

Revue d'histoire maritime

22
23

Comptes-rendus – 979-10-231-1393-8

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

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Paolo CALCAGNO, *Savona, porto di Piemonte. L'economia della città e del suo territorio dal quattrocento alla grande guerra*, Novi Ligure, Città del silenzio, 2013, 567 p.

Chercheur en histoire moderne à l'université de Gênes et membre du Laboratoire d'histoire maritime et navale basé dans cette même université, Paolo Calcagno est l'auteur de nombreuses publications sur les activités maritimes, légales ou non, le long des rivages ligures. Cependant, si l'on connaît relativement bien la place marchande génoise, force est de constater que nous sommes moins renseignés sur les ports de la « rivièra de Gênes ». La monographie concernant le port de Savone comble avec bonheur un vide historiographique.

Reposant en grande partie sur des sources inédites, l'ouvrage, accompagné d'index (lieux et personnes) et d'illustrations (cahier central), décrit le développement économique de Savone, du xv^e siècle, « siècle d'or » des relations commerciales du port entre la Méditerranée orientale et l'Europe du Nord, au début du xx^e siècle, qui correspond au décollage industriel de la cité. L'objectif de cette lecture sur le temps long est de saisir les mutations et de pointer les permanences de l'économie locale avec ses conséquences sociales.

Dans un ouvrage divisé en sept grandes séquences, l'auteur commence par dresser un état du port ligure dont les navires empruntent, au xv^e siècle, la route du Ponant pour acheminer en Flandre et en Angleterre des produits levantins et redistribuer au retour des marchandises de l'Europe du Nord-Ouest (chapitre 1). Il invite à nuancer fortement les effets de la rupture de ce « siècle d'or » que constituerait, en 1528, le passage de Savone sous la domination de Gênes (chapitre 2). Au vrai, en corrigeant la vision de l'historiographie traditionnelle Paolo Calcagno propose une autre lecture des « mutations forcées » du port piémontais, en montrant que celles-ci sont enclenchées bien avant « le choc de 1528 ». Production artisanale renouvelée (cuirs et textiles) et adaptée aux marchés de proximité, pêche côtière aux prises insuffisantes pour la consommation urbaine et activités de petit cabotage qui se glissent dans les interstices des grands ports contribuent, dès le début du xvi^e siècle, à la reconfiguration de la grande place méditerranéenne en port régional dont les acteurs économiques saisissent néanmoins de nombreuses occasions d'enrichissement (chapitre 3).

Au xvii^e siècle, les aides de l'État (chapitre 4), sous la forme notamment de mesures douanières, tendent à soutenir une économie qui connaît une phase d'essoufflement. Le ralentissement se poursuit au xviii^e siècle comme l'attestent la stagnation de la production artisanale et celle des trafics marchands alors que l'agriculture apparaît comme le « secteur de pointe » de l'économie savonaise. La période napoléonienne (chapitre 5), marquée par de nombreux espoirs et de grands projets dans les domaines agricoles, manufacturiers et commerciaux, ne connaît que des résultats décevants malgré la « prodigieuse activité » du préfet Chabrol de Volvic dont la *Statistique* permet une meilleure connaissance du territoire.

L'incorporation de Savone dans le royaume de Sardaigne en 1815 (chapitre 6) ne provoque pas un nouvel élan. Ce changement politique constitue au contraire un moment difficile pour la cité qui présente une situation manufacturière en demi-teinte et des activités maritimes médiocres. Si l'on perçoit néanmoins de timides signes de renouveau et d'innovation (aménagement portuaires et routiers), l'agriculture demeure au cœur de la vie économique. En fait, le décollage intervient au milieu du xix^e siècle quand Savone devient un véritable port industriel (sidérurgie) et charbonnier au service d'un arrière-pays (« entroterra ») élargi par un meilleur réseau de communication (routes et chemins de fer). La croissance, qui connaît un léger fléchissement à la fin du xix^e siècle, enregistre ensuite une vigoureuse reprise jusqu'aux épreuves de la Grande Guerre (chapitre 7).

Avec ce panorama complexe et foisonnant, présenté sur le temps long en effectuant un va-et-vient permanent entre la terre et la mer et des comparaisons avec d'autres villes portuaires, Paolo Calcagno apporte un éclairage neuf sur ce petit port ligure placé dans l'ombre portée de Gênes. Il rappelle que si les sites portuaires demeurent, leurs biographies sont faites d'effacements et de reconquêtes. Le littoral méditerranéen n'est pas celui des hiérarchies de longue durée. Les cycles de prospérité, les phases d'essoufflement et les périodes de déclin se succèdent et participent à la définition d'un système méditerranéen, ou plutôt à la succession, voire à la concomitance, de systèmes complexes et entrecroisés.

