427.

29 J. Glete, *Warfare at sea...*, *op. cit.*, p. 2-16 ; J. Black, *Naval power...*, *op. cit.*, p. 2 ; Susan Rose, *Medieval naval warfare 1000-1500*, Abingdon et New York, Taylor & Francis Ltd, 2005, p. 93-95, 100-122 ; Louis Sicking, « Amphibious warfare in the Baltic: the Hansa, Holland and the Habsburgs (Fourteenth –Sixteenth Centuries) », dans D. Trim et M. Fissel, *Amphibious warfare 1000-1700...*, *op. cit.*, p. 69-101.

30 Il s'agit de la capacité pour une puissance navale de se développer à d'importantes distances, y compris loin de ses bases (N. du T.).

fut impossible d'empêcher l'intrusion de compétiteurs dans les commerces atlantiques et asiatiques. Au cours du XVII^e siècle, les Portugais furent obligés d'abandonner de nombreuses possessions africaines et asiatiques aux compagnies de commerce hollandaises et anglaises ; quant aux Espagnols, ils ne réussirent pas à empêcher les Anglais, les Français, les Suédois et les Hollandais de créer des colonies en Amérique du Nord. Néanmoins, la résistance portugaise réussit à garder intacte une partie de l'empire et, malgré le déclin de l'Espagne comme grande puissance, ses positions en Amérique Latine et en Méso-Amérique ne furent jamais sérieusement défiées³¹.

248

Comme les royaumes ibériques, la Ligue Hanséatique et les cités-États italiennes, les Provinces-Unies utilisèrent leurs capacités navales pour défendre leurs intérêts économiques et maritimes. C'était une tâche considérable : les flottes de commerce et de pêche des Hollandais étaient énormes et leurs navires opéraient dans le monde entier. Or, la localisation géographique de leur pays rendait leurs navires très vulnérables à leurs ennemis. Durant la guerre de Quatre-Vingt ans contre l'Espagne, une part importante de leur puissance navale disponible fut utilisée pour protéger leurs navires de commerce et leurs pêcheries contre les corsaires opérant à partir des ports flamands appartenant aux Espagnols. Les convois marchands furent escortés, les navires de pêche gardés, les corsaires ennemis traqués et capturés. En outre, un blocage permanent de la côte flamande fut maintenu. Pourtant, malgré tous ces efforts, un grand nombre de vaisseaux hollandais furent pris et leurs équipages amenés pour rançon dans les ports flamands³². Des actions préventives furent également nécessaires partout. Ainsi, les corsaires nord-africains faisaient leur proie des navires de commerce hollandais et les riches flottes de la VOC avaient besoin d'une protection lors de la dernière phase de leur retour dans la mère patrie. Il fallut donc escorter de manière fréquente les convois à travers la Méditerranée, l'Atlantique et la mer du Nord³³. Les intérêts économiques demandèrent aussi des expéditions

31 Charles Boxer, *The Portuguese seaborne empire 1415-1825*, London, Hutchinson 1969, p. 39-64 et 106-127 ; J. Glete, *Navies and nations...*, op. cit., p. 124-125 ; id., *Warfare at sea*, op. cit., p. 76-92 ; David Goodman, *Spanish naval power 1559-1665. Reconstruction and defeat*, Cambridge, Cambridge University Press 1997, p. 1-29 ; Ronald Findlay et Kevin O'Rourke, *Power and plenty. Trade, war and the world economy in the Second Millenium*, Princeton, Princeton University Press, 2007, p. 145-167.

32 Adri van Vliet, *Vissers en kapers. De zeevisserij vanuit het Maasmondgebied en de Duinkerke kapers (ca. 1580-1648)*, The Hague, Stichting Hollandse Historische Reeks, 1994, p. 93 131 et 209-241 ; Roland Baetens, « The organization and effect of Flemish privateering in the seventeenth century », *Acta Historiae Neerlandicae*, t. 9, 1976, p. 48-76 ; Robert Stradling, « The Spanish Dunkirkers 1621-48: a record of plunder and destruction », *Tijdschrift voor Geschiedenis*, t. 93, 1980, p. 541-588.

