

Revue d'histoire maritime

26

Martin – 979-10-231-1938-1

Financer l'entreprise maritime

**Revue
d'histoire
maritime**

26

Financer l'entreprise maritime

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

© Sorbonne Université Presses, 2019
ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7
PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3
Introduction – 979-10-231-1935-0
Andreau – 979-10-231-1936-7
Haudrère – 979-10-231-1937-4
Martin – 979-10-231-1938-1
Villiers – 979-10-231-1939-8
Bonin – 979-10-231-1940-4
Giulianelli – 979-10-231-1941-1
Raflik – 979-10-231-1942-8
Chevalier – 979-10-231-1943-5
Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2
Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9
Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6
Chronique Candelon-Boudet – 979-10-231-1947-3
Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0
Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7
Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

SUP

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

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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 (25) était consacré au « Navire à la mer ».

Le prochain numéro (27) aura pour thème « Mer et techniques ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

Secrétariat de rédaction

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

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

Introduction	
Christian Borde & Éric Roulet.....	13
Le financement du commerce maritime dans le monde romain antique (I ^{er} siècle av. J.-C.-III ^e siècle apr. J.-C.)	
Jean Andreau.....	29
Les actionnaires des premières sociétés françaises de commerce maritime dans l'Océan indien *De la société de l'Orient à la compagnie de Madagascar (1642-1664)	
Philippe Haudrère.....	45
Financer la guerre sur mer : quelques réflexions sur la course et l'effort de guerre à partir de l'exemple de Dunkerque (XVII ^e -XVIII ^e siècle)	
Sébastien Martin.....	57
Désinformations et contre-vérités. le financement du navire la <i>Victoire</i> de Bordeaux, première expédition de La Fayette aux États-Unis	
Patrick Villiers.....	73
Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France aux XIX ^e -XX ^e siècles	
Hubert Bonin.....	87
Navires et banque entre les deux guerres mondiales. L'Istituto italiano di credito marittimo	
Roberto Giulianelli.....	103
Les aides alliées à la reconstruction des bases navales françaises de métropole et d'Afrique du nord sous la IV ^e République	
Jenny Raflik.....	125

Financiarisation du vrac céréalier et nouvelles logiques d'acheminement : un bouleversement du système économique maritime et portuaire Christophe Chevalier	139
---	-----

VARIA

Du « lac espagnol » à l'océan disputé. Incursions anglaises dans l'espace maritime de la Nouvelle Espagne (1680-1795) Guadalupe Pinzón Ríos	155
La flotte impériale dans la révolution russe (1917-1921) Nicolas Gracieux	173

CHRONIQUES

La construction navale au xvi ^e siècle en Méditerranée : L'apport de l'épave de la Mortella III (Saint-Florent, Haute-Corse) Arnaud Cazenave de la Roche	189
Commander au long cours à partir de la Guyenne. Les capitaines de navire bordelais au xviii ^e siècle Frédéric Candelon-Boudet	201
La marine française face au choléra en Méditerranée (1831-1856) Benôit Pouget	207
Tempêtes sur le Morbihan. Réagir, adapter, aménager. Société littorale, ponts et chaussées et entrepreneurs face à l'océan au xix ^e siècle Catherine Soubeiroux-Cartigny	215

COMPTE RENDUS

Comptes rendus	225
----------------------	-----

Financer l'entreprise maritime

FINANCER LA GUERRE SUR MER :
QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LA COURSE ET L'EFFORT
DE GUERRE À PARTIR DE L'EXEMPLE DE DUNKERQUE
(xvii^e-xviii^e SIÈCLE)

Sébastien Martin
Université Littoral – Côte-d'Opale

Pontchartrain aurait-il voulu « supprimer la Marine qui coûtait trop cher et ne servait qu'à garder les côtes » en remplaçant la guerre d'escadre par la course, comme le suggérait en son temps Louis Nicolas¹? Pour discutabile qu'elle soit, l'interrogation résume en peu de mots un courant de pensée qui, de Vauban à la Jeune École, a fait de la course une guerre du faible au fort, une guerre où le faible refuse l'affrontement direct et les grandes batailles d'escadres au profit d'une politique d'usure du commerce du fort destinée à fragiliser son crédit, son moral, ses capacités de transport et, partant, sa supériorité sur mer. Si le renouvellement historiographique intervenu depuis maintenant une trentaine d'années a contribué à dépasser cette vision et l'antagonisme entre guerre d'escadre et guerre de course – en s'intéressant majoritairement à la dimension économique du sujet, à la croissance marquée du phénomène à la fin du xvii^e siècle, aux succès financiers des entreprises corsaires ou à la rentabilité des armements particuliers –, il n'a pas épuisé la complexité de l'articulation entre ces deux facettes de la guerre sur mer, ni la question des avantages concrets qu'a pu en tirer l'État monarchique en France, spécialement d'un point de vue budgétaire – car le sujet est évidemment indissociable de la question du financement de la guerre sur mer². Cette situation est paradoxale car Jean Meyer avait jadis ouvert la voie en prônant l'intégration de cette forme d'engagement à la compréhension de la « pensée » navale française du xvii^e siècle, l'ensemble trouvant sa place dans le processus de construction de l'État moderne³. Depuis,

1 Louis Nicolas, *Histoire de la Marine française*, Paris, PUF, 1932, t. IV, p. 67.

2 On peut se reporter à l'importante bibliographie publiée dans *l'Histoire des pirates et des corsaires. De l'Antiquité à nos jours*, dirigée par Gilbert Buti & Philippe Hroděj (Paris, CNRS éditions, 2016, p. 527), complémentaire de celle publiée en 2013 *Dictionnaire des corsaires et des pirates*, dirigé par Gilbert Buti & Philippe Hroděj (Paris, CNRS éditions, 2013).