Gilbert Buti

David PLOUVIEZ, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, préface de Martine Acerra, Paris, Les Indes savantes, coll. « Rivages des Xantons », 2014, 541 p.

Cet ouvrage reprend en partie le texte d'une thèse préparée sous la direction du professeur Martine Acerra et soutenue devant l'université de Nantes en 2009 sous le titre « De la terre à la mer. La construction navale militaire française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle » (3 volumes, 1 227 pages). Le texte de l'édition très soignée proposée aujourd'hui est accompagné de 33 graphiques, 29 cartes, 57 tableaux, 20 figures, d'un index (noms propres et lieux), d'une table de conversion des unités de mesure.

En dépassant la compilation d'études monographiques David Plouviez, maître de conférences en histoire moderne à l'université de Nantes, prend la mesure, à l'échelle du royaume, de la construction navale militaire française au dernier siècle de l'Ancien Régime, essentiellement entre l'arrivée de Maurepas au secrétariat d'État à la Marine (1723) et la proclamation de la République (1792). Il retrace la mécanique des approvisionnements (modalités, contraintes et résultats), délimite les espaces de ceux-ci et reconstitue les réseaux entrepreneuriaux d'une marine de guerre dont la conception « impose la démesure ». Pour reconstruire le parcours des fournitures et comprendre au plus près les logiques des responsables des arsenaux, David Plouviez va « de la terre à la mer », dans la mesure où, ainsi que le rappelle Martine Acerra, le navire de guerre est « une affaire de terriens ». Sa démarche, qui se veut également une contribution à la définition du concept de « puissance maritime » (p. 13), associe histoire sérielle et études de cas, histoire économique et sociale, histoire politique et militaire, histoire institutionnelle et culturelle en comparant les options retenues par la France avec celles choisies en Espagne ou en Angleterre.

Le socle de la recherche est constitué par les nombreux dossiers de la série Marine des Archives nationales (service général, personnel, matériel, comptabilité, etc.), par ceux du Service historique de la Défense (départements Marine de Vincennes, Brest, Rochefort, Lorient, Toulon), ainsi que par des fonds départementaux (Isère, Loire-Atlantique, Charente Maritime, Ille-et-Vilaine) et de nombreux mémoires, traités et autres sources imprimées relatives à la fabrication des navires de guerre.

Après avoir rappelé en forme de prologue, la variété des ressources indispensables à la construction navale et les cadres législatifs d'exploitation du matériel de construction d'un navire de guerre considéré comme un « système technico-écologique évolutif » (p. 23), David Plouviez décrypte, au fil de quatre grandes parties et huit gros chapitres très structurés, la complexe machinerie mise en œuvre pour prélever les fournitures nécessaires à la Marine, suivre les chemins empruntés par ces matériaux et reconstituer les marchés.

En toute logique, l'auteur examine en premier lieu la préparation de l'approvisionnement de la flotte en présentant, au lendemain de la guerre de Succession d'Espagne, les fournisseurs au service d'un État soucieux de disposer en permanence de matériaux stratégiques. À partir de l'étude de plus de 1 300 contrats passés avec différents partenaires commerciaux, David Plouviez pointe l'évolution de l'écriture des marchés publics, la « fourniture à l'économie » et la « fourniture à l'entreprise » – ce qui avait retenu jusque là la seule attention des juristes. La rédaction des contrats, de plus en plus complexes au point de devenir de véritables cahiers des charges, montre l'ouverture à l'économie de marché, la délégation d'approvisionnement à des entrepreneurs privés, et l'émergence de nouveaux acteurs dans les arsenaux (ingénieurs, contrôleurs, ordonnateurs). Dans cette redistribution des responsabilités au sein de l'arsenal, l'auteur dévoile une progressive prise de pouvoir des techniciens (ingénieurs constructeurs des vaisseaux et ingénieurs des bâtiments civils) au détriment de l'intendant. À suivre David Plouviez, force est de reconnaître que le déclassement de ce dernier dans les arsenaux est davantage lié à cette rivalité avec les ingénieurs qu'aux frictions avec les officiers d'épée que présente jusqu'ici l'historiographie. À la lumière de cette démonstration, on ne peut que souscrire à l'invitation de recherches pour atteindre au plus près – en variant les échelles d'analyse – le personnel de la Marine qui reste souvent méconnu dans les provinces.

