

**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

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

Les PUPS sont un service général de l'université Paris-Sorbonne

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

ISBN : 979-10-231-0568-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

PUPS

Maison de la Recherche
Université Paris-Sorbonne
28, rue Serpente
75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

pups@paris-sorbonne.fr

<http://pups.paris-sorbonne.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
université Paris-Sorbonne
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 Darnel | 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 Noffcial | 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 maritime. Les 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

CHRONIQUE

| | |
|---|-----|
| 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 |

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Pousou

Comme cela a presque toujours été le cas depuis la reprise de la *Revue d'histoire maritime* en 2004, avec la parution du numéro 4, le présent numéro – qui est le vingt-deuxième –, est construit autour d'un dossier qui en constitue la plus grande part. Il a été conçu, proposé et préparé par David Plouviez qui, comme il l'explique dans la présentation de ce dossier, a voulu non pas relancer – car il n'y a jamais eu de véritable développement à cet égard –, mais permettre que se mette en place dans l'historiographie française une analyse de l'économie de la guerre navale, très présente chez nos amis britanniques, en particulier depuis la parution en 1989 du célèbre ouvrage de John Brewer, *The Sinews of Power*¹. Certes, les aspects économiques de la guerre navale n'ont pas été ignorés jusqu'ici et nous disposons même d'un ensemble remarquable d'études sur les arsenaux et leur contexte ou importance économique, à commencer par les travaux de David Plouviez lui-même², mais force est bien de reconnaître que l'analyse économique de la guerre navale est restée limitée même si, actuellement, pour les XVII^e-XVIII^e siècles les travaux en cours de Caroline Le Mao sont tout à fait importants et non moins prometteurs³.

On ne peut donc qu'être d'accord avec David Plouviez lorsqu'il souligne que ce numéro « est le premier apport francophone entièrement consacré à l'économie de la guerre navale ». Le maître d'œuvre l'a voulu très ouvert, dans

- 1 John Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*, New York, Knopf, 1989.
- 2 David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014. Le livre pionnier a été celui de René Mémain, *La Marine de guerre sous Louis XIV. Le Matériel. Rochefort, arsenal modèle de Colbert (1666-1690)* (Paris, Hachette, 1937), ouvrage dont les apports ont été amplifiés par Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française. 1661-1815* (Paris, Librairie de l'Inde, 1993). Voir encore Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015.
- 3 Caroline Le Mao, « Financer la Marine en temps de conflit : l'exemple de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) », *Revue d'histoire maritime*, n°14, « Marine, État et politique », 2011, p. 285-319 ; *id.*, « La guerre : un stimulant économique ? Bordeaux et la guerre de la Ligue d'Augsbourg 1688-1697 », *Histoire, Économie & Société*, vol. 32, n°1, mars 2013, en ligne, disponible à l'adresse : https://www.jstor.org/stable/23614435?seq=1#page_scan_tab_contents, consulté le 24 mai 2017 ; *id.*, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne*, Paris, Armand Colin, 2015.

la mesure même où il s'agissait pour lui d'inciter à ce que se mette en place une historiographie francophone conçue dans cette optique, ce qui veut dire qu'elle ne doit en rien se limiter à l'espace français ou à la période qui commence au XVII^e siècle. Effectivement, le premier texte du dossier montre, sous la plume de Jean-Marie Kowalski, 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. Néanmoins, c'est essentiellement autour des problèmes liés au financement des flottes de guerre qu'est construit le cœur du dossier. David Bramoullé expose quelles contraintes financières et quels enjeux politico-économiques ont présidé à l'activité navale fatimide en Égypte (973-1171), cependant qu'à l'occasion des interventions en Italie de Louis I^{er}, duc d'Anjou, de 1382 à 1384, puis de Louis, duc d'Orléans, de 1394 à 1396, avec passage de la seigneurie de Gênes à Charles VI jusqu'en 1409, Christophe Masson montre comment fut financée « l'armée de mer » qu'il fallut adjoindre aux troupes terrestres. Dans le premier cas, la Marine devint « la principale force de résistance des Fatimides à l'avancée franque » ; ils réussirent à la doter de marins professionnels et, même si l'équilibre en resta précaire, à lui procurer un financement efficace. Dans le second cas, il n'y eut pas de création d'une nouvelle institution financière mais une utilisation plus efficace des modes de financement de la guerre sur mer déjà existants. Tout fut bien plus difficile dans la république parlementaire française au cours des années qui séparèrent la guerre de 1870 de celle de 1914 : Sébastien Nofficial expose comment le Parlement n'a cessé de chercher à imposer à la Marine son contrôle, notamment financier, par l'intermédiaire des budgets, tant et si bien qu'avec les politiques opposées des ministres successifs et les interventions des parlementaires, celle-ci n'eut aucune unité de direction au cours de la période, tout en réussissant *in fine* à reprendre son autonomie au moins partiellement, le tout laissant une réelle impression de brouillage. On aboutit même, par suite du jeu politique, avec la Jeune École de l'amiral Aube, titulaire du ministère en 1886 et 1887, à un choix d'expérimentations dont les résultats furent loin d'être positifs.