3 Jean Meyer, « La guerre de course de l'Ancien Régime au xx^e siècle : essai sur la guerre industrielle », *Histoire, économie et société*, n° 1, 1997, p. 7 à 43.

peu d'historiens ont repris à leur compte les vertus heuristiques de ce paradigme pour lui donner une place centrale⁴. Or, bien des interrogations demeurent, spécialement à l'égard de l'effort de guerre et des réponses qu'organisent les États européens pour y faire face. Dès lors, placer la focale sur Dunkerque revient à choisir un observatoire privilégié d'un phénomène qui, de la mer du Nord à la Méditerranée, se retrouve en filigrane de la guerre sur mer à l'époque moderne et imprègne fortement l'activité des arsenaux français entre le dernier tiers du XVII^e siècle et le début du siècle suivant⁵. Au cours de cette chronologie courte, il n'est pas rare qu'intérêts de l'État et capitaux privés s'entremêlent. À Dunkerque, la course est précoce à l'occasion des deux premiers conflits du règne de Louis XIV. Tradition corsaire oblige. Elle connaît ensuite des développements spécifiques liés au déploiement d'opérations navales de second ordre dans le bassin des mers du Nord qui se traduisent par une montée en puissance de l'activité corsaire dans le plan de charge de l'arsenal⁶.

58

La question du financement de l'entreprise maritime invite à reprendre à nouveaux frais cette histoire, et plus spécialement à réexaminer les modalités de ce qui a tout d'une délégation de la violence sur mer, d'une privatisation de la guerre. À travers le cas de Dunkerque, il s'agit donc ici d'examiner grâce à une étude par le bas quelle est la contribution de la course à l'effort de guerre français au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg et de la guerre de Succession d'Espagne. À cet égard, deux remarques s'imposent. La première est d'ordre épistémologique car le sujet impose une grande prudence quant à l'existence d'un éventuel partenariat entre les négoces et la Marine. L'outil naval français est en effet fondé sur la volonté étatique depuis Richelieu, à la différence des armées terrestres dont la mise en œuvre obéit à des logiques bien plus complexes⁷. La deuxième remarque tient davantage à la nature de cet article. Loin d'être une synthèse définitive du sujet, ce texte a pour seule ambition d'être un essai destiné à éclairer un aspect de l'économie de la guerre sur mer en s'appuyant sur des recherches en cours et des travaux dispersés.

4 Mickaël Augeron en est une exception rare (Mickaël Augeron, « Coligny et les Espagnols à travers la course (c. 1560-1572) : une politique maritime au service de la cause protestante », dans Martine Acerra (dir.), *Coligny, les protestants et la mer*, Paris, PUPS, 1997, p. 155-176).

5 Gilbert Buti et Philippe Hroděj (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires, op. cit.*, p. 199.

6 Sébastien Martin, « L'arsenal de Dunkerque au temps de la guerre de la Ligue d'Augsbourg », *Revue du Nord*, n° 415, juin 2016, p. 257-276. Pour la fin du XVIII^e siècle peut aussi être cité : Patrick Crowhurst, *The French War on Trade: Privateering 1793-1815*, London, Scholar Press, 1989.

7 Olivier Chaline, *Les Armées du roi. Le grand chantier (XVII^e-XVIII^e siècle)*, Paris, Armand Colin, 2016, p. 11.

La course, objet de rêve, d'évasion, sinon de fantasme, paraît fort éloignée de la notion d'effort de guerre et encore davantage de son financement. En raison de sa matérialité, elle est pourtant l'un des aspects essentiels de la question comme en témoignent les efforts menés par les États européens pour en codifier les usages et en tirer un avantage opérationnel au tournant du xvii^e siècle⁸. La polysémie du mot, qui correspond à la diversité des pratiques sur lesquelles il est inutile de revenir en détail, masque des enjeux de financement étudiés le plus souvent par incidence, voire parfois passés sous silence en raison d'une documentation fort peu bavarde et d'une délimitation entre public et privé pas toujours facile à tracer. Or, la mobilisation des capitaux, qui est un facteur déterminant des armements corsaires, surtout lorsque augmente leur masse critique et la durée des campagnes, est au cœur des réflexions sur le sujet. Comme Saint-Malo, Dunkerque permet d'apprécier cette réalité, encore que le port flamand se démarque en raison de l'intérêt que lui porte la monarchie française à partir de la guerre de Hollande⁹. Sa triple ouverture sur la mer du Nord, la Manche et la mer Baltique en fait une position stratégique qui justifie une présence militaire marquée, d'autant que Dunkerque est un port corsaire à la réputation déjà solide, qui offre la possibilité d'élargir les capacités opérationnelles françaises contre les deux autres puissances maritimes d'alors, l'Angleterre et les Provinces-Unies¹⁰. Pour ces raisons, la course est un terrain propice au rapprochement entre intérêts privés et intérêts nationaux pour paraphraser Jean Meyer¹¹. Et pas seulement au sujet des fameuses lettres de marque remises au début de chaque conflit, ou des médailles et chaînes offertes aux corsaires les plus habiles par une monarchie soucieuse d'encourager une activité de reconversion nécessaire à la survie du port en temps de guerre. Le matériel naval de la Marine a tout pour susciter l'intérêt des Dunkerquois. Ses barques longues, équipées d'une artillerie composée de quatre à six canons, sont par exemple parfaitement efficaces à proximité de la côte contre les bélandres et les buisses de pêcheurs, cibles privilégiées des corsaires. Obtenir leur mise à disposition évite aux « particuliers » d'avancer un capital important dont l'immobilisation demande une épaisseur financière que n'ont pas les Dunkerquois¹². Une fois en mer, ce rapprochement ne va pas sans poser de

8 Gilbert Buti & Philippe Hroděj (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires*, op. cit., p. 151-203.

9 André Lespagnol, *Messieurs de Saint-Malo. Une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, PUR, 1996.

10 Sans compter son rôle de verrou septentrional de la « ceinture de fer ».

11 Jean Meyer, « La guerre de course de l'Ancien Régime au xx^e siècle », art. cit., p. 8.

12 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne, de Philippe II à Louis XIV (1568-1713)*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2000, p. 215.