Produit stratégique majeur pour la marine à voile, le bois occupe la deuxième partie de l'ouvrage, avec un important développement dédié à la mâturation des navires. Les différents points d'observation imposés par l'objet d'étude amènent David Plouviez à examiner la diversité des réponses apportées par les arsenaux du Ponant (Brest, Rochefort) et du Levant (Toulon), à dresser une géographie des approvisionnements en bois de construction, en montrant notamment le rôle joué par les consuls établis dans la péninsule Italienne pour répondre aux appels de Toulon sans omettre les tensions entre les fournisseurs. En prenant la mesure de la dépendance de l'État à l'égard des zones d'approvisionnement extérieures (de la Baltique à l'Amérique du Nord en passant par la mer Noire) David Plouviez trouve des responsables soucieux de privilégier les richesses forestières métropolitaines et européennes et d'écarter, contrairement à ce qui est fait en Espagne ou en l'Angleterre, les productions coloniales. Néanmoins, il affirme avec force que la Marine française n'a pas manqué pour autant de ressources forestières.

À côté de la préemption des produits forestiers, l'étude des industries militaires navales, examinées en troisième partie, constitue logiquement l'autre volet des fournitures destinées aux arsenaux. Corderies, filatures, manufactures de toiles à voiles, forges et fonderies répondent aux demandes des constructeurs. David Plouviez montre comment les décennies de paix maritime avec l'Angleterre,

qui commencent sous Maurepas, ont conduit à une restructuration complète du tissu industriel français. Si, à la veille de la Révolution, la France dispose d'un outil « militaro-industriel neuf et à la pointe de la technologie » (p. 264) l'auteur n'en dissimule pas les faiblesses : manque d'artillerie à la veille de la guerre de Sept Ans, manufactures de toiles à voiles angevines écrasées par les stocks d'invendus à la fin de ce conflit, lent démarrage de l'usine d'Indret au moment de la guerre d'Amérique et rentabilité réduite de celle du Creusot. L'auteur examine les principaux produits finis et semi-finis livrés aux arsenaux : de la corde à la toile – une dose de coton pour les voiles méditerranéennes pourrait être introduite dans cette « industrie du vent » – et à la métallurgie replacée dans le contexte général de la première industrialisation. En dégagant les spécificités de ce secteur stratégique de première importance David Plouviez associe heureusement l'histoire des techniques aux approches économiques et sociales.

L'étude des approvisionnements forestiers et industriels conduit l'auteur à brosser les portraits des acteurs commerciaux et à en dresser une typologie. À côté de la masse des fournisseurs occasionnels, qui n'apparaissent que pour un seul contrat, et de marchands régionaux, plus souvent sollicités, interviennent de puissants entrepreneurs, des « hommes intéressés aux affaires du roi », comme Babaud de la Chaussade, qui jouent un rôle déterminant dans l'innovation et la structuration des marchés. On aimerait certes aller plus avant dans les réseaux présentés, dépasser ces maillons forts et atteindre les microréseaux en débusquant de probables et discrètes connexions à partir de fonds d'archives locaux. L'auteur n'ignore pas que « l'appréhension totale des réseaux de la marine » est à ce prix.

En présentant, dans la quatrième et dernière partie de son étude, « La marine de guerre et son environnement » l'auteur s'arrête sur les transports des matériaux pour répondre aux besoins d'arsenaux situés à la périphérie du royaume et sur l'aménagement de l'espace. L'approvisionnement de ces places militaires passe par la mobilisation d'une diversité de moyens de communication contrôlés par l'État royal ou laissés à des entreprises privées quand ils ne sont pas, dans le cadre des corvées – supprimées en 1776 –, à la charge des localités traversées. Pour « forcer le territoire » (p. 464) l'auteur pointe avec justesse – dans le cadre d'une plurimodalité, « de la flotte de cabotage au mulet » – la place souvent négligée du « cabotage militaire » au coût nettement inférieur à celui de la voie terrestre, avec une intéressante approche de l'évolution des frets (p. 398-404). Il mesure le trafic des petites embarcations à destination des entrepôts militaires, avec quelques ports spécialisés dans le drainage et l'acheminement des *navals stores*, comme le sont Agde et Arles pour Toulon. Néanmoins, la présence de ces ports ne saurait faire oublier les redistributions à partir de grandes places marchandes et les cargaisons composites des flottes « privées » des petits ports.

