

Revue d'histoire maritime

26

Chronique Cadelon-Boudet – 979-10-231-1947-3

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
----------------------	-----

Chroniques

COMMANDER AU LONG COURS À PARTIR DE LA GUYENNE. LES CAPITAINES DE NAVIRE BORDELAIS AU XVIII^e SIÈCLE¹

Frédéric Candelon-Boudet
CEMMC, Bordeaux

« Vous laissant toujours le maître d'agir comme vous croirez qu'il nous tournera le mieux à compte, ne pouvant pas prévoir toutes les circonstances dans lesquelles vous pouvez vous rencontrer. Ainsi, ne regardez nos lettres que comme des réflexions². » On ne saurait mieux que la maison Laffon résumer en 1750 l'importance acquise par les capitaines de navire de Bordeaux dans le commerce avec les colonies. Convertis aux trafics avec les îles de l'arc antillais dès la fin du règne de Louis XIV³, élargissant ensuite leurs horizons commerciaux tous azimuts, en direction de l'Afrique, de l'océan Indien mais aussi du Canada dès la première moitié du XVIII^e siècle, puis des États-Unis et de l'Extrême-Orient au crépuscule de l'époque moderne⁴ tout en intensifiant la traite négrière⁵, les négociants de la localité arment durant ce laps de temps leurs propres long-courriers, faisant voler en éclats le « paradoxe bordelais⁶ ». Ils s'emploient alors à en confier la direction à des commandants du terroir. Cessant d'être ce « port d'armement assez médiocre » parce que boudant les « expéditions lointaines comme celles des Malouins, avec des chances de profit, mais aussi des risques considérables⁷ », devenant « une ville de capitaines et

- 1 Frédéric Candelon-Boudet, frederic.candelon@gmail.com, 17, rue Arnaud-de-Molles, 31000 Toulouse.
- 2 Archives départementales de la Gironde [désormais AD 33], 7 B 1207, fonds Chêty, lettre de Laffon aîné et fils, négociants et armateurs à Bordeaux à Raymond Gautier, capitaine de navire à Léogane, Saint-Domingue, 08/12/1750.
- 3 Christian Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Paris/La Haye, EHESS/éditions Mouton, 1975, p. 483 et p. 614-615.
- 4 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier, 1974, p. 36-46.
- 5 Éric Saugera, *Bordeaux. Port négrier (XVII^e-XIX^e siècle)*, Paris, Karthala, 1995 ; Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Paris, Armand Colin, 2015, p. 79-80.
- 6 Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, p. 17-18.
- 7 Christian Huetz de Lemp, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, op. cit., p. 15.

de marins⁸ », elle recrute, forme et enfin fidélise sous l'Ancien Régime un capitanat d'ancrage local dès lors solidaire de l'immensité océanique, reconnu apte à piloter et à commander vers le grand large, tout en incarnant « l'âme du commerce » dont « dépendait presque toujours le succès d'un voyage »⁹. Reste que ses représentants demeurent largement méconnus, confondus parmi les innombrables silhouettes d'anonymes se pressant sur les berges de la Garonne des marines de Joseph Vernet¹⁰. Dans l'ombre du négoce, longtemps parent pauvre de la recherche, le capitanat connaît toutefois un récent regain d'intérêt¹¹, à l'écart duquel Bordeaux ne pouvait subsister. Or les sources, « l'autre mémoire de la mer¹² », abondent et ouvrent des perspectives inouïes, à la croisée d'une histoire quantitative, permettant de cerner la profession et d'une démarche qualitative lui donnant chair. Sans s'attarder sur les caboteurs qui n'ont pas la préférence des Bordelais et présentent un profil éloigné de leurs confrères hauturiers¹³, les capitaines marchands de la cité constituent une communauté de destins partageant, au-delà des trajectoires individuelles et des spécificités de chaque carrière, une formation, des pratiques, enfin des ambitions les singularisant au sein du microcosme urbain, sans toutefois cesser d'interagir avec une foule d'acteurs partie prenante de l'aventure coloniale. Bénéficiant d'une couverture archivistique remarquable, quoique lacunaire, elle fait office d'observatoire privilégié afin d'examiner les dynamiques sociales à l'œuvre au sommet de la marine marchande, dans une cité prospère profitant à plein de la croissance du commerce colonial et confortant son statut de premier port du royaume à l'issue de l'Ancien Régime¹⁴. Principalement mais non exclusivement originaires de Bordeaux et sa province, issus de milieux bigarrés et favorisés, les pratiques des capitaines ne cessent de surprendre, à l'instar des évolutions de carrière induites. Conformes par leurs aspirations, inclinaisons et sociabilités aux élites, en mal de reconnaissance mais pétris d'ambition, ces « marins passent

8 Jean-Pierre Poussou, *Bordeaux et le Sud-Ouest au XVIII^e siècle. Croissance économique et attraction urbaine*, Paris, EHESS, 1983, p. 30-31.

9 Paul