problèmes car les circonstances de navigation ne sont pas toujours favorables au strict respect du partage prévu entre missions royales et course privée. Le cas de la *Sorcière* en offre une intéressante illustration. De belle taille, cette frégate répond en tous points aux attentes de son armateur Omaer, qui dispose ainsi en 1677 d'une puissance offensive garantissant de belles prises. Or, les conditions auxquelles Colbert soumet l'opération en font un navire quasiment au service du roi : « Il est nécessaire que vous soyez continuellement en mer et que vous me donniez avis le plus souvent qu'il vous sera possible de tout ce qui se passera dans cette navigation¹³. » Il est difficile d'avoir une vue d'ensemble précise des conditions et des effets réels de ce rapprochement. Pour la guerre de Hollande, l'historien dunkerquois Louis Lemaire estime à près de 450 le nombre de prises réalisées pour une valeur de 5 millions de livres ; un chiffre que Patrick Villiers juge très flatteur¹⁴. Au moins peut-on estimer avec Alain Cabantous que la course a ici de réels effets sur l'économie locale en autorisant la recomposition des réseaux commerciaux perdus lorsque la ville s'est détachée de la mouvance espagnole en 1662¹⁵. Pour le jeune Louis XIV, l'intérêt de la course dunkerquoise réside-t-il uniquement dans la surveillance et la perturbation du trafic de ses ennemis ? La réponse est évidemment à replacer dans la perspective spatiale et temporelle du progressif rattachement de la Flandre à la France. Soutenir et encourager la course là où elle fait communauté est d'abord pour la monarchie française un acte de réalisme politique visant à s'assurer une ville-frontière stratégique¹⁶. Outre sa vocation terrestre, la ville dispose aussi d'un port dont l'opérativité est la bienvenue à l'heure où Colbert s'attache à édifier une marine de guerre permanente. Ce potentiel naval, si modeste soit-il, permet de soulager les arsenaux ponantais qui doivent mener de front la construction d'unités nouvelles et l'armement des escadres¹⁷. Sans compter que la petite escadre dunkerquoise, héritière de l'« armada des Flandres », permet de donner corps au principe de guerre économique qu'implique le mercantilisme : « Rien ne pourrait tant incommoder les ennemis dans leur commerce, écrit Colbert, que de tenir quelques vaisseaux armés dans le pas de Calais qui pourraient faire des courses dans la mer du Nord¹⁸. » À cet instant, il n'est pas vraiment question de financement.

13 Archives nationales, fonds marine (désormais AN, marine), B2 34, fol. 349.

14 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, op. cit., p. 199.

15 Alain Cabantous, *La Mer et les Hommes. Pêcheurs et matelots dunkerquois, de Louis XIV à la Révolution*, Dunkerque, Dunkerque, Westhoek, 1980, p. 37.

16 Alain Lottin & Philippe Guignet, *Histoire des provinces françaises du Nord*, t. III, *De Charles Quint à la Révolution française (1500-1789)*, Arras, Artois Presses université, 2006, p. 213.

17 Martine Acerra, *Rochefort et la construction navale française (1661-1815)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993, p. 158, 204.

18 AN, marine, B2 31, fol. 31.

En 1695, Vauban est le premier à mettre des mots sur ces pratiques et à clairement identifier le potentiel de la course comme « moyen le plus possible, le plus aisé, le moins cher, le moins hasardeux et le moins à charge pour l'État¹⁹ ». Ces exégètes ont tous voulu voir dans son mémoire « concernant la course » l'énonciation d'une stratégie corsaire après La Hougue, et donc une guerre du faible au fort. C'est faire peu de cas de l'antériorité des pratiques dunkerquoises. C'est oublier aussi que lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg la course d'État s'organise dès les premiers mois du conflit et que la funeste défaite représente à peine 9 % de la flotte de 1692²⁰. Martine Acerra a d'ailleurs bien montré que La Hougue se traduisait par la fin des grandes escadres prestigieuses, manifestations de puissance dissuasive, mais qu'elle ne brisait pas l'élan constructif au profit d'un soutien massif en faveur de la course et du privé²¹. Plus qu'un théoricien de la privatisation de la guerre sur mer, Vauban est donc davantage à voir comme un fin observateur des pratiques corsaires car sa pensée est traversée par des préoccupations de rentabilité propres à tout investisseur²². Bien des jugements ont été émis sur l'homme, spécialement pour lui reprocher ses silences à l'égard de la contre-course et la proximité de sa pensée avec celle de Jacques Colaert qui commanda l'escadre des Flandres²³. Il faut reconnaître que son propos s'inspire des idées déjà émises en 1637 par l'amiral dunkerquois : mise en œuvre d'un système de défense qui enkyste les flottes ennemies au large de la ville ; creusement d'un bassin et d'un chenal d'accès pour favoriser la navigation des navires ; construction d'une escadre spécifique pour attaquer le commerce et la pêche de l'adversaire. Si Vauban reprend pour l'essentiel la vulgate du temps, notamment lorsqu'il avance que « les forces qu'ils ["Anglais" et "Hollandais" (*sic*)] ont opposées [aux Français] ont toujours été égales ou supérieures aux [forces françaises] », il insiste par-dessus tout sur le coût de la guerre sur mer et son coût de revient. Avec une modernité confondante, il établit un lien avec les possibilités qu'elle offre à la monarchie de se « défrayer » de tout ou partie des dépenses militaires pour être « le moins à charge » car il existe « beaucoup de gens capables de fournir aux armements quand ils y verront apparence de gain et d'honneur ». Son bouquet de mémoires est à ce titre un témoignage précieux des tentatives menées pour asseoir plus largement la

19 Reproduit dans Michèle Virol (dir.), *Les Oisivetés de monsieur de Vauban*, Paris, Champ Vallon, 2007, p. 323.

20 Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997, p. 92.

21 Martine Acerra, *Rocheport et la construction navale française, op. cit.*, p. 222.

22 Vauban a pris des participations dans des armements corsaires, selon Michèle Virol, *Les Oisivetés de monsieur de Vauban, op. cit.*, p. 328.

23 Jan Adams, « Un mémoire de l'amiral Jacques Colaert au gouvernement espagnol », *Revue des Amis du vieux Dunkerque*, n° 16, 1983, p. 79-112.

mobilisation des capitaux nécessaires à l'effort de guerre en plaçant la rentabilité au cœur de la réflexion. Pour se faire, la course est présentée comme une activité qui a l'avantage d'offrir de belles perspectives de profits et d'être pilotée par un État soucieux de l'efficacité de la dépense publique ; deux arguments destinés à vaincre la frilosité des investisseurs face aux deux facteurs dirimants de toute entreprise de guerre, le risque et la durée d'immobilisation des capitaux.