Il est vrai qu'à toute époque le coût de la construction, de l'entretien et des réparations ou reconstructions d'une flotte a été considérable, ce qui constituait une énorme difficulté pour les gouvernants. Elle fut surmontée en Espagne, après 1715, sous l'impulsion principalement de Patiño qui domina cette politique de 1726 à 1736, à la fois comme secrétaire d'État à la Marine et des Indes et comme secrétaire d'État aux Finances. Il réussit à faire renaître, nous explique Agustín González Enciso, une flotte espagnole en faisant appel à toutes les ressources de la monarchie, y compris les chantiers de La Havane, ce qui se concrétisa, lors de la guerre de Succession de Pologne, avec l'envoi à la fin de novembre 1733, d'une flotte de seize navires qui quitta Barcelone pour l'Italie.

Mais si de tels efforts pouvaient être réalisés, il était fort difficile de les maintenir. Ce fut le talon d'Achille du remarquable effort maritime tenté par la France de Louis XIV à partir de la politique de Colbert, dont on sait qu'elle déboucha sur l'échec au moment de la guerre de Succession d'Espagne. Benjamin Darnell nous montre, dans un article très brillant, comment très vite au cours du conflit il ne fut plus possible de financer cette Marine : à la différence du Royaume-Uni, la France du Roi-Soleil ne réussit jamais à se doter, dans ce domaine, des moyens nécessaires et, au demeurant, les structures administrativo-financières ne le permettaient pas. Il est vrai que la menace terrestre était beaucoup plus considérable. Or l'adversaire avait justement fait un choix inverse : celui d'asseoir sa domination sur la puissance maritime. Pour Patrick O'Brien – dont le texte parfois provocant est au plus haut point suggestif – ce qui fut essentiel, ce fut de s'assurer une domination commerciale basée sur la prééminence maritime, et de la conserver, ce qui reposa sur une puissante marine de guerre, la plus puissante qui soit du milieu du xvii^e au début du xx^e siècle. Par delà les péripéties de l'histoire politique anglaise, il exista à cet égard un consensus profond entre les souverains, leurs gouvernements et les élites politiques et économiques. La *Royal Navy* fut donc dotée d'un système de financement non seulement efficace mais dont les montants qui en résultèrent, ne cessèrent de s'élever pour lui permettre d'être toujours la première. Il y voit une unité profonde de l'histoire britannique au cours de la période, et pourfend à cet égard ce qu'il considère comme une véritable cécité de ceux qui ont écrit sur l'histoire politique, sociale et navale du Royaume-Uni.

Ces articles de fond, et de grande portée, sont accompagnés de quatre études très précises qu'il sera possible d'intégrer dans des vues générales, le moment venu. Tel est le cas de l'étude du « salaire des ouvriers de marine au Clos des Galées, chantier naval du roi à Rouen au xv^e siècle » (Isabelle Theiller), de celle de la fonderie de cuivre de Romilly-sur-Andelle, entre 1781 et 1817 (David Plouviez), ou encore de celle des « fournisseurs des petits marchés de l'arsenal de Brest de 1776 à 1783 » (Olivier Corre). Pour sa part, Frédéric Saffroy attire l'attention sur la question de la défense des côtes, à travers l'étude des crédits qui y sont affectés par le Parlement de 1919 à 1931 ; ce n'était pas un objectif prioritaire malgré une progression finale puisque les crédits passèrent de 0,68 % de budget de la Marine en 1926 à 4,56 % en 1931.

Thierry Allain avait proposé de joindre un dossier annexe consacré à la présence des Nordiques en Méditerranée. Divers retards et complications ont eu pour résultat que ce ne fut pas possible mais trois articles des *varia* sont issus de cette initiative. Le premier, œuvre de Thierry Allain lui-même, analyse, à partir des dépositions des capitaines marchands hollandais devant la chambre des assurances et avaries d'Amsterdam, mais aussi des archives

du consulat hollandais de Smyrne où l'on trouve des dossiers de fortunes de mer abondamment nourris des témoignages des acteurs, les avatars qui furent ceux des marins de ce pays en Méditerranée. Il en résulte des données très riches sur l'activité commerciale des Néerlandais dans la mer fermée. Quant à Patrick Louvier, il expose comment les officiers de la *Royal Navy* ont perçu la Méditerranée et les Méditerranéens au cours du XIX^e siècle ; il s'agit d'un beau morceau d'histoire des voyages appliqué à l'histoire navale. Ces hommes venus du Nord qui séjournèrent dans la mer fermée plusieurs mois, y développèrent également tout un ensemble de chansons dont Youenn Le Prat nous montre l'intérêt, même si ces marins n'en eurent jamais qu'une vision très partielle.

12

Avec André Zysberg, il s'agit encore d'officiers et d'équipages, cette fois ceux de la marine militaire française durant la Révolution et le Premier Empire. L'idée force du texte, qui rompt avec une historiographie dominante, est que malgré l'épuration révolutionnaire, la valeur de notre marine fut, jusqu'à Trafalgar, très supérieure à ce que l'on a avancé ; mais ensuite « les carottes sont cuites ». Nous remontons au milieu du XVII^e siècle avec un élève d'André Zysberg, Édouard Delobette, qui poursuit avec constance l'étude des activités maritimes de la Normandie orientale sous le Roi-Soleil. Cette fois, il s'agit d'analyser l'intégration dans le cabotage des nombreux petits ports et havres de la province, incapables d'accueillir des bateaux d'un certain tonnage, mais essentiels pour les échanges de l'arrière-pays.