33 Jaap Bruijn, *Varend verleden. De Nederlandse oorlogsvloot in de 17^e en 18^e eeuw*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 1998, p. 25-38.

punitives : c'est ainsi que les escadres hollandaises entrèrent régulièrement en Méditerranée pour courir contre les corsaires nord-africains afin de les forcer à signer et à respecter les traités de paix³⁴. La meilleure illustration des priorités stratégiques de la puissance navale hollandaise est peut être leur intervention, à un niveau exceptionnellement élevé, dans la Baltique, entre 1658 et 1660 : la guerre entre le Danemark et la Suède menaçait d'interrompre le trafic maritime marchand en Baltique, alors qu'il était crucial pour l'économie maritime hollandaise ; les États -Généraux décidèrent donc d'envoyer une flotte de 35 vaisseaux de guerre – portée ensuite à 75 – pour restaurer l'équilibre politique et forcer la Suède à commencer des négociations de paix³⁵.

LES CONSÉQUENCES DE LA PUISSANCE NAVALE SUR LA POLITIQUE ÉCONOMIQUE

Les défenseurs anglais et français des thèses mercantilistes, comme Sir George Downing, Jacques, duc d'York, ou Jean-Baptiste Colbert croyaient que la disponibilité de la puissance maritime et sa capacité à couvrir de longues distances étaient des outils essentiels pour mener une politique économique : les flottes pouvaient être utilisées pour protéger le commerce et la navigation, développer la présence coloniale – si nécessaire aux dépens des autres États – et infliger des dommages aux économies concurrentes³⁶.

La relation entre la puissance navale et le mercantilisme était réciproque comme le montra la seconde guerre anglo-hollandaise (1665-1667). Charles II d'Angleterre avait hérité des régimes de l'Interrègne la plus puissante flotte du monde. Avec cette arme à sa disposition, le roi fut sensible aux arguments du parti de la guerre, mené par son jeune frère, Jacques, duc d'York, qui venait d'être nommé Premier Lord de l'Amirauté, en faveur d'une politique mercantiliste toujours plus agressive. Le non moins agressif ambassadeur à La Haye, Sir George Downing, n'avait guère besoin de pression pour soutenir ses demandes pour des concessions et des compensations économiques par la menace directe de la violence militaire. En 1663, la Company of Royal Adventurers trading into Africa, qui avait été créée récemment, et qui comptait parmi ses actionnaires des membres de la famille royale, des courtisans et des

34 Ronald Prud'homme van Reine, *Rechterhand van Nederland. Biografie van Michiel Adriaenzoon de Ruyter*, Amsterdam et Anvers, Arbeiderspers, 1996, p. 91-95, 114-121, 123-127.

35 R. Prud'homme, *Rechterhand...*, *op. cit.*, p. 105-114 ; Nicolaas Noordam, *De Republiek en de Noordse Oorlog 1655-1660*, Assen, Uitgeverij Van Gorcum, 1940.

36 C. Wilson, *England's apprenticeship...*, *op. cit.*, p. 268 ; J. Scott, « Goodnight Amsterdam... », art. cit., p. 349 ; M. Vergé-Franceschi, *Colbert...*, *op. cit.*, p. 367-370 ; Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral : Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires de Septentrion, 2000, p. 154-157.

hommes politiques de premier plan, fut aussitôt capable « d'emprunter » un nombre suffisant de navires de guerre pour lancer une attaque contre les possessions africaines de la Compagnie hollandaise des Indes occidentales. En 1664, Jacques envoya une escadre pour capturer la colonie hollandaise de la Nouvelle-Hollande, puis, plus tard au cours de cette même année, pour essayer d'intercepter le convoi hollandais se dirigeant vers Smyrne³⁷. Ce fut la goutte d'eau qui fit déborder le vase : les États-Généraux déclarèrent la guerre³⁸. On peut donc douter que le mercantilisme anglais aurait été autant agressif s'il n'avait pu bénéficier de la puissance militaire navale pour le soutenir.

250

À cet égard, les historiens doivent cependant se garder de toute exagération : la guerre se termina en désastre pour l'Angleterre, ce qui contribua à créer une sévère crise politique et financière, affectant la stabilité du régime de la Restauration ; en outre, non seulement elle ne réussit pas à remplir l'objectif de primauté économique comme l'avaient espéré les mercantilistes anglais, mais le raid hollandais sur la Medway, par lequel se termina la guerre en 1667, fut une profonde humiliation pour la puissance navale anglaise. En d'autres termes, l'expérience mercantiliste avait subi un sévère revers, ce qui amena, pendant un temps, Charles II à cesser de miser à nouveau sur cette politique. Il est clair, néanmoins, qu'en dépit du fait que ce comportement hyperagressif des Anglais avait disparu, l'importance de la puissance navale continua à nourrir leurs pratiques, politiques et théories mercantilistes³⁹. Autrement dit, le mercantilisme anglais fut façonné selon les paramètres de la capacité navale.