DES EXPÉRIENCES MAIS PAS DE MODÈLE

62 Pour la Marine également, ces aspects sont loin d'être négligeables, bien qu'ils s'agrègent à un ensemble plus vaste de préoccupations inhérentes à l'entreprise de soumission du rivage et d'étatisation de la violence sur mer qui les placent en retrait, Richelieu ne voyant même en la course que « de la bricole » érigée en système²⁴. Le jugement du cardinal est sévère, mais il montre que l'apparente familiarité du vocabulaire, y compris chez Vauban, ne doit pas faire oublier que toute privatisation de la guerre sur mer repose avant tout sur la possibilité de réduire la tension qui existe forcément entre impératifs militaires et intérêts des investisseurs. Ni leurs temporalités, ni leurs objectifs, ni même leurs contraintes ne sont simples à accorder. Les stéréotypes véhiculés par la littérature de mer ont contribué à brouiller dès l'origine l'appréhension de la question en faisant de l'abordage le moment corsaire par excellence, l'acte nécessaire à la rentabilité d'une campagne de course autant qu'à sa réussite militaire²⁵. Ce mode de combat symbolise bien d'une certaine manière la complexité de la mobilisation bipartite État/particulier et la spécificité opérationnelle qui en résulte. Pour comprendre cette réalité qu'un vocabulaire éminemment subjectif peine donc à traduire, il est nécessaire de remettre en perspective les différentes formules mêlant armements royaux et armements particuliers et tenter, sur cette base, de préciser les relations entre le financement de la guerre sur mer et la course pour la période qui nous intéresse. À Dunkerque, la guerre de Quatre-Vingts Ans est un moment charnière pour la question qui nous intéresse même s'il faut reconnaître que la période reste encore assez peu balayée par l'historiographie²⁶. Dans un contexte d'intense conflictualité entre l'Espagne, l'Angleterre et les Hollandais, la ville-port est un terrain propice à l'élaboration de nouveaux arrangements public-privé qui contribuent à dépasser les pratiques locales de la corso-piraterie

24 Gilbert Buti & Philippe Hroděj (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires*, op. cit., p. 185.

25 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV. Entre l'argent et la gloire*, Rennes, Apogée, 1995, p. 23.

26 À la différence de la Zélande voisine (Roberto Barazzutti, « La guerre de course zélandaise sous Louis XIV », *Revue d'histoire maritime*, n° 4, « Rivalités maritimes européennes [XVI^e-XIX^e siècle] », 2001, p. 15-31).

et l'intégration des « *capres* » dunkerquois – sans doute seulement une trentaine – à l'effort de guerre espagnol correspond à une première clarification du droit corsaire accompagnée d'un encadrement progressif des initiatives individuelles. Ciblées par les attaques des *watergeuzen* qui font souffrir la pêche harenguière, les Dunkerquois acceptent d'autant mieux de participer indirectement à l'effort de guerre espagnol que cette étatisation de leurs pratiques accélère le retour sur investissement des armements et améliore en définitive la rentabilité des campagnes en fixant un cadre officiel bien plus précis que ne l'était jusqu'alors le droit coutumier, surtout en matière de partage des prises²⁷. La diversité des formules en la matière, qui est en soi le reflet des montages financiers possibles, témoigne nettement d'une volonté de favoriser un taux de profit élevé pour attirer les capitaux vers une guerre sur mer dont l'Espagne ne peut supporter le poids compte tenu de son engagement sur les théâtres d'opérations terrestres, sauf en de sporadiques occasions²⁸. Pour Roland Baetens, ce processus est à l'origine de l'enrichissement marqué de quelques-uns, si ce n'est de tous les intéressés à la course²⁹. À défaut de pouvoir disposer des détails comptables de ces campagnes, y compris lorsqu'elles se font sous l'autorité du souverain, leur intérêt opérationnel peut être apprécié à l'aune du nombre des prises effectuées, de l'ordre de cent à trois cents par an pour la décennie 1630, ce qui représente un vrai succès³⁰.

L'ensemble des travaux sur la course dunkerquoise n'insiste malheureusement pas assez sur les effets à long terme de ces opérations. La plupart se limitent à décrire un phénomène de prédation en rétorsion, sans questionner l'apport de cette stratégie oblique au financement de l'effort de guerre face à un adversaire qui appuie son propre effort sur son potentiel commercial. Or, l'articulation de deux systèmes de financement qu'implique cette formule pose les bases d'une culture procédurale – et uniformisatrice si l'on s'en tient aux obligations faites en matière de matériel – qui annonce les régulations contractualisées et le cadre réglementaire qui seront adoptés ensuite. La séquence contribue en outre à faire de la course un nouveau secteur d'activité et une pépinière de marins sur un littoral profondément bouleversé par un demi-siècle de conflit, ce qui nourrit

27 Henri Malo, *Les Corsaires. Les corsaires dunkerquois et Jean Bart*, Paris, Mercure de France, 1912, t. I, p. 107.

28 L'expédition commandée par Wacken en 1589 et celle de Colaert en 1621 constituent les premiers exemples d'une « stratégie » corsaire appliquée à la guerre sur mer même si le tonnage des navires reste très modeste, selon Robert Stradling, « Les corsaires dunkerquois et l'Espagne (1621-1648) : un record de pillages et de destructions », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 29, 1995, p. 17-30.

29 Roland Baetens, « Organisation et résultats de la course flamande au XVII^e siècle », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 17, 1983, p. 57-78.