David Plouviez s'arrête à juste titre sur les adaptations des caboteurs et des arsenaux liées à l'intensité de cette circulation littorale avec une fois encore la guerre de Sept Ans comme ligne de partage : lenteur des changements avant ce conflit, nette accélération ensuite. Les modifications entrevues concernent l'augmentation de la portée des bâtiments, l'aménagement de la poupe avec sabord de charge, les techniques d'arrimage (cale et pont), le conditionnement des marchandises, la manutention avec matériel de levage et l'aménagement des quais pour le stockage des matériaux de construction. L'auteur s'éloigne une fois encore des rivages pour aller vers l'intérieur des terres où se perçoivent d'autres aménagements réalisés sous la houlette des techniciens responsables des arsenaux dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (chemins, routes, ponts, canaux, écluses, etc.). Cette incursion dans l'arrière-pays est l'occasion pour l'auteur de réfléchir à la manière dont les responsables de la Marine appréhendent l'espace et parfois l'aménagent (cartes, enquêtes, etc.). Une nouvelle piste de recherche est ainsi avancée au sujet des coopérations techniques entre les Ponts et Chaussées et la marine de guerre.

Au terme de son parcours, l'auteur revient sur les réformes réalisées par l'État pour disposer d'un outil capable de rivaliser avec les autres puissances maritimes européennes, efforts jamais durablement remis en cause par les troubles révolutionnaires. La marine de guerre française, secteur industriel absorbant le plus de matières brutes et ouvrées, s'impose comme « le premier employeur du royaume si l'on envisage toute la chaîne d'approvisionnement » (p. 487). Cependant, cet outil, capable d'intégrer les innovations savantes et techniques grâce à des hommes solidement formés, et de produire massivement, souffre d'une « très grande fragilité structurelle ». Contrairement à la *Royal Navy*, la Marine française ne dispose pas d'outils bancaires puissants capables de lever rapidement les fonds nécessaires pour de lourds investissements. L'essentiel du financement d'une marine de guerre d'un État qui entend maintenir son rang de puissance navale ne peut pas reposer sur « le crédit personnel d'une poignée d'hommes qui gèrent et spéculent sur les deniers publics » (p. 493).

En suivant les logiques de fonctionnement des réseaux d'approvisionnement, David Plouviez apporte des connaissances de première importance à l'histoire de la marine de guerre française et à ses relations avec l'économie au cours du XVIII^e siècle. Des pistes de recherche qui ont été balisées – ici les adaptations au marché d'entreprises industrielles œuvrant pour la marine, là la nécessaire mise au jour de réseaux locaux – seront assurément empruntées par l'auteur tandis que des travaux en cours permettront sans doute d'en savoir davantage, avec d'autres matériaux peut-être, sur la situation antérieure à l'enquête magistrale présentée ici.

« La plongée dans la vie d'un homme finit par le rendre familier » (p. 14) : l'ouvrage de Jacques Péret sur le capitaine de navire rochelais Joseph Micheau (1751-1821) ne peut que conforter le lecteur dans cette conviction. Biographique, la publication l'est assurément. Toutes les grandes étapes du parcours de vie de l'intéressé sont en effet rapportées avec force détail par le chercheur. Le premier chapitre s'ouvre sur l'enfance rochelaise de Joseph Micheau, issu d'une famille bourgeoise et catholique, fils d'un maître orfèvre, petit-fils d'un notaire royal et d'un chirurgien, que rien *a priori* ne destinait à exercer le commandement maritime. Il s'achève en 1768 sur l'appel de la mer avec un premier embarquement à l'âge de dix-sept ans sur la *Charlotte* en qualité de pilotin, position qui, en dépit de la modicité des gages, n'en demeure pas moins favorisée puisqu'il accède ainsi au rang envié d'officier de la marine marchande. Les quatre chapitres suivants déroulent sa carrière de marin selon « une série de promotions » (p. 15). Reçu capitaine de navire à La Rochelle en 1777, Joseph Micheau pratique successivement la course (1778-1779), la navigation en convoi vers les Antilles (1779-1782) puis la traite négrière pendant une décennie (1783-1793), ce qui lui permet d'acquérir une solide expérience dans toutes les composantes du commandement maritime ainsi qu'une notoriété certaine sur le port de La Rochelle. En 1793, il devient lieutenant de vaisseau de la République, avant d'accéder en 1795 au rang de capitaine de vaisseau, promotions acquises à la faveur de la tourmente révolutionnaire et de soutiens politiques au ministère de la Marine. Reconnu chef de division navale un an plus tard, Joseph Micheau parvient alors au faîte de sa carrière. La croisière qu'il effectue en 1796 au large de la péninsule Ibérique, à la tête de trois frégates et de deux corvettes, marque l'apogée et l'épilogue d'une carrière en mer de trois décennies. Retiré de la navigation contre son gré à l'issue de cette mission, l'avancement de l'intéressé accuse un coup d'arrêt définitif en 1797. Déclassé en 1800, mis en retraite en 1803, il nourrit jusqu'à la fin de ses jours un fort ressentiment à l'endroit de l'administration maritime. L'ultime chapitre de l'ouvrage permet de connaître Joseph Micheau dans sa vie de famille, une fois exempt des responsabilités professionnelles qui furent jadis les siennes.