Au début des années 1660, la France commença à développer systématiquement une flotte dans le but de rivaliser avec l'Angleterre, l'Espagne et les Provinces-Unies⁴⁰. Ce n'était qu'un des éléments d'un ensemble de décisions politiques ayant pour but de bâtir plus ou moins simultanément l'État louis-quatorzien, parmi lesquelles figuraient aussi la création de compagnies de commerce organisées par l'État et la mise en place de droits de douane protecteurs. Non seulement il était clair que Louis XIV se souciait énormément de ne pas faire

37 Nicholas Rodger, *The command of the ocean. A naval history of Britain 1649-1815*, London, Penguin, 2004, p. 65-68 ; James Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the seventeenth century*, New York, Pearson Education Ltd, 1996, p. 145-156.

38 Gijs Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War. International raison d'état, mercantilism and maritime strife*, Hilversum, Uitgeverij Verloren, 2006, p. 121.

39 Sari Hornstein, *The Restoration navy and English foreign trade 1674-1688*, Aldershot, Ashgate, 1991, p. 53-264 ; J. Jones, *Anglo-Dutch Wars...*, op. cit., p. 82-103 ; N. Rodger, *The command of the ocean...*, op. cit., p. 87-94 et 160-163 ; Paul Kennedy, *The rise and fall of British naval mastery*, London, Penguin, 1976, p. 58-67.

40 Alan James, *The navy and government in early modern France 1572-1661*, Woodbridge, Boydell Press, 2004 ; P. Villiers, *Les Corsaires du littoral...*, op. cit., p. 154-157 ; M. Vergé-Franceschi, *Colbert...*, op. cit., p. 367-370.

prendre trop facilement des risques à ses coûteux investissements navals, mais encore que sa nouvelle flotte serait au moins en partie utilisée pour développer la présence coloniale française, notamment aux Indes occidentales⁴¹. Plus qu'en Angleterre, le mercantilisme français était imposé par l'État, et n'était qu'un élément de la grande stratégie du souverain pour renforcer l'État français et la royauté⁴². Cela signifie que la puissance navale française n'a pas aidé à façonner la politique mercantiliste, comme cela a été le cas en Angleterre. Il est clair, néanmoins, que les possibilités navales ainsi créées déterminaient, au moins à quelque degré, comment la politique mercantiliste française pouvait être mise en œuvre⁴³.

La puissance navale, cependant, n'a pas seulement influencé les paramètres qui ont présidé au développement du mercantilisme, elle est aussi devenue, par elle-même, une cause de la raison économique d'État. Au début de l'époque moderne, la guerre navale a connu un fort accroissement de la taille des vaisseaux et des flottes. L'introduction des batteries de canons en bordée et les innovations tactiques comme la ligne de bataille en furent partiellement responsables. Il en résulta que le coût de la construction des navires et de la maintenance des flottes s'éleva énormément, poussant à leurs limites les finances, les infrastructures et l'organisation administrative des États. Ceux-ci durent en permanence protéger les impôts existants et chercher à accroître leurs revenus par de nouvelles impositions. De ce fait, l'adoption des politiques économiques fut aussi imposée par le besoin de financer une politique navale toujours plus coûteuse⁴⁴.

LES ÉTATS ET LA GUERRE DE COURSE

Infliger des dommages directs aux positions économiques et maritimes des ennemis n'était pas le privilège de la seule marine de guerre. Pratiquement tous les gouvernements avaient recours à l'engagement d'entrepreneurs privés qui affrétaient des navires de guerre dans le but de capturer des vaisseaux ennemis. Le statut de la course était un domaine controversé : on pouvait

41 Au cours de la seconde guerre anglo-hollandaise, Louis XIV refusa que sa flotte se joigne à celle de ses alliés hollandais contre la flotte anglaise. À la place, il envoya des navires de guerre dans les Indes occidentales pour y étendre les possessions coloniales françaises.