Les *varia* se terminent avec une remarquable analyse de Tristan Lecoq, lequel, reprenant une problématique abordée récemment dans notre revue, revient sur l'étude de la Grande Guerre sur mer d'une manière tout à fait décapante. Il en apporte une analyse globale très neuve qui rappelle les contrastes nombreux de ce conflit sur le plan maritime. Ce fut un triomphe des puissances maritimes alors que les opérations navales furent finalement peu nombreuses et que la guerre fut gagnée sur terre. L'ensemble a pour résultat que les *varia* de ce numéro sont particulièrement riches et suggestifs.

Comme nous le faisons régulièrement, la constitution d'une liste des soutenances de masters, de thèses et d'habilitations dans les différentes universités de notre pays ouvre elle aussi des horizons tout à fait intéressants en montrant dans quelles directions se positionne la recherche en histoire maritime aujourd'hui. Deux positions de thèses, celles de Caroline Mougne et de Thomas Vaisset, si différentes l'une de l'autre, vont dans le même sens, tout comme les nombreux comptes rendus qui viennent compléter ce numéro s'inscrivant dans un ensemble désormais très riche qui, depuis le numéro 4 jusqu'à celui-ci, représente plus de six mille trois cents pages parues en une dizaine d'années !

P.-S. : Cet éditorial est le dernier que j'aurai rédigé pour la *Revue d'histoire maritime*. Je n'abandonne pas celle-ci et je continuerai à apporter une contribution aux activités du bureau éditorial, mais il est temps de céder la main après plus de douze années d'un travail souvent très lourd, même s'il fut très enrichissant.

Je n'étais pas à proprement parler un spécialiste d'histoire maritime mais après les départs à la retraite de Michel Mollat du Jourdin et surtout de Jean Meyer, il s'agissait à la fois de sauver le laboratoire d'histoire maritime de la Sorbonne que celui-ci avait fondé, laboratoire qui tenait alors une place essentielle dans ce domaine historique, et de faire revivre la *Revue d'histoire maritime* fondée par Étienne Taillemite et Denis Lieppe. Mon intérêt pour l'histoire économique et pour l'histoire des îles Britanniques à l'époque moderne et au XIX^e siècle m'ont poussé à le faire au début des années 2000. Maintenant, le relais doit être transmis et je suis très heureux de voir que des mains expertes sont en train de le saisir fermement.

I. DOSSIER

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

INTRODUCTION

David Plouviez

Université de Nantes, CRHIA EA 1163

« Il est d'usage, lorsqu'on écrit sur la guerre et les armées, d'éviter si possible de donner à son lecteur le mal de mer ; l'une des raisons étant que leur spécificité, leur singularité, fait de la marine et de la guerre navale des phénomènes qui ressemblent peu aux opérations terrestres de l'infanterie. »

Franco Cardini, *La Culture de guerre*, 1992

C'est avec cette entrée en matière teintée d'humour que Franco Cardini aborde le thème des marines et des conflits navals dans un essai suggestif consacré à *La Culture de guerre*. Les « quelques pages nécessaires mais, ô combien, insuffisantes¹ » que livre l'auteur sur ces questions traduisent la difficulté d'interpréter le processus de navalisation que connaît l'Europe à partir de la fin du Moyen Âge et, corollaire, de le lier au paradigme global de la « révolution militaire² ». Les très nombreux débats suscités par ce concept, qu'on y adhère ou non, ont d'ailleurs fait peu de cas des spécificités navales, laissant en marge un phénomène dont les conséquences – militaires, économiques, sociales

- 1 Franco Cardini, *La Culture de guerre*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1992, p. 284
- 2 John F. Guilmartin rappelle « les trois temps » de l'émergence de la notion de « révolution militaire » en indiquant qu'elle naît sous la plume de Charles Oman en 1885, dans son ouvrage consacré aux armées des Habsbourg d'Espagne et d'Autriche au XVI^e siècle, *The Art of War in the Middle Ages, A. D. 378-1515* (Oxford, Blackwell, 1885), avant d'être réintroduite par Michaël Roberts en 1956 à l'occasion de sa conférence inaugurale à l'université de Belfast. Mais c'est Geoffrey Parker qui relance le débat avec, notamment, la publication en 1988 de son essai, *The Military Revolution. Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800* (Cambridge [U.K.], Cambridge University Press, 1988), traduit en français en 1993 sous le titre *La Révolution militaire. La guerre et l'essor de l'Occident, 1500-1800* (Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 1993) ; John F. Guilmartin, « La Révolution militaire dans la guerre sur mer au début de l'époque moderne : origines technologiques, résultats opérationnels et conséquences stratégiques », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, « Marine, État et Politique », 2011, p. 223-237, *loc. cit.*, p. 223-224.

et technologiques – tardèrent à être analysées³. Sauf à prendre uniquement en compte l’historiographie anglaise, pour laquelle le tropisme naval est une évidence, l’histoire de la guerre, y compris dans ses renouvellements les plus récents, s’aventure peu en mer.