30 Louis Lemaire, *Histoire de Dunkerque. Des origines à 1900*, Dunkerque, Imprimerie du Nord maritime, 1927, p. 140.

des interactions non négligeables sur l'économie et la société. Ainsi, bien avant Jean Bart, le parcours de l'amiral Jacques Colaert, passant du commerce au service du roi d'Espagne, illustre-t-il déjà la porosité marquée entre guerre et économie³¹. Par la suite, les années 1646-1662 sont une césure le plus souvent traitée comme une succession d'épisodes dont le fil conducteur est l'appât du gain ou la bravoure alors qu'elle pose clairement la question de la transmission des pratiques précédentes dans le contexte disruptif du triple changement de souveraineté³². Les sources ne permettent pas pour l'instant de comprendre comment s'établit le continuum des pratiques lorsque la ville passe de l'Espagne à la France, puis à l'Angleterre, et de nouveau à la France. Pour cette dernière, l'enjeu ne se pose pas immédiatement après le rachat en 1662. Ni les impératifs stratégiques ni les finances de la monarchie n'imposent une réappropriation rapide de la course comme pompe à finances de la guerre³³. Pas encore. Après le changement de paradigme technique intervenu avec la naissance du vaisseau de ligne, une réflexion sur l'intégration tactique et stratégique des forces navales corsaires est nécessaire tant leur mutabilité, et parfois leur indiscipline, paraissent incompatibles avec le commandement militaire intégré voulu par Colbert. La lecture attentive d'un rapport de l'intendant Hubert, en poste à Dunkerque au début du règne de Louis XIV, indique que la réflexion de l'État prend un tour décisif autour des années 1670. Pour lui, les « habitudes » dunkerquoises sont un atout à saisir car la mise à disposition de navires royaux à des particuliers permet de réduire les coûts de fonctionnement de l'arsenal. Le règlement du 5 octobre 1674 clarifie grandement la situation et subordonne le prêt des navires du roi à une remise en état, dont le coût doit être prélevé sur le produit de la liquidation des prises, ainsi qu'à un prélèvement d'un tiers du bénéfice restant au profit du roi, les deux autres tiers allant à parts égales aux intéressés et à l'équipage³⁴. La traduction concrète de ces dispositions est la constitution rapide d'une force navale originale, composée de navires du roi armés par des particuliers auxquels s'agrègent quelques dizaines de bâtiments corsaires dont la puissance de feu reflète imparfaitement l'importance tactique³⁵. À ce stade, le cas par cas reste encore la règle et l'infraopérationnel l'échelle d'action de cette force labile sans mission impérative, escorte, surveillance des côtes, course, protection des ports se succédant au fil des mois de campagne.

31 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, op. cit., p. 78.

32 Dunkerque est pris par la France en 1646, cédée à l'Angleterre, puis rachetée en 1662 par Louis XIV.

33 Gilbert Buti & Philippe Hroděj (dir.), *Histoire des pirates et des corsaires*, op. cit., p. 173.

34 *Ibid.*, p. 200.

35 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, op. cit., p. 194.

La situation change avec les ordonnances de novembre 1688, même si ces dispositions ont des effets sans doute à reconsidérer. Le changement qui intervient alors tient en effet davantage d'un approfondissement du processus de contractualisation que d'une quelconque révolution de la doctrine d'emploi des corsaires dans la guerre sur mer. D'ailleurs, la mise à disposition des navires royaux sans réelle contrepartie profite avant tout à un cercle très restreint d'hommes proches du pouvoir – Seignelay, Louvois, Croissy – et d'administrateurs de la Marine invités à participer à l'effort : l'intendant Girardin de Vauvré, l'intendant général d'Usson de Bonrepaus, les commis Bégon, Latouche, Salaberry, sans compter l'intendant de Dunkerque Jean-Baptiste Patoulet, autorisé à prendre des parts dans l'armement de la *Railleuse* et dans celui des *Yeux*³⁶. La liste des intéressés est néanmoins révélatrice d'une opération pensée pour produire un effet levier destiné à élargir le public intéressé aux entreprises militaires alors que la France fait face à une coalition européenne qui demande une mobilisation de toutes les ressources du royaume. À l'instar de John Bromley, à qui l'on doit la lecture la plus exhaustive et la plus juste du phénomène, il faut souligner combien cette façon privée de faire la guerre réduit l'antagonisme entre public et privé³⁷. Localement, le personnel de la Marine fait en effet office d'agents-investisseurs attentifs à ce que le profit soit au rendez-vous, sans compter qu'il leur est possible de prendre des parts dans les armements privés qui s'agrègent à ce type d'opérations. Dans ce cadre, chaque armement mixte est une petite société de guerre dont le fonctionnement est à rapprocher des usages en vigueur dans les armées³⁸. Le rééquilibrage des obligations entre public et privé intervient en 1691, lorsque la multiplication des demandes autant que l'inventivité des armateurs à créer des « *difficultés et contestations* » imposent à Pontchartrain la révocation de la formule de 1688³⁹. Le règlement du 5 décembre 1691 referme ce qui a tout d'une parenthèse en établissant des conditions de prêts classiques inspirées des contrats maritimes de l'époque⁴⁰. Quelques années plus tard, l'acceptation du testament de Philippe III, qui fait des ports de Flandre espagnole des alliés, ne modifie pas fondamentalement ce cadre légal. Néanmoins, la précarité financière qu'impose progressivement la guerre de Succession d'Espagne conduit l'État à passer davantage la main aux

36 Selon John Bromley, il faut aussi compter le roi lui-même (John Bromley, « The Loan of French Naval Vessels to Privateering Enterprises (1688-1713) », dans *id.*, *Corsairs and Navies (1660-1760)*, Londres, Hambledon Press, 1987, p. 187-212).

37 *Ibid.*

38 Olivier Chaline, *Les Armées du roi. Le grand chantier*, *op. cit.*, p. 46.

39 John Bromley, « Les prêts de navires de la marine française, 1688-1713 », dans Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.), *Les Marines de guerre européennes*, Paris, PUPS, 1998, p. 69-90.

40 *Ordonnance touchant la Marine*, Paris, D. Thierry et C. Ballard, 1681, livre troisième.

« particuliers », en échange de l'armement et de l'entretien de navire dont il n'a plus les moyens⁴¹.

LA COURSE, « BIEN DE L'ÉTAT » OU PROFIT AUX FRAIS DU ROI ?