42 David McNally, *Political economy and the rise of capitalism. A reinterpretation*, Berkeley, Los Angeles and London, University of California Press, 1968, p. 66-74.

43 Dans *Navies and nations*, *op. cit.*, p. 187, Jan Glete explique que des groupes maritimes et commerciaux français « se trouvaient parmi les intérêts soutenant la nouvelle Marine ».

44 Sur cette relation, voir James Scott Wheeler, *The making of a world power: war and the military revolution in seventeenth-century England*, Stroud, Sutton Publishing, 1999; Id., *The Irish and British wars 1637-1654. Triumph, tragedy and failure*, London and New York, Routledge, 2002.

avoir la tentation de la considérer comme faisant partie de la capacité navale d'un État, mais sa légalité n'était pas claire⁴⁵. Cela s'accompagnait en outre d'un dilemme plus pratique. Sans aucun doute, la course avait ses avantages : l'État recevait un pourcentage de tous les revenus ; il n'avait à effectuer aucun investissement matériel ou financier ; les ennemis souffraient de dommages directs économiques et militaires ; les pertes infligées affectaient le moral des populations ennemies, ce qui accroissait la pression publique pour mettre fin à la guerre ; la course procurait du travail et des revenus à une main-d'œuvre affectée par la stagnation économique⁴⁶. Mais elle avait aussi ses désavantages. Tout d'abord, les corsaires transgressaient le monopole qu'avait l'État de la violence militaire, ce qui minait son pouvoir et son autorité ; la course pouvait aussi mener à des actions se situant relativement hors la loi ; les corsaires étaient officiellement contrôlés et ils devaient verser une caution pour garantir la bonne conduite de leur équipage, mais, en réalité, ce contrôle de l'État était faible ou absent, avec pour conséquence que les abus physiques, les vols et la corruption restaient impunis⁴⁷. Un autre problème, encore plus pratique, était la compétition qui existait entre les bureaux de recrutement des marines et ces entrepreneurs privés pour embaucher une main-d'œuvre expérimentée : les Marines d'État ne pouvaient rivaliser avec les salaires payés par les corsaires et l'attrait financier des prises. Les gouvernements résolvaient ce problème en mettant un embargo temporaire sur la course et le commerce maritime, jusqu'à ce que la flotte de guerre soit suffisamment pourvue en équipages. Mais les

45 C'est très bien montré dans la subtile vue d'ensemble sur la course hollandaise proposée par Joke Korteweg, dans *Kaperbloed en koopmansgeest. 'Legale zeeroof' door de eeuwen heen*, Amsterdam, Uitgeverij Balans, 2006. Il définit la course comme une « piraterie légale ».

46 P. Villiers, *Les Corsaires du littoral....*, op. cit., p. 14-18 ; David Starkey, *British privateering enterprise in the eighteenth century*, Exeter, University of Exeter Press, 1990, p. 253-265 ; Ivo van Loo, « Kaapvaart, handel en staatsbelang. Het gebruik van kaapvaart als maritiem machtsmiddel en vorm van ondernemerschap tijdens de Nederlandse Opstand 1568-1648 », dans Clé Lesger et Leo Noordegraaf (dir.), *Ondernemers en bestuurders. Economie en politiek in de Noordelijke Nederlanden in de late middeleeuwen en vroegmoderne tijd*, Amsterdam, NEHA, 1999, p. 349-368 ; Louis Sicking, « State and non-state violence at sea : privateering in the Habsburg Netherlands », dans David Starkey et Morten Hahn-Petersen (dir.), *Bridging troubled waters. Conflict and co-operation in the North Sea region since 1550*, Esbjerg, Fiskeri- og Søfartsmuseet, 2005, p. 31-43 ; Adri van Vlket, « Privateering as an instrument of economic and naval warfare in Flanders, Zeeland and Holland 1568-1697 », *ibid.*, p. 45-57.