À la faveur du renouveau de la recherche internationale en histoire maritime depuis une trentaine d’années, l’histoire navale suscite à nouveau de l’intérêt mais les conditions économiques globales de l’élaboration des flottes comme la réalité du combat en mer représentent des objets historiques qui mériteraient un investissement bien plus important⁴. Les articles rassemblés dans ce dossier ont l’ambition de contribuer au premier thème en analysant sur la longue durée ce qu’ont pu représenter la mise en œuvre et l’entretien des flottes de guerre sur les organisations politiques et leurs économies. Il s’agit du premier apport francophone entièrement consacré à l’économie de la guerre navale et c’est à l’honneur de la *Revue d’histoire maritime* de participer à une historiographie qui, à l’étranger, est en plein renouvellement sur ces problématiques.

18

Pour saisir l’origine de ce renouvellement à l’échelle internationale, il faut revenir aux discussions animées des historiens britanniques après la publication d’un ouvrage de John Brewer paru en 1989 qui a représenté une rupture historiographique majeure, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688-1783*⁵. L’auteur met en lumière le rôle capital joué par l’entretien d’une force militaire, et notamment navale, dans le processus de construction de l’État anglais à partir de la Glorieuse Révolution⁶. Si de nombreux travaux antérieurs avaient commencé à nourrir cette thèse⁷, Brewer pose clairement

3 En relançant la question de l’existence d’une « révolution militaire », Geoffrey Parker est le premier à inclure les changements navals dans son analyse (*The Military Revolution, op. cit.*, p. 111-143). Il faut bien reconnaître qu’il n’a pas été suivi. Nicholas Rodger repère un seul contre exemple avec l’ouvrage de Jeremy Black, *A Military Revolution? Military Change and European Society, 1550-1800* (Basingstoke, Macmillan Education, 1990) ; Nicholas A. M. Rodger, « War as an Economic Activity in the “Long” Eighteenth Century », *International Journal of Maritime History*, vol. 22, n° 2, 2010, p. 1-18.

4 Pour une mise au point de toutes ces évolutions historiographiques jusqu’en 2010 : Sylviane Llinarès et Philippe Hrodej, « La mer et la guerre à l’époque moderne », *Revue d’histoire maritime*, n° 10-11, « La Recherche internationale en histoire maritime. Essai d’évaluation », 2010, p. 317-339 ; Olivier Chaline, « La guerre sur mer (rapport de synthèse) », *Revue d’histoire maritime*, n° 10-11, p. 389-395.

5 John Brewer, *The Sinews of Power. War, Money and the English State, 1688-1783*, New York, Knopf, 1989.

6 Rafael Torres Sánchez, « The Triumph of the Fiscal Military State in the Eighteenth Century. War and Mercantilism », dans Rafael Torres Sánchez (dir.), *War, State and Development: Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2007, p. 13-44.

7 Rafael Torres Sánchez rappelle (art. cit., p. 18) que les travaux de Daniel Baugh sur la *Royal Navy (British Naval Administration in the Age of Walpole*, Princeton, Princeton University Press, 1965 ; *Naval Administration, 1715-1750*, Greenwich, Publications of the Navy

la relation complexe entre l'efficacité de l'État – rationalisation de la prise de décision, développement d'une bureaucratie professionnelle, mise en œuvre d'une fiscalité complexe et efficace, etc. –, la croissance économique et la capacité d'intervention militaire. La réception de son ouvrage a dépassé les espérances. Dès lors, ce modèle interprétatif de l'hégémonie britannique au XVIII^e siècle, qualifié d'État militaro-fiscal, ne pouvait échapper à un débat historiographique intense, d'abord outre-Manche. Car, si la thèse principale de Brewer, la guerre comme ferment de la construction de l'État et du développement d'un modèle économique différent, ne fut pas franchement remise en question sur le fond, elle a connu en revanche de nombreux ajustements.

Ainsi, de nombreux historiens firent remonter la naissance de cet « État militaro-fiscal » aux années 1640, moment de la première guerre civile anglaise⁸, une période clé où l'État se serait appuyé sur les différents pouvoirs locaux pour asseoir sa légitimité et mobiliser des ressources pour la guerre. Sous couvert d'un déplacement du curseur chronologique, c'est en réalité l'idée d'un État tout puissant qui est battue en brèche, ce qui constitue l'une des principales critiques – sans doute la première – à l'égard des travaux de Brewer. Cette remise en question s'appuyait autant sur des travaux d'histoire économique qui montraient, à l'échelle microéconomique, les circuits de financement locaux de la guerre, que sur d'autres, issus des renouvellements autour du concept d'absolutisme, qui marquèrent les décennies 1980 et 1990. Ainsi, lorsque John Cookson démontre que le gouvernement anglais a dû composer de façon inédite avec les pouvoirs locaux au cours des *French Wars* pour mobiliser les ressources militaires⁹ ou que Philip Harling et Peter Mandler analysent le démantèlement de cet État militaro-fiscal dans les dernières années des guerres napoléoniennes¹⁰, les Anglais n'acceptant plus de payer un si lourd tribut au conflit, c'est à nouveau une charge contre *The Sineews of Power* où Brewer décrit une machine étatique omnipotente, en particulier au travers de deux institutions qu'il estime clés, le *Navy Board* et le *Treasury Excise*. Par réaction, des travaux ont entrepris de réévaluer le rôle et l'efficacité de l'Administration anglaise, en particulier celle de la *Royal Navy* qui avait pourtant déjà donné lieu à de nombreuses analyses. Dans ces ouvrages, les performances du *Navy Board* comme du *Victualling*

Records Society, CXX, 1977), ou encore ceux de Peter Mathias et Patrick K. O'Brien (« Taxation in Britain and France, 1715-1810: A Comparison of the Social and Economic Incidence of Taxes Collected for the Central Governments », *The Journal of European Economic History*, n° 5, 1976, p 601-650) avaient plus que largement initié la thèse de Brewer.