66 Associer la guerre de course à un succès militaire et économique est un trait caractéristique d'une historiographie qui a longtemps privilégié la figure du corsaire, la matérialité de ses combats, les campagnes réussies, au détriment des retours bredouilles et des aspects stratégiques d'une pratique dont le fondement est avant tout la délégation du droit de faire la guerre⁴². Mais succès pour qui ? Pour l'État ? pour les intéressés ? pour l'économie du royaume ? Et puis, succès de quelle nature ? Les rapports de course témoignent en grande partie des limites heuristiques de la seule réponse quantitative qui consiste à dénombrer les prises et à tenter d'en apprécier le poids économique ou importance tactique⁴³. Il en ressort pourtant trois traits intéressants pour notre sujet : la rapidité à faire des prises dès les premiers jours d'une campagne ; la modicité des captures ; un mode opératoire qui privilégie l'action de groupe. Ces éléments assez contradictoires invitent naturellement à décomposer les différents aspects d'une forme d'entreprise militaire qui, pour l'État comme pour les intéressés, est avant tout le fruit d'un rapport entre capital mobilisé, risque encouru et profit escompté. De ce point de vue, la modicité des prises interroge car elle ne suffit pas à expliquer à elle seule l'engouement pour les armements mixtes et armements combinés, au moins à Dunkerque.

Toute tentative de bilan impose donc de nécessairement croiser l'économie avec le politique et le social, les trois dimensions entretenant des rapports spécifiques et passablement ambigus dans le cadre des deux dernières guerres du règne de Louis XIV. Jean Meyer l'a d'ailleurs bien montré : la course est un phénomène historique total qui s'inscrit dans le système de valeurs de la société englobante de l'Ancien Régime imbriquant intérêt personnel et service de l'État en d'inextricables contradictions⁴⁴. À ce titre, les discours mobilisateurs accompagnant la course, desquels relèvent les mémoires de Vauban, expriment une dimension symbolique qui mérite de plus amples explications. L'honneur

41 W. R. Meyer, « English Privateering in the War of 1688 to 1697 », *Mariner's Mirror*, vol. 67, n° 3, 1981.

42 Jacques Duquesne, *Jean Bart*, Paris, Seuil, 1992 ; Gérard Jaeger, *Forbin. La légende noire d'un corsaire provençal*, Grenoble, Glénat, 1994 ; Philippe Hroděj, *Jacques Cassard. Corsaire et armateur du Roi-Soleil*, Rennes, PUR, 2002 ; Patrick Villiers, *Jean Bart. Corsaire du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 2013.

43 Michael Simpson, « Rapports de course dunkerquois de 1693 », *Revue historique de Dunkerque et du littoral*, n° 34, 2000, p. 45-75.

44 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, vol. 78, n° 2, 1971, p. 307-344.

et la gloire, dont usent abondamment les « invitations » à participer aux armements mixtes, sont en effet des arguments qui pèsent sans doute autant que la seule dimension financière de la course. Pour Saint-Malo, André Lespagnol a bien mis en évidence combien la pression insidieuse de l'héroïsation des capitaines corsaires a été de nature à soutenir la course malouine, même si cela fut parfois contreproductif⁴⁵. Avec les armements mixtes, l'État instrumentalise manifestement l'honneur en profitant des possibilités que le monopole royal lui procure sur ce lien social essentiel⁴⁶. Dans une société si sensible aux valeurs aristocratiques et guerrières, il est habile de proposer à l'homme ordinaire de partager la gloire du corsaire en échange d'une participation au financement de la guerre, et de lui permettre de concilier service du roi et profit financier, voire promotion sociale, sans avoir à éprouver ni le sacrifice suprême ni la détresse financière. Les armements mixtes sont un « système sur le pied duquel toutes sortes de gens qui auront de quoi y mettre le puissent faire, et y trouver leur compte », écrit Vauban⁴⁷. Que Jean Bart soit devenu très vite après sa disparition un modèle civique à Dunkerque révèle la puissance de la dimension collective de ce ressort⁴⁸. Avantage aux « particuliers » donc. Avantage à l'État aussi, car les armements mixtes favorisent indirectement une idéologie de combat qui, en survalorisant la puissance navale de la France dans le bassin des mers du Nord, nourrit une stratégie militaire de diversion visant à fixer les forces adverses à moindres frais. De ce point de vue, la course appartient aussi au langage de la politique internationale⁴⁹. La réussite de cette politique de l'image se mesure en creux à l'acharnement des adversaires de la France contre Dunkerque. Lors du bombardement de 1695, leur priorité est ainsi la destruction des installations qui rendent le potentiel corsaire opérationnel⁵⁰.

La quête de butin ne pouvant être négligée, toute tentative de bilan ne peut faire l'impasse sur une appréciation financière. Lorsque l'on dépasse le simple comptage arithmétique des navires capturés pour s'essayer à une analyse plus fine des avantages que la course procure à l'État, le rapport coût/bénéfice livre quelques éléments intéressants. La diversité des situations requiert néanmoins une grande prudence, chaque conflit, voire chaque campagne, s'individualisant

45 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, op. cit., p. 46.

46 Ran Halévy, « La pensée politique de l'honneur », dans Hervé Drévilon & Diego Venturino (dir.), *Penser et vivre l'honneur à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2011, p. 109-126.

47 Michèle Virol (dir.), *Les Oisivetés de monsieur de Vauban*, op. cit., p. 354.

48 Alain Cabantous, « Des villes en général et de Dunkerque en particulier », dans *id.* (dir.), *Mythologies urbaines. Les villes entre histoire et imaginaire*, Rennes, PUR, 2004, p. 17-34.

49 Gijs Rommelse, « La course comme langage d'une politique internationale. La course anglaise et française contre la république des Pays-Bas (1655-1665) », *Chronique d'histoire maritime*, n° 78, 2015, p. 31-47.