47 Marjolein 't Hart, « Kaapvaart en staatsmacht. Dilemma's van de geprivatiseerde oorlogsvoering op zee », *De Zeventiende Eeuw*, t. 13, 1997, p. 424-437 ; Johan van Niekerk, *The developments of the principles of insurance law in the Netherlands from 1500 to 1800*, Johannesburg, Juta & Co Ltd, 1998, t. 1, p. 395-402 ; Janice Thompson, *Mercenaries, pirates and sovereigns. Statebuilding and extra-territorial violence in early modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1994, p. 22-25 et 69-76.

corsaires n'étaient pas contents de ces mesures qui permettaient à leurs proies potentielles de trouver des refuges. Néanmoins, en dépit de ces conflits d'intérêt, en pratique les relations entre l'État et les corsaires étaient une symbiose, comme le prouve le fait que des courtisans, des hommes politiques et des membres du gouvernement eux-mêmes investissaient dans des navires de guerre privés. En d'autres termes, la course amenait des gens appartenant à des milieux sociaux, politiques et économiques très différents, à prendre des parts d'intérêts dans la guerre maritime⁴⁸.

La course fut sans aucun doute un outil utile pour la guerre économique, mais elle ne garantissait nullement que l'ennemi souffrirait des dommages significatifs pour ses intérêts économiques stratégiques. Les corsaires recherchaient leur propre profit et n'étaient que malaisément conduits à servir les grands plans de l'État, ce qui rendait pratiquement impossibles des opérations à grande échelle⁴⁹. Pourtant, en dépit de ces limites et des dilemmes suscités par la course, dont nous avons déjà parlé, la plupart des États cherchaient à mobiliser le potentiel de guerre privée disponible. Dans ce contexte, le subtil glissement de terminologie qui concerna la course anglaise, est intéressant : traditionnellement, des *letters of marque*⁵⁰ étaient données en dehors du temps de guerre dans le but de causer des dommages aux économies concurrentes, tandis que les *letters of reprisal*⁵¹ pouvaient être octroyées à tout moment à des individus qui voulaient se venger d'un affront spécifique subi des mains d'un étranger ; quand toutes les procédures avaient échoué, le plaignant pouvait obtenir le droit de s'emparer de navires ou de marchandises appartenant à la nation de cet étranger pour le même montant⁵². Une *letter of reprisal* était donc considérée comme un moyen légal, et non pas comme un acte de guerre. Bien avant le début de la seconde guerre anglo-hollandaise, cependant, Charles II décida d'en appeler à une *general reprisal*⁵³, la nation anglaise ayant souffert, de la part de la République hollandaise, des dommages économiques⁵⁴ ; de ce fait, à ses yeux, le recours à des corsaires, en même

48 G. Rommelse, *The Second Anglo-Dutch War...*, *op. cit.*, p. 125 ; David Davies, *Pepys's navy. Ships, men and warfare 1649-1689*, Barnsley, Seaforth Publishing, 2008, p. 119-120.

49 I. van Loo, « Kaapvaart, handel en staatsbelang... », *art. cit.*, p. 363-368.

50 Il s'agit bien sûr des lettres de marque. Comme pour les expressions qui suivent, dans la mesure où il s'agit d'une discussion terminologique, j'ai préféré laisser le texte anglais (N. du T.).

51 Lettres de représailles (N. du T.).

52 P. Villiers, « Privateering and North Sea conflict c. 1500-1715 », dans D. Starkey et M. Hahn-Pedersen, *Bridging troubled waters...*, *op. cit.*, p. 11.

53 Représailles générales (N. du T.).

54 G. Rommelse, « English privateering against the Dutch Republic during the Second Anglo-Dutch War (1664-1667) », *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, t. 22, 2003, p. 21.

temps qu'à la Marine, était parfaitement justifié. Les corsaires étaient présentés comme les vengeurs de la nation, et cela suggère qu'ils étaient considérés comme faisant partie de la puissance navale anglaise⁵⁵.