Historique, l'ouvrage l'est intrinsèquement. Si « c'est parfois la source qui guide la démarche de l'historien¹ », nul doute que Jacques Péret a fait sien cet adage en dépouillant un grand nombre de séries archivistiques. Cette entreprise minutieuse l'a conduit, plusieurs années durant, à fréquenter divers centres

1 Rodolphe Damon, *Joseph Crassous de Médeuil. Marchand, officier de la Marine royale et négrier*, Paris, CERC-Karthala, 2004, p. 13.

d'archives et, de son propre aveu, à mener une véritable enquête policière. À Vincennes et à Rochefort, auprès du Service historique de la Défense, il parvient à reconstituer la vie professionnelle de Joseph Micheau, en consultant pêle-mêle la correspondance avec le ministère de la Marine, les états de carrière, les registres matricules, les rôles d'armement, de désarmement ou d'équipage des bâtiments fréquentés par l'intéressé. Les fonds de l'amirauté ou de la chambre de commerce, entreposés au dépôt départemental de La Rochelle, remplissent la même fonction. Concernant sa vie familiale, sa santé économique ou son insertion dans la société rochelaise, les actes notariés comme les registres paroissiaux et l'état-civil conservés en Charente-Maritime fournissent de précieuses informations sur Joseph Micheau, en complément de celles glanées aux archives municipales de La Rochelle. À l'appui de cette abondante documentation, Jacques Péret finit par dresser le portrait d'un capitaine négrier parfaitement intégré à la société rochelaise, très sollicité, corsaire à ses heures devenu marin de la République. Le croisement des sources, inhérent à la démarche de l'historien, permet en outre de mettre au jour le caractère volontiers affabulateur de Joseph Micheau, non dénué d'ambition et d'amour-propre, comme l'atteste le précis de ses hauts faits militaires rédigé de sa main le 6 floréal an XII (26 avril 1804) pour être adressé au ministre de la Marine, manifestement falsifié (p. 190-192). Il est ainsi possible d'approcher sa carrière dans les moindres détails, en ayant soin de séparer le bon grain de l'ivraie. Les nombreuses annexes en fin d'ouvrage (notes, bibliographie, index, etc.) offrent au lecteur divers instruments d'analyse complémentaires.

Si Jacques Péret eut accès à maintes séries archivistiques lors de ses investigations, il dut également composer avec le silence des sources. L'homme privé échappe ainsi en partie au chercheur, d'autant plus qu'il n'a laissé aucun journal personnel ni mémoires, et nulle correspondance privée. Comme le souligne l'auteur en début d'ouvrage, « l'oiseau de passage qu'est Joseph Micheau laisse de nombreux vides dans sa trajectoire et sa personnalité et ses sentiments restent difficiles à pénétrer » (p. 13-14), désappointement partagé par de nombreux historiens confrontés à la sécheresse des archives professionnelles ou notariales sous l'Ancien Régime. S'en suit un parti pris, totalement assumé par l'auteur : interpréter les blancs laissés par une documentation lacunaire, en optant pour une approche délibérément subjective, comme l'illustre le récit du mariage célébré entre la fille de Joseph Micheau et un fonctionnaire du bureau des douanes impériales de La Rochelle, probablement un mulâtre originaire de Saint-Domingue. S'aventurer sur le terrain de la conjecture biographique, sans ne rien céder à la rigueur scientifique de la démonstration, tel est le défi que tente de relever l'auteur, tout en mobilisant systématiquement les séries archivistiques à sa disposition.