8 James S. Wheeler, *The Making of a World Power. War and the Military Revolution in Seventeenth-Century England*, Stroud, Sutton, 1999.

9 John Cookson, *The British Armed Nation. 1793-1815*, Oxford, OUP, 1997.

10 Philip Harling et Peter Mandler, « From "Fiscal-Military" State to Laissez-Faire State. 1760-1850 », *Journal of British Studies*, n° 32, 1993, p. 44-70.

Board, par exemple, sont remises en question et certains de leurs auteurs concluent bien souvent à des défaillances qui ne permettent pas toujours de distinguer ces institutions de leurs homologues en Europe¹¹. Ces approches sont néanmoins loin de faire l'unanimité parmi les historiens britanniques, pour preuve les récentes analyses divergentes concernant le fonctionnement du *Victualling Board* à la fin du XVIII^e siècle¹². Mais ces nouveaux travaux consacrés à la bureaucratie anglaise ont eu le mérite de réévaluer certaines de ses pratiques – son expertise technique et économique, ses relations avec le monde économique, etc. – tout en montrant que, même imparfaites, les institutions tributaires de la guerre avaient tout de même connu de réels progrès logistiques au XVIII^e siècle.

20

En outre, en centrant son analyse sur les capacités nouvelles de l'Angleterre à s'engager dans les différents conflits européens à partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, Brewer a été accusé de faire de la guerre une fin et non plus un moyen. Cette « approche belliciste¹³ » de la construction de l'État a été contestée par de nombreux auteurs qui ont rappelé que l'objectif ultime de l'Angleterre au XVIII^e siècle était la domination commerciale. C'est notamment le cas de Patrick O'Brien qui réaffirme le poids considérable occupé par la *Royal Navy* dans la mutation des institutions anglaises – transformant le néologisme « militaro-fiscal » en « navalo-fiscal » –, tout en insistant sur l'idée que la force navale permettait de soutenir le commerce qui, à son tour, nourrissait une fiscalité qui donnait à l'Angleterre les moyens de ses ambitions, notamment dans le domaine militaire¹⁴.

Depuis une dizaine d'années, un *statu quo* historiographique semble se dégager au Royaume-Uni si bien que la thèse de Brewer ne fait plus l'objet de vifs débats, ce qui n'empêche nullement les recherches sur l'économie et la

11 C'est notamment le cas de plusieurs contributions rassemblées par Lawrence Stone dans *An Imperial State at War: Britain from 1688 to 1815*, London/New York, Routledge, 1994.

12 Roger Knigh et Martin Wilcox, *Sustaining the Fleet War, the British Navy and the Contractor State, 1793-1815*, Woodbridge, Boydell Press, 2010; Janet Macdonald, *The British Navy's Victualling Board, 1793-1815: Management, Competence and Incompetence*, Woodbridge, Boydell Press, 2010. Voir les comptes rendus comparés de Nicholas Rodger à propos de ces deux ouvrages dans *The English Historical Review*, vol. 126, n° 519, 2011, p. 465-466.

13 Philip Gorski, « Beyond Marx and Hintze? Third-Wave Theories of Early Modern State Formation », *Comparative Studies in Society and History*, vol. 43, n° 4, 2001, p. 851-861, cité par Rafael Torres Sánchez, « The Triumph of the Fiscal Military State in the Eighteenth Century », art. cit., p. 17.

14 Parmi l'abondante production de l'auteur : Patrick Karl O'Brien, « Inseparable Connexions: Trade Economy, Fiscal State and the Expansion of Empire. 1688-1815 », dans Peter Marshall (dir.), *The Oxford History of the British Empire. The Eighteenth Century*, Oxford, OUP, vol. 2, 1998; *id.*, *Fiscal and Financial Preconditions for the Rise of British Naval Hegemony, 1485-1815*, London, Economic History Working Paper, 2005, 91/01.