50 À savoir le « canal » d'accès et le système défensif en mer formé du « Risban », du « fort Vert », et du « fort de l'Espérance », selon Archives nationales (désormais AN), marine, D2 1, fol. 142.

par l'effort consenti, le succès obtenu, le contexte réglementaire. Alors, la course est-elle la guerre « sans contredit la plus utile à l'État, la moins à charge et la moins dangereuse », pour reprendre les mots de Vauban ? La documentation disponible, spécialement les archives militaires, confirme pour la guerre de la Ligue d'Augsbourg que grâce aux armements mixtes, la Marine fait reposer une partie du coût de la guerre sur mer sur le crédit des « particuliers ». Dans le cas évoqué précédemment de la *Railleuse*, ces derniers sont d'abord mis à contribution pour financer les avances à l'équipage et les « vivres et rafraichissements » – ce qui représente une économie de 12 103 livres par campagne – et l'on peut penser qu'ils assument aussi le reste des salaires, soit un total qui approche les 24 000 livres⁵¹. Sur cette base, le transfert au privé, au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, représente quelques dizaines de milliers de livres par an à Dunkerque, quelques centaines pour l'ensemble des arsenaux français. L'enjeu peut paraître dérisoire en comparaison des 20 à 30 millions consacrés annuellement aux dépenses de la Marine sur la période⁵². D'un point de vue comptable, les armements mixtes ont même tout d'une charge supplémentaire pour le Trésor royal car le solde comptable s'avère négatif une fois réintégré la construction des navires, leur entretien après chaque campagne en dépit de l'obligation faite aux preneurs d'en assurer la charge, les nombreuses munitions accordées à chaque campagne par le secrétaire d'État, voire la systématisation des attaques anglaises sur les ports qui oblige à une mise en défense ayant naturellement un coût dont il faut tenir compte⁵³. L'avantage est plutôt à considérer au regard des limites du système financier de la monarchie, dont le corolaire est à l'époque l'assèchement de la caisse des trésoriers généraux de la Marine⁵⁴. Face à cette contrainte, déléguer la guerre sur mer offre une solution de financement qui a le mérite d'être décorrélée des circuits habituels de l'argent royal, encore que les financiers ne soient jamais vraiment absents des armements mixtes, comme l'indique la densité relationnelle autour de la course, où financeurs des corsaires, acquéreurs des prises et propriétaires des navires capturés sont bien souvent liés entre eux par les liens habituels du commerce⁵⁵. En se fondant sur les arrangements possibles lors de l'adjudication des prises, Jean Meyer s'autorise même à voir les profits des armements mixtes comme une

51 AN, marine, B³ 55.

52 Caroline Le Mao, « Gérer un arsenal en temps de guerre : réflexions sur le rôle des intendants de marine lors de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) », *Dix-septième siècle*, 2011, n° 253, p. 695-708. Sur les coûts d'armement et d'entretien, voir Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerres européennes, op. cit.*, p. 79.

53 AN, marine, D² 1, fol. 147.

54 Henri Legohérel, *Les Trésoriers généraux de la Marine (1517-1788)*, Paris, éditions Cujas, 1965, p. 184.

55 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », art. cit., p. 330.

garantie consentie à la finance internationale en échange des prêts accordés aux brasseurs d'affaires soutenant l'effort de guerre français. La réalité dunkerquoise indique que l'hypothèse est hautement crédible car les ventes y dépassent de loin les capacités d'absorption locale⁵⁶. La polarisation des armements corsaires sur les deux extrémités du spectre des tonnages – armements d'État et petite course côtière – révèle un drainage des capitaux très large, allant potentiellement jusqu'à la foule des plus modestes qui, comme leur souverain, ont misé un jour sur les armements mixtes dans l'espoir de réaliser un « coup ». Le quotidien de l'arsenal de Dunkerque montre que ce type d'armements procure en outre à l'État des gains en nature bienvenus lorsque les réseaux d'approvisionnement viennent à se distendre. Grâce à Hervé Pichevin et David Plouviez, les mécanismes de cette mobilisation de substitution sont désormais connus pour la période révolutionnaire⁵⁷. Au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les exemples de « butinage » ne manquent pas, et l'évolution des stocks de l'arsenal de Dunkerque suggère un phénomène aux mécanismes sans doute identiques⁵⁸. Plus largement, lorsque les crédits s'amenuisent, les prises sont aussi un bon moyen de donner du travail, de payer les soldes et les appointements, de régler les fournisseurs afin de préserver le tissu économique autour de l'arsenal et conserver au service du roi une main-d'œuvre qualifiée.

In fine, chacun aura compris que ces quelques aspects constituent moins un aboutissement qu'une étape dont il convient de souligner les limites, à commencer par la difficulté d'extrapoler aux autres ports français la réalité mise en avant à l'échelle locale. Avec 1 376 prises sur la deuxième moitié du XVII^e siècle, Dunkerque a bien été l'une des grandes cités corsaires de la façade océanique de l'Europe du Nord-Ouest, avec Saint-Malo, Jersey-Guernesey et Flessingue⁵⁹. Or, la ville est en même temps une place forte stratégique de la « ceinture de fer », une ville-arsenal aussi, et l'imposante présence de l'État que cela implique influe nécessairement sur les conditions économiques de la guerre sur mer. Sans parler de spécificité, il est évident que les enjeux stratégiques autour de Dunkerque, comme la confrontation entre la tradition corsaire locale et l'installation de la Marine sur place, ont contribué à en faire un cas atypique. Ici, la précocité des armements mixtes à chaque conflit, la diversité du

56 Alain Cabantous, *Histoire de Dunkerque*, Toulouse, Privat, 1983, p. 83.

57 Hervé Pichevin & David Plouviez, *Les Corsaires nantais pendant la Révolution française*, Rennes, PUR, 2016.

58 Avant cela, le commissaire Brodard est probablement le premier, en 1667, à profiter de la filière « pour [remplir] les magasins de la marine du Ponant », selon Henri Malo (*Les Corsaires*, *op. cit.*, p. 36).

59 Le chiffre est le résultat de l'addition des données de Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, *op. cit.*

matériel naval mis à disposition et les objectifs militaires assignés aux corsaires caractérisent une guerre sur mer où l'État et les « particuliers » trouvent un *modus operandi* favorable à leurs intérêts réciproques.