L'un des principaux intérêts de l'ouvrage réside en la découverte d'un capitaine négrier « ordinaire », et ce dans toutes les acceptions du terme. « Ordinaire » auprès de ses contemporains tout d'abord. Effaré, le lecteur se familiarise avec un acteur majeur de la traite nourrissant de fortes ambitions à l'aune de la « machine à rêves » qu'aux dires d'Olivier Pétré-Grenouilleau l'Atlantique est devenue. Sa profession, valorisée dans sa ville d'origine et potentiellement lucrative pour des marins qui redeviennent des « mondains à terre » (Gaston Martin) une fois débarqués, constitue un accélérateur de carrière autorisant une ascension sociale rapide à Paris, à La Rochelle, comme dans tous les autres ports du pays. Le parcours de Joseph Micheau reflète *in fine* le caractère diffus de la traite négrière au sein de la bourgeoisie provinciale d'Ancien Régime. Impliquant peu ou prou un nombre élevé d'agents économiques rochelais, l'effroyable trafic y apparaît comme un parti enviable, sans qu'aucune archive retranscrivant les prises de position de Joseph Micheau sur la dite activité n'ait été mise au jour. La porosité entre le commandement maritime à la traite et d'autres occupations professionnelles connexes, à l'instar de la course ou de l'enrôlement sur les bâtiments de la Marine républicaine durant la Révolution française, est de surcroît soulignée, conformément à ce qui a pu être observé dans les autres ports négriers du pays, tel celui de Bordeaux. Joseph Micheau n'a en revanche que timidement versé dans le négoce et l'armement au cours de son existence, mais les sources font défaut en la matière. « Ordinaire », aussi, au point d'être totalement ignoré des historiens jusqu'à présent, dans l'ombre d'autres capitaines rochelais mieux connus, tel Joseph Crassous de Médeuil, auquel s'est attaché Rodolphe Damon.

Il reste à savoir si le portrait de Joseph Micheau, conforme au credo de la microhistoire, est réellement représentatif de ses confrères à la fin de l'Ancien Régime, ou s'il se démarque significativement des autres membres du groupe. Plusieurs indices fournis par l'auteur et confirmés par les sources (son origine sociale, ses pratiques professionnelles, sa stratégie matrimoniale, son niveau de fortune, son appartenance à la franc-maçonnerie) rendent son profil somme toute assez semblable à celui de ses pairs rochelais. Le voile entourant encore le commandement maritime dans la seconde modernité doit toutefois nous inciter à la plus grande prudence en la matière. Néanmoins, si certaines zones d'ombre demeurent autour de la profession, étudiée en tant que catégorie socioprofessionnelle, l'un des principaux apports de l'ouvrage aura été sans nul doute de souligner le pouvoir d'attraction d'une activité pourtant non dénuée de risques, en mettant en exergue le caractère chaotique des parcours en mer des capitaines marchands à l'époque moderne, générateurs d'ascensions sociales fulgurantes comme des plus graves déconvenues.

Frédéric Candelon-Boudet,
CEMMC, université de Bordeaux-Montaigne.

Dans cet ouvrage dense et exigeant, Bernard Costagliola entreprend, légitimement et avec succès, de déconstruire le portrait bien trop complaisant de l'amiral de la flotte, dressé par Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan dans leur biographie de 1989, en revenant sur son rôle moteur dans le processus de collaboration. À partir d'archives inédites, mais aussi d'une analyse minutieuse et rigoureuse des archives déjà publiées et en soulignant les curieuses omissions de textes, l'auteur prouve la volonté et l'offre de collaboration permanentes de celui qui fut vice-président du Conseil de février 1941 à avril 1942, et qui, dès l'automne 1940, fixa les contours qu'il lui assignait. Tel un procureur qui instruit à charge et à décharge, il démontre que l'amiral s'inscrit totalement dans le projet conçu par le gouvernement dont il est membre, qu'il y a continuité avec la politique qu'a menée Laval jusqu'en décembre 1940 et qu'en cela il obéit totalement à Pétain. Mais il renvoie aussi le marin à sa propre responsabilité. Ainsi, il établit que sa volonté de rapprochement avec le Reich le conduit à solliciter continûment une alliance, quel qu'en soit le prix, et qu'il en sait parfaitement les risques : à ce titre, l'exemple de la Syrie fournit un cas d'école, Darlan ayant accordé l'utilisation des bases aériennes par la Luftwaffe par avance sans attendre de contreparties ; ce faisant il accepte et assume l'idée même qu'il peut perdre le territoire. Benard Costagliola rappelle que Darlan a apporté volontairement une aide directe et indirecte à l'Allemagne en lui ouvrant l'outil industriel et les ressources de l'Empire et en lui fournissant essence, armes et munitions en Libye. Tout cela, conclut l'auteur, atteste l'acceptation d'un état de guerre permanent avec l'Angleterre, mettant à bas la prétendue neutralité de la France de Vichy. Dans ce cadre, Bernard Costagliola offre une nouvelle interprétation des protocoles de Paris de juin 1941 et en particulier du protocole dit politique tout à fait convaincante. Il l'analyse comme étant en réalité une continuation d'offre de services et non comme une stratégie visant à se retirer du processus de collaboration en fixant des conditions qui seraient inacceptables pour l'Allemagne. Il établit que la suspension par le gouvernement de Vichy de ces textes, n'implique pas que Darlan a renoncé à ces accords et met en évidence qu'il continue par la suite et jusqu'à la fin de son mandat, voire au-delà, de proposer encore et toujours son offre, établissant ainsi que celle-ci fut toujours sincère et loyale. L'homme voulait des assurances, mais Hitler avait d'abord besoin de garanties, et de fait Darlan les lui a fournies avant toute contrepartie allemande. On ne peut que suivre l'auteur quand il affirme que l'homme n'a pas prémédité son revirement en novembre 1942 et qu'il ne fut que le fruit des circonstances et obligé. Le sabordage de la flotte n'est dans ce parcours qu'une amère satisfaction : en ayant toujours fait un élément de négociation (voir les discussions autour de l'armistice en juin 1940), à partir du moment où elle