guerre de se poursuivre très activement¹⁵. En revanche, la postérité du concept d'État militaro-fiscal est évidente dans d'autres pays comme en témoigne l'appropriation qu'en ont faite de nombreux historiens afin d'expliciter certaines trajectoires étatiques ou, au contraire, de minorer la singularité anglaise en tentant une approche comparative. À cet égard, en s'appuyant sur les cas de l'Espagne, de la Suède et des Provinces Unies, l'analyse de Jan Glete reste la plus féconde et le conduit à isoler plusieurs voies nationales pour aboutir à un État militaro-fiscal¹⁶. D'autres travaux contemporains, certains très iconoclastes¹⁷, ont eu une démarche similaire et concluent à chaque fois à l'existence d'un État se structurant autour de la guerre et mettant en œuvre une économie et une fiscalité idoines. Toutes ces approches démontrent en creux la puissance opératoire du concept d'État militaro-fiscal mais témoignent aussi de sa dilution tant ces travaux sont parfois éloignés des propositions de départ de Brewer. Par exemple, considérer indistinctement les conséquences de la mise en œuvre d'une force terrestre et d'une force navale s'avère peu pertinent. En dépit des nombreuses critiques adressées à Brewer, l'effet d'entraînement de la *Royal Navy* sur l'État et l'économie est une hypothèse qui n'a pas été remise en question, mieux elle a été enrichie par plusieurs historiens, à commencer par Patrick O'Brien. Quitte à transposer à d'autres États le concept de Brewer, il s'agit de ne pas perdre de vue les spécificités navales, d'aller au-delà d'une analyse trompeuse des budgets militaires pour envisager ce qu'implique vraiment l'élaboration d'une marine¹⁸, aspect minoré par certains de ces travaux.

15 Nicholas A. M. Rodger, « War as an Economic Activity in the "Long" Eighteenth Century », art. cit.

16 L'ouvrage de Jan Glete représente, pour ce thème, un modèle d'histoire comparative : Jan Glete, *War and the State in Early Modern Europe: Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military States, 1500-1660*, London/New York, Routledge, 2002.

17 En 2006, Dunning et Smith affirment que la Russie aurait été le premier État du genre au ^{xvi}^e siècle : Chester Dunning, Norman S. Smith, « Moving Beyond Absolutism: Was Early Modern Russia a "Fiscal-Military State" », *Russian History*, vol. 33, n° 1, 2006, p. 19-44. Ranveig Låg Gausdal qualifie ainsi la Norvège au ^{xvii}^e siècle : Ranveig Låg Gausdal, « Statsveksten og det norske stattholderembetet på 1600-tallet » [« The Increasing Power of the State and the Norwegian Governor General in the Seventeenth Century »], *Historisk Tidsskrift*, vol. 84, n° 1, 2005. Le travail le plus inattendu revient à Tesegaye Tegenu qui fait de l'Éthiopie un État militaro-fiscal (Tesegaye Tegenu, *The Evolution of Ethiopian Absolutism: The Genesis and the Making of the Fiscal Military State, 1696-1913*, Uppsala, Uppsala University Press, 1996) ; Rafael Torres Sánchez, « The Triumph of the Fiscal Military State in the Eighteenth Century », art. cit., p. 15-16.

18 Pour envisager l'impact de l'entretien d'une armée et d'une marine sur un État, il va de soi que la seule comparaison des budgets affectés à chacune des armes s'avère peu pertinente. Par exemple, les dépenses militaires navales sont inférieures à celles que réclame l'armée en Espagne tout au long du ^{xviii}^e siècle. Pour autant, la nécessité de drainer de nombreuses matières premières, d'entretenir arsenaux, fonderies et manufactures, et de capter des savoirs techniques a, sur l'ensemble du pays, des conséquences qu'on mesure encore mal aujourd'hui. Voir José Jurado Sánchez, « The Spanish National Budget in a Century of War. The

Il reste qu'une dynamique historiographique a été enclenchée à l'échelle internationale depuis les années 2000 ; elle s'est traduite par la publication d'ouvrages collectifs, l'organisation de manifestations scientifiques, ou la constitution de groupes de recherche. La création du *Contractor State Group* en 2001, destiné à comprendre les implications de l'entretien des armées sur les États et leurs économies au cours de la seconde modernité, est l'une des initiatives les plus remarquables¹⁹. En outre, il apparaît de plus en plus évident que l'époque moderne n'a plus le monopole de ces problématiques dès lors que les emprunts sont nombreux de la part des historiens médiévistes comme de ceux travaillant sur l'époque contemporaine, y compris pour des espaces qui ne concernent pas l'Europe occidentale. Au titre des initiatives les plus récentes, l'ouvrage coordonné par Jeff Fynn-Paul de l'université de Leyde et consacré aux « entrepreneurs de guerre » opère une ouverture tant chronologique – en incluant l'époque médiévale – que géographique puisque dédiant une partie du volume à l'Empire ottoman²⁰. Ce décloisonnement, dont le dossier suivant témoigne amplement, est sans aucun doute le moyen de remettre en perspective les problématiques liant la construction des systèmes politiques, quels qu'ils soient avec les contraintes économique, financière et technique de l'engagement militaire.

Cette dynamique, la France peine à s'y insérer. En témoigne une lecture des programmes des différents colloques ou des publications collectives sur ces thèmes, où les chercheurs français sont peu présents. Un recensement des publications françaises post-Brewer consacrées à la guerre montre que les apports des débats historiographiques outre-Manche n'ont guère pénétré l'espace académique français. Analysant les mobilisations navales de la France et de l'Angleterre dans l'espace caraïbe ainsi que les modalités d'avitaillement de la *Royal Navy* au cours de la guerre de Sept Ans²¹, Christian Buchet représente

Importance of Financing the Army and the Navy During the Eighteenth Century », dans Rafael Torres Sánchez, *War, State and Development: Fiscal-Military States*, op. cit., p. 201-230.