70 Comparée à Saint-Malo, où le rapport de force est différent au point de voir les négociés être en mesure d'assumer seuls la constitution de puissantes escadres de navires de guerre dans une perspective avant tout spéculative, Dunkerque fait figure de laboratoire⁶⁰. Il y aurait tout intérêt à examiner l'écart entre les deux villes au prisme des combinaisons possibles entre moyens de l'État et capital privé, afin de mieux cerner l'éventail des possibilités qu'offre la course en matière de financement de la guerre sur mer. La rareté des sources est néanmoins un sérieux obstacle, spécialement à Dunkerque. Car si la documentation disponible permet de cerner le coût des armements mixtes et le produit des prises, elle est peu loquace sur les structures de l'entreprise corsaire et ses financeurs, sauf en quelques cas ponctuels. Peu d'études se sont d'ailleurs intéressées au sujet. Les travaux d'André Lespagnol sur Saint-Malo sont à cet égard très utiles. Ils fournissent une approche fort éclairante de l'utilisation des sociétés quiritaires et des sociétés par actions dans le cadre de la grande course ; des solutions que l'on retrouve dans les arsenaux pour les armements mixtes⁶¹. À Dunkerque, l'armement du *Mignon* et de la *Licorne*, en 1704, en offrirait un exemple supplémentaire puisque l'opération semble avoir été financée par le biais d'une société par actions, dont Patrick Villiers nous dit que « les armateurs émirent 344 actions de 1 000 livres, [auxquelles] 65 actionnaires souscrivirent⁶² ». Plus convaincant, John Bromley a mis en évidence une logique de souscription très proche, utilisée en Méditerranée au moment de la guerre de Succession d'Espagne, grâce à laquelle des participations modiques permettent de lever en définitive de fortes sommes⁶³. Dans les deux cas, la présence d'agents de l'État à des postes clés – dépositaire, intéressé, « directeur » ou « procureur » pour ce qui est de Toulon – traduit une volonté manifeste de profiter des avantages que procure le morcellement du capital pour capter des fonds auprès d'un large public, au moins au-delà des habituels réseaux gravitant autour des financiers et munitionnaires.

60 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, *op. cit.*, p. 74.

61 Jean-Yves Nerzic, *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'arsenal de Brest sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1702-1713)*, Milon-la-Chapelle, Éditions H & D, 2010 ; Roberto Barazzutti, « Guerre de course et corsaires français dans le second tiers du xvii^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 13, « La Méditerranée dans les circulations atlantiques du xviii^e siècle », 2011, p. 251-285.

62 Patrick Villiers, *Les Corsaires du littoral*, *op. cit.*, p. 291.

63 John Bromley, « Projets et contrats d'armements en course marseillais (1705-1712) », dans *Corsairs and Navies (1660-1760)*, *op. cit.*, p. 243-278.

Est-ce à dire qu'avec la course la Marine tente de financer la guerre sur mer en profitant du procédé assez neuf de la société par actions ? Les preuves irréfutables manquent encore à ce jour pour l'affirmer avec certitude, mais une telle solution aurait sans conteste permis de mobiliser une partie des sommes considérables dont avait besoin la Marine à l'époque⁶⁴. La structure économique des armements et les discours qui les accompagnent ne disent cependant pas tout du mécanisme concret de ce drainage des capitaux. Or, l'on sait que le recours à des prête-noms, le sous-intéressement, le portage sont des procédés qui permettent de ratisser large et font des principaux intéressés les animateurs de véritables réseaux d'investissement en cascade. Dans le cas du *Mignon* et de la *Licorne*, par exemple, le négociant dunkerquois Simon Coulange, déjà investi dans la fourniture de mâts pour l'arsenal de Brest, agit au nom de « ses associés à l'entreprise » dont seuls quelques-uns sont connus⁶⁵. Reste le risque. Pour que l'engagement corsaire soit durable, il est entendu que le profit potentiel doit être à la hauteur des risques financiers et humains pris par les « particuliers ». Il est prouvé qu'il le fut, encore que la modeste épaisseur des négoce dunkerquois à la fin de l'Ancien Régime et certaines faillites – mêmes suspectes – appellent à relativiser l'image de succès systématiquement véhiculée par les représentations⁶⁶. André Lespagnol suggère de voir le financement par actions comme une formule proche du capital risque, et donc comme une possibilité d'investir dans des opérations où le fort potentiel de rentabilité équilibre le risque inhérent à toute opération militaire ; formule qui replace la question dans une forme de rationalité économique ayant le mérite de ne pas s'en tenir uniquement à l'honneur et à l'appât du gain⁶⁷. Fonde-t-elle pour autant une forme de partenariat ? L'idée est intéressante, sans doute valable si l'on s'en tient aux armements mixtes opérés par les proches du pouvoir, mais il se pourrait qu'elle ne résiste guère à la diversité des situations ni même à l'évolution du contexte où la tendance lourde reste à l'étatisation de la guerre. À la lumière de ces éléments, et pour répondre à l'une des remarques initiales de l'introduction, la course apparaît bien comme un mode de financement de la guerre sur mer utilisé avec habileté par la monarchie de Louis XIV pour élargir la palette des procédés de l'« Extraordinaire » et ainsi faire la guerre avec de l'argent que le roi n'a pas, alors que la guerre atteint un coût prohibitif et que le système « fisco-financier » ne suffit plus à alimenter la trésorerie de l'État.

64 Jean Meyer, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique. Essai de méthodologie », art. cit., p. 310.

65 Bougis, Delezat, Voile, et Moisnet, les deux derniers étant respectivement directeur des vivres de la Marine en Flandre et traitant à Paris, selon John Bromley, « Projets et contrats d'armements en course marseillais (1705-1712) », art. cit., p. 76.

66 John Bromley, « Jacques-Winoc Plets, armateur en course (c. 1650-1716) », *Revue des Amis du vieux Dunkerque*, n° 17, 1983, p. 61-77.

67 André Lespagnol, *La Course malouine au temps de Louis XIV*, op. cit., p. 126.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

La Real Armada

La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

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

La Maritimisation du monde

de la préhistoire à nos jours

GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe

du XVI^e siècle à nos jours

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalocratie

Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or

Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire

Un défi pour l'État

Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin

Genèse et préambule

1798-1800

Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne

De Concarneau à la Corogne

XV^e-XXI^e

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation

au XIX^e siècle

Bruno Marnot

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

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

Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

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

Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

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

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805

Robert Larin

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

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

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

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

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

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

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

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

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

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).

Épisode de la vie scientifique du XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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*