ne se rallie pas à lui, elle ne doit servir personne. Finalement, le seul frein à son délire fut Hitler qui n'a, lui, jamais voulu de ce mariage de raison.

Se focalisant sur la politique de collaboration dans sa dimension « affaires extérieures », l'auteur avoue délaissier sciemment quelque peu la situation intérieure. Or elle témoigne de la part de l'amiral – même si la Révolution nationale n'est pas son grand dessein – d'une volonté de modifier en profondeur la société française. N'a-t-il pas dès le 15 juin tout mis en œuvre pour rendre, comme le propose Bernard Costagliola, l'armistice inéluctable, constatant qu'il était socialement indispensable? Ne déclare-t-il pas fin décembre 1940 que la victoire britannique impliquerait le retour aux « pratiques judéo-maçonniques » antérieures? L'auteur fait ainsi voler en éclat le républicanisme supposé de Darlan. Faisant de l'amiral de la flotte un homme caméléon, une sorte de Zelig, Bernard Costagliola souligne l'opportunisme forcené du marin qui s'adapte aux circonstances, pour en tirer le meilleur profit pour lui-même. Les positions de l'amiral de la flotte reflètent une vision sociétale forgée dans l'entre-deux-guerres dont la culture politique des marins est empreinte. Là se trouvent également quelques éléments d'explication pour comprendre le parcours de l'homme car si l'anglophobie, la blessure narcissique que représente Mers el-Kébir – l'auteur avance ici des éléments d'analyse psychanalytique pour rendre compte du personnage qui ne sont pas sans intérêt –, l'incompétence politique et la cécité stratégique sont des facteurs explicatifs d'importance, ils ne rendent sans doute pas complètement compte de l'itinéraire de l'amiral de la flotte. Reste bien évidemment que nous est ici offert un livre magistral et fondamental pour l'historiographie d'un des acteurs majeur du régime de Vichy et ce faisant de celui-ci.

Odile Girardin-Thibeaud

Ce livre est le premier titre paru d'une collection dont le nom fait écho au volume dirigé par Michel Mollat : *Les Sources de l'histoire maritime en Europe, du Moyen Âge au XVIII^e siècle* (Paris, SEVPEN, 1962). Cette collection se donne pour objectif d'étudier dans chaque volume un type de source spécifique de l'histoire maritime. Deux autres ouvrages sont annoncés : l'un relatif à l'assurance maritime, l'autre aux contrats d'engagement. La problématique porte ici sur l'intérêt pour l'historien d'exploiter les données fournies par les journaux de bord, matériau historique trop peu exploité. À la présentation des sources disponibles et de leur valeur pour le travail de l'historien viennent donc s'ajouter des annexes proposant des exemples significatifs de ces sources. C'est là l'un des principaux mérites de cet ouvrage. Les morceaux choisis, transcrits avec peu ou pas d'apparat critique et non reproduits en fac-similé, ont une indéniable vertu apéritive qui incitera sans doute davantage d'historiens à se pencher sur des documents d'un abord parfois difficile en raison de leur caractère technique, susceptible de détourner le lecteur peu familier de la navigation et du lexique maritime. Les documents proposés sont tous, à l'exception du journal du premier voyage de Christophe Colomb en Amérique, écrits en français et conservés en France. Le journal du corsaire dunkerquois *La Fantaisie*, dont Joël Gatrat propose un extrait, présente cependant la particularité notable d'avoir été tenu en anglais par son équipage de prise après la capture du navire. Conservé aux National Archives de Kew (Royaume-Uni), ce document, le seul conservé à l'étranger dans la sélection proposée, invite à rappeler l'extraordinaire richesse des journaux de navires français, notamment de commerce, conservés dans les fonds britanniques.