19 Installé à l'université de Navarre en Espagne et dirigé par les professeurs Rafael Torres Sánchez et Augustín González Enciso, le Contractor State Group rassemble des unités de recherche de dix-sept universités réparties dans le monde. Parmi leurs publications nombreuses : Huw V. Bowen et Augustín González Enciso (dir.), *Mobilising Resources for War: Britain and Spain at Work During the Early Modern Period*, Pamplona, Ediciones Universidad de Navarra, 2006 ; Rafael Torres Sánchez, *War, State and Development: Fiscal-Military States in the Eighteenth Century*, op. cit. ; Stephen Conway et Rafael Torres Sánchez (dir.), *The Spending of States: Military Expenditure During the Long Eighteenth Century. Patterns, Organisation and Consequences, 1650-1815*, Saarbrücken, VDM, 2011.

20 Jeff Fynn-Paul, *War, Entrepreneurs, and the State in Europe and the Mediterranean. 1300-1800*, Leiden, Brill, 2014.

21 Christian Buchet, *La Lutte pour l'espace caraïbe et la façade atlantique de l'Amérique centrale et du Sud, 1672-1763*, Paris, Librairie de l'Inde, 1991 ; id., *Marine, économie et société. Un exemple d'interaction : l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de Sept Ans*, Paris, Honoré Champion, 1999. Témoignage de l'intérêt britannique pour les recherches de

une exception dans le paysage de l'histoire maritime française. En sus d'un dépouillement des archives britanniques, l'auteur exploite une bibliographie en plein renouvellement, particulièrement dans le cadre de son travail sur l'avitaillement, et s'approprie, en les critiquant, les différents apports de la recherche anglaise sur ces thèmes. Néanmoins, en dépit d'une synthèse originale et éminemment suggestive, Christian Buchet ne fait pas école et ne parvient pas à entraîner dans son sillage d'autres travaux, sauf à de rares exceptions. La question d'histoire moderne posée aux concours du CAPES et de l'agrégation en 1996-1998, « Les Européens et les espaces maritimes, vers 1690 - vers 1790 », est une nouvelle occasion manquée de diffuser auprès des étudiants le fruit des apports anglo-saxons. Seule Liliane Hilaire-Pérez, dans un ouvrage qui dépasse de loin son objectif initial d'être un manuel pour les concours, relaie la thèse de Brewer et les travaux de Patrick O'Brien dans un chapitre synthétique et stimulant intitulé « Londres et la guerre²² ».

Cette difficulté de la France à participer à l'écriture de ce pan historiographique mêlant la guerre navale à l'économie, et de façon subséquente à la technique, ne relève toutefois pas d'une frilosité ou d'une mauvaise volonté, mais plutôt de la conjonction de facteurs défavorables. Après une période d'atonie dont l'école des Annales porte une partie – mais une partie seulement – de la responsabilité, l'histoire militaire est en plein essor en France depuis une trentaine d'années et a donné lieu à un renouvellement spectaculaire qui se poursuit actuellement. Si cette histoire de la guerre s'écrit ici aussi à l'aune de celle de l'État, du Moyen Âge à l'époque contemporaine, elle l'est rarement sous l'angle économique et financier, et délaisse le plus souvent les aspects navals. Les problématiques politique et idéologique²³, les pratiques administratives²⁴, ou encore l'expérience combattante au travers d'une « anatomie de la bataille²⁵ »

Christian Buchet, la traduction de ce dernier ouvrage grâce à l'appui de Nicholas Rodger (*The British Navy, Economy and Society in the Seven Years War*, Woodbridge, Boydell Press, 2013).

- 22 Liliane Hilaire-Pérez, *L'Expérience de la mer*, Paris, Seli Arslan, 1997, p. 121-135.
- 23 L'ANR CONFLIPOP « Conflits et construction du politique (XIII^e-XIX^e siècles) », débuté en 2007, illustre ces nouvelles approches de la guerre. Porté par Laurent Bourquin et Philippe Hamon, ce programme de recherche a rassemblé une vingtaine d'historiens de l'histoire médiévale à l'époque contemporaine.
- 24 Dans ce domaine, le renouvellement le plus important a porté sur le règne de Louis XIV avec, entre autres : Emmanuel Pénicaut, *Faveur et pouvoir au tournant du grand siècle*. Michel Chamillart, *ministre et secrétaire d'État de la Guerre de Louis XIV*, Paris, École nationale des chartes, 2004 ; Thierry Sarmant et Mathieu Stoll, *Régner et Gouverner. Louis XIV et ses ministres*, Paris, Perrin, 2010 ; Jean-Philippe Cénat, *Le Roi stratège. Louis XIV et la direction de la guerre. 1661-1715*, Rennes, PUR, 2010.
- 25 Un secteur de la recherche qui a donné lieu à une production très importante et diachronique ; pour une mise au point récente, voir Ariane Boltanski, Yann Lagadec et Franck Mercier (dir.),