La plupart des États qui avaient de puissantes marines, considéraient la course comme un outil additionnel dans le potentiel militaire. Pour des nations plus petites, qui manquaient souvent des ressources nécessaires pour mettre sur pied de grandes flottes de guerre, la course était en fait la pierre angulaire de leur puissance navale. C'était le cas de l'Écosse : celle-ci n'eut pas les moyens d'affronter la flotte hollandaise au cours des trois guerres anglo-hollandaises du XVII^e siècle, mais elle fut néanmoins capable d'infliger des dommages importants au commerce maritime hollandais⁵⁶. Selon l'historien écossais, Steve Murdoch, « par leurs prises, les Écossais prennent aisément place parmi les "joueurs sérieux" (*serious players*) dans le second comme dans le troisième conflit anglo-hollandais des années 1660 et 1670 »⁵⁷. Un autre bon exemple d'un petit État se servant des corsaires comme moyen de puissance navale est fourni par le Portugal lors de sa guerre avec les Provinces-Unies. Les Hollandais demandaient des compensations pour les pertes que leur Compagnie des Indes occidentales avait éprouvées lorsque les Portugais avaient reconquis le Brésil en 1654. En 1657, les États-Généraux en prirent prétexte pour déclarer la guerre au Portugal et pour envoyer une flotte bloquer Lisbonne. De son côté, la VOC se saisit de cette opportunité pour achever de conquérir les territoires, forts et factoreries portugais en Asie⁵⁸. Les Portugais ne pouvaient rivaliser avec la puissance navale hollandaise : c'est pourquoi ils donnèrent des lettres de marque à des corsaires aussi bien français, anglais, écossais que dunkerquois⁵⁹ ; les Hollandais le considérèrent comme une violation du droit international puisque les Portugais avaient donné des lettres de course à des étrangers. Louis XIV était prêt à décréter une interdiction, mais le gouvernement anglais était trop désireux de permettre

254

55 Cela ne signifie pas cependant que les lettres de marque deviennent quelque chose du passé. Des lettres de marque et de représailles continuent à être données. C'est seulement au XVIII^e siècle que la distinction devient une simple formalité. - Voir à ce sujet D. Starkey, *British privateering...*, op. cit., p. 20-22.

56 Steve Murdoch, Andrew Little et Angelo Forte, « Scottish privateering. Swedish neutrality and prize law in the Third Anglo-Dutch War 1672-1674 », *Forum Navale – Yearbook of the Swedish Society for Maritime History*, t. 59, 2003, p. 37-65.

57 *The terror of the seas? Scottish maritime warfare 1513-1713*, Leiden and Boston, Brill 2010, p. 326.

58 Jonathan Israël, *The Dutch Republic. Its rise, greatness and fall 1477-1806*, Oxford, Oxford University Press, 1995, p. 738 ; George Weinsius, « Luso-Nederlandse rivaliteit in Azie », dans Gerrit Knaap et Ger Teitler (dir.), *De verenigde Oost-Indische Compagnie tussen oorlog en diplomatie*, Leiden, KITLV Uitgeverij, 2002, p. 105-130.

59 Dunkerque avait été conquise par Cromwell en 1658.

à ses ressortissants de participer à l'effort de guerre portugais, et sans aucune honte il leur permit de continuer à le faire, alors même que les négociations de paix avaient déjà abouti⁶⁰.

Un troisième exemple qui illustre mon argumentation est celui de la guerre de course française durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697). C'est au cours de ce conflit que le cœur de la puissance navale française passa de la bataille ouverte à la lutte économique. En 1690, les Français gagnèrent la bataille de Beachy Head contre les flottes réunies de l'Angleterre et des Provinces-Unies mais, deux ans plus tard, la défaite de La Hougue et le déclin qui s'ensuivit de la puissance navale française amenèrent à revoir la stratégie. La bataille ouverte fut abandonnée au profit de l'emploi, pour infliger le maximum possible de dommages à la navigation ennemie, de corsaires et de bâtiments isolés. Cette transformation de la puissance navale française fut, bien entendu, nécessitée par les évidentes limites de la flotte française pour affronter des batailles navales. Cependant, ce qui était apparu comme une mesure imposée par l'urgence, évolua comme une caractéristique permanente de la puissance navale française, qui combinait désormais plusieurs instruments, des vaisseaux de guerre opérant aux côtés de navires corsaires

CONCLUSION : Y-A-T IL EU UNE RÉVOLUTION NAVALE ?

Un grand nombre d'articles et d'ouvrages érudits sur les causes et les caractéristiques des révolutions ont été publiés à partir du moment où les analyses comparatives des révolutions sont devenues un domaine particulièrement important des recherches depuis les années 1970. Les historiens, les sociologues et les spécialistes en science politique (*political scientists*) ont tous contribué à une connaissance plus approfondie de ces si complexes phénomènes⁶¹. Néanmoins, cela ne rend pas aisé de démontrer qu'il y eut une révolution de la guerre navale au début de l'époque moderne. Aujourd'hui, la plupart des auteurs en viennent à décrire la révolution comme une phase ou un processus de changements fondamentaux, mais utiliser cette définition amène presque automatiquement à des discussions sémantiques. Par ailleurs, on sait que les

60 G. Rommelse, « Ondertusschen continueren de caepers in hare roverijen. De Republiek, Duinkerken en de dynamiek van de internationale kaapvaart, 1658-1662 », dans Maurits Ebben et Pieter Wagenaar (dir.), *De cirkel doorbroken. Met nieuwe ideeën terug naar de bronnen. Opstellen over de Republiek*, Leiden, Leidse Historische Studiën, 2006, p. 150-160.