Les douze contributions organisées selon un ordre chronologique embrassant une vaste période sont réparties de manière équilibrée entre les périodes moderne et contemporaine. La note de Christiane Villain-Gandossi rappelle cependant l'existence d'écrits de bord au Moyen Âge. Cette première contribution et celle d'Éric Roulet relative au journal du premier voyage de Christophe Colomb font apparaître une série de difficultés soulevées par ces documents : statut, moment de l'écriture, destinataire, identité et fonction du rédacteur, fiabilité des données. Si la distinction est aujourd'hui claire entre les journaux de navigation et les journaux de bord, il n'en a pas toujours été ainsi. Les études du cadre normatif de ces documents proposées par Éric Roulet et Patrick Villiers pour les marines de guerre et de commerce aux XVII^e et XVIII^e siècles, d'une part, et par Isabelle Knab-Delumeau pour la Marine nationale à l'époque contemporaine, d'autre part, fournissent des clés indispensables à la compréhension de la typologie des informations recueillies. Une mise au point complémentaire relative aux

règlements en vigueur dans les marines de pêche et de commerce à l'époque contemporaine aurait sans doute été utile.

Qu'ils relèvent de l'initiative individuelle du rédacteur ou qu'ils soient liés à la fonction qu'il occupe, ces écrits ont en commun de permettre de suivre dans le temps et dans l'espace les itinéraires des navires et des marins, tout en fournissant les éléments de preuve indispensables au règlement des éventuels litiges. Le cas du naufrage du lougre *Pitre Armel*, étudié par Christian Borde, rend perceptibles les éléments qui distinguent le journal de navigation du rapport de mer rédigé après le naufrage. Dès lors que survient un incident, la relation codifiée des événements nautiques rédigée sinon dans l'instant, du moins dans un bref délai, peut céder le pas à une entreprise de justification personnelle *a posteriori* qui farde quelque peu la vérité, travers dont le malheureux capitaine semble ici ne pas devoir être accusé.

Dans ce contexte, le journal rédigé vraisemblablement par un rédacteur non soumis aux mêmes règles que les marins, officier du régiment de Foix embarqué sur les vaisseaux du comte d'Estaing en 1778-1779, présente un intérêt de premier plan et une grande richesse d'informations soulignés par Annie Madet-Vache. Cet écrit révèle l'immense diversité des documents rédigés à bord, ou plus tard à terre, et leur valeur spécifique pour compléter les informations souvent très lacunaires fournies par les journaux de bord. À l'époque contemporaine, le journal des opérations d'un navire de guerre fournit ainsi des informations dont le journal de navigation ne définit que le cadre spatio-temporel tandis que le journal de bord renseigne le lecteur sur ce qui rythme la vie du navire et de son équipage. Malgré l'absence d'annexe illustrative des dossiers de marée des navires de pêche, Justin Le Carpentier dresse un inventaire des principaux apports de ces documents, dont beaucoup semblent avoir disparu. Les extraits de journal de bord qu'il propose contrastent par leur aridité et la pauvreté de leur matériau avec le volume plus important d'informations proposées par le journal de bord d'un autre chalutier contemporain, proposé par Henri Moulinier, soulignant la qualité hétérogène des données et des pratiques d'écriture, en dépit d'un cadre supposé commun.

Le cadre normatif propre à chaque époque – mentionné dans la plupart des contributions – ne rappelle cependant que les exigences terriennes imposées à une expérience maritime gouvernée en premier lieu par les moyens techniques mis à disposition des marins pour naviguer et se positionner en mer, les savoir-faire qu'ils maîtrisent, ou encore les données hydrographiques et météorologiques en leur possession, sans oublier les missions qui leur sont confiées. Si le cadre normatif lie encore le navire à la terre et à ceux qui contrôlent son action, les éléments scientifiques, techniques, culturels permettent quant à eux de mieux appréhender ce qui fournit la matrice des représentations, c'est-à-dire une

expérience de la navigation à la faveur de laquelle furent menées des opérations de guerre, de commerce, de pêche, mais aussi des activités scientifiques. L'étude des écrits du bord, soulignent Christian Borde et Éric Roulet, ouvre ainsi un vaste champ d'études possibles, dans les domaines de l'histoire culturelle, sociale, mais aussi des sciences et techniques. On l'aura compris, la finalité de cet ouvrage n'est pas de dresser un inventaire des sources disponibles. Le lecteur puisera cependant dans les textes réunis de précieuses indications sur la nature des informations fournies par les écrits du bord, produits essentiellement par les marins, mais aussi sur les documents annexes susceptibles de les compléter.

Jean-Marie Kowalski

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