structurent désormais cette historiographie dynamique. Les résultats de ces travaux constituent une matrice essentielle pour remettre en perspective et questionner à nouveaux frais bien des phénomènes relevant du commandement à la mer et entreprendre un nouvel examen de la bataille navale²⁶. Néanmoins, face à ces renouvellements et à ces perspectives stimulantes, l'intérêt pour les structures de financement de l'outil militaire – qu'il soit terrestre ou maritime –, les réseaux d'approvisionnement des armées ou encore l'identification des « entrepreneurs de guerre » semble appartenir à une historiographie démodée, voire périmée. Cette première impression ne résiste pas, comme on l'a vu, à l'extraordinaire production étrangère en la matière, portée ou non par les propositions de Brewer, et c'est davantage l'incapacité des historiens français à participer à une partie des débats structurant l'histoire de la guerre qui est posée. « L'histoire économique ne bénéficie plus aujourd'hui du prestige qui était le sien dans les années soixante [...] quand elle était au cœur d'un projet d'histoire totale²⁷ », et cet élément explique sans doute en partie pourquoi l'historiographie française ne parvient plus à lier la guerre et l'économie. Pourtant, le leg de cet âge d'or est fondamental pour envisager ce dialogue, et les travaux de Guy Rowlands²⁸ ou de David Parrott²⁹ à propos des structures de financement ou des entrepreneurs de guerre au XVII^e siècle en sont des illustrations. Ici, il apparaît que les résultats des recherches de Françoise Bayard, Yves Durand, Daniel Dessert, ou encore de Guy Chaussinand-Nogaret, sur le monde de la finance, structurent une partie des ouvrages de nos deux collègues anglais qui démontrent, s'il en était besoin, que des apports scientifiques anciens permettent de nourrir des problématiques historiques très actuelles.

Cette mise en perspective historiographique aurait mérité sans aucun doute de plus longs développements et davantage de nuances mais il s'agissait

La Bataille. Du fait d'armes au combat idéologique, XI^e-XIX^e siècle, Rennes, PUR, 2015, en part. l'introduction, p. 7-13.

26 Ce nouvel examen est porté essentiellement par Olivier Chaline. Son séminaire d'histoire maritime à l'université Paris-Sorbonne est consacré à « L'opérationnel maritime, objet d'histoire XVII^e-XXI^e siècle ». Il n'a pas d'équivalent en France.

27 Jean-Claude Daumas, « Où va l'histoire économique en France aujourd'hui ? Tendances, enjeux, propositions », dans Jean-Claude Daumas (dir.), *L'Histoire économique en mouvement. Entre héritages et renouvellements*, Villeneuve d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2012, p. 19-58, *loc. cit.* p. 19.

28 Guy Rowlands, *The Dynastic State and the Army under Louis XIV. Royal Service and Private Interest, 1661-1701*, Cambridge (U.K.), CUP, 2002.

29 Après une thèse sur l'armée française au temps de Richelieu où il abordait déjà les questions du financement et des entrepreneurs de guerre (*Richelieu's Army. War, Government and Society in France, 1624-1642*, Cambridge (U.K.), CUP, 2001, p. 225-364), David Parrott a étendu récemment cette réflexion à l'ensemble de l'Europe (David Parrott, *The Business of War: Military Enterprise and Military Revolution in Early Modern Europe*, Cambridge [U.K.], CUP, 2012).

surtout de montrer à grands traits le positionnement du dossier qui suit. Traiter de l'économie de la guerre navale ne va donc pas de soi dans le paysage académique français mais il n'y a aucune raison de se montrer pessimiste quant à l'avenir de cette initiative, bien au contraire. La multiplication des manifestations internationales comme la vitalité des groupements de chercheurs (GIS d'histoire maritime et des sciences de la mer, Contractor State Group, etc.) mondialisent ces nouveaux questionnements qui ont progressivement raison des « résistances » nationales. Tout en accueillant de nombreux chercheurs étrangers – dont certains ont marqué ce renouvellement historiographique à son début –, ce dossier thématique constitue un premier regroupement en langue française sur le sujet. Si le paradigme de l'économie de la guerre navale s'est inscrit dans une historiographie construite essentiellement autour de l'Europe à l'époque moderne, nous revendiquons, avec d'autres, de l'ouvrir à d'autres espaces et à d'autres périodes afin d'envisager des comparaisons. Posséder une flotte de guerre, qu'elle soit permanente ou temporaire, achetée prête à l'emploi ou construite *ex nihilo*, contraint son commanditaire à mettre en œuvre des structures de financement idoines, à capter des savoir-faire, et à s'entourer d'acteurs économiques susceptibles de répondre aux innombrables besoins matériels de cet outil guerrier – vivres, matériaux, armements, etc. L'acuité de ces problématiques est fonction de l'ampleur de la force navale attendue, mais ces questionnements doivent être posés systématiquement, quelle que soit l'ère géographique et temporelle dans laquelle elle est mise en œuvre. En jouant sur ces différentes échelles, toutes les contributions rassemblées dans ce numéro s'articulent autour de ces problématiques et contribuent à démontrer le caractère éminemment diachronique du thème de l'économie de la guerre navale.

ÉCONOMIE DES ACTIVITÉS DE PRÉDATION MARITIME À L'ÉPOQUE HELLÉNISTIQUE

Jean-Marie Kowalski

Université Paris Sorbonne – École navale, FED 4124

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

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

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

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

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