

Revue d'histoire maritime

22
23

Éditorial – 979-10-231-1372-3

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



Revue
d'histoire
maritime

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

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

David Plouviez (dir.)

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

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

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

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

40 €
979-10-231-0568-1



**Revue
d'histoire
maritime**

**22
23**

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

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1371-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1372-3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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

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

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

Comité scientifique international

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

Comité éditorial

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

Secrétariat de rédaction

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

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

Revue d'histoire maritime

Fédération d'histoire et d'archéologie maritimes

Sorbonne université

1 rue Victor Cousin

F-75230 Paris cedex 05

SOMMAIRE

Éditorial

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

I. DOSSIER

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

Introduction

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

Économie des activités de prédation maritime à l'époque hellénistique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II

VARIA

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

III

CHRONIQUES

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

IV
COMPTES RENDUS

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

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

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 Noffcial 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.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Philippe Gardey
préface de Jean-Pierre Poussou

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

Caroline Piquet

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

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

La France et l'Indépendance américaine

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

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

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane

1745-1805

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

Robert Larin

La Mer, la France et l'Amérique latine

Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer

Le sixième continent

Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine

Voyage à travers le monde particulier des galères

Renée Burlet

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

Recherches et documents d'archives

Max Guérout & Bernard Liou

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

1700-1850

Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000
Olivier Chapuis

Les Marines de guerre européennes

XVII^e-XVIII^e siècles

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

Six millénaires d'histoire des ancres

Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