61 Voir les exemples classiques de ces études que sont Eric Hobsbawm, *The age of revolution: Europe 1789-1848*, London, Weidenfeld & Nicolson, 1962 ; Theda Stockpol, *States and social revolutions. A comparative analysis of France, Russia and China*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979 ; Charles Tilly, *From mobilization to revolution*, New York, Addison Wesley Publishing Co., 1978.

développements historiques sont rarement unidimensionnels, de telle sorte que des continuités et des discontinuités peuvent être mélangées à une même époque. Cela signifie, en fin de compte, que les perspectives thématiques et chronologiques des historiens déterminent s'il y eut ou non une révolution, ou si des termes comme « évolution » ou « transformation » ne sont pas davantage appropriés.

256 Si nous acceptons l'idée qu'il y a bien eu une révolution militaire au début de l'époque moderne – et un grand nombre de spécialistes penchent dans ce sens – il n'y a pas de raison pour ne pas parler également d'une révolution navale. Il y a en effet d'importantes ressemblances entre ces deux révolutions : l'énorme accroissement de l'échelle de la guerre, la profonde influence de l'innovation technologique sur les aspects techniques et tactiques de la guerre, les énormes investissements financiers auxquels les États furent contraints pour bâtir et maintenir leur capacité militaire, le développement des organisations bureaucratiques et logistiques pour faciliter les campagnes militaires et pour les administrer, la standardisation des structures de commandement, des uniformes et des communications, enfin la professionnalisation du corps des officiers ne sont que quelques-uns des exemples de similitude les plus évidents⁶². Cependant, il y a aussi des différences significatives. Les États territoriaux ont été pendant longtemps les forces dominantes dans la guerre terrestre, mais leur rôle prééminent dans la guerre navale est quelque chose de nouveau. L'usage privé de la violence a continué d'être un trait important de la guerre sur mer, alors que les États ont réussi à monopoliser les hostilités terrestres à un degré beaucoup plus étendu. Une autre différence significative a été l'influence des intérêts économiques et politiques sur les stratégies politiques et militaires. Comme je l'ai avancé dans ma présentation de la présente discussion, les intérêts économiques et maritimes ont joué un rôle crucial dans les stratégies de projection de la puissance navale⁶³ ; à l'opposé, pour la guerre terrestre, l'intérêt stratégique le plus important est resté l'intégrité territoriale ou l'expansion. Les îles Britanniques sont bien sûr l'exception la plus notable à cette généralisation. Si je considère à la fois les différences et les ressemblances, j'en conclus que les développements des guerres terrestre et navale doivent être regardés comme les différentes faces d'une même pièce de monnaie. Ce qui reste en question, néanmoins, est de savoir si cette pièce de monnaie fut une révolution ou une transformation. Je doute d'ailleurs que les historiens militaires du début de l'époque moderne arrivent à s'accorder à ce sujet.

62 J. Glete, *Navies and nations...*, *op. cit.*, p. 7.

63 D. Trim et Mark Fissel, « Conclusion », *art. cit.*

Cependant, je ne pense pas que, dans le contexte de l'actuel débat, une réponse évasive puisse convenir. En nous rappelant qu'il n'y a aucun accord général sur la définition de la « révolution », j'estime qu'il y a bien eu une révolution de la guerre navale au début de l'époque moderne. Est intervenue alors, à mon avis, une transformation aussi profonde qu'irréversible, une de celles qui ont changé radicalement le cours de l'histoire. Les progrès technologiques, la création des facilités logistiques et bureaucratiques, les réformes des finances et de l'organisation... furent tous des éléments importants de ces développements. Et tous furent profondément influencés par la symbiose en train d'émerger entre l'État et l'économie qui fut, je le souligne à nouveau, le premier facteur qui déclencha cette révolution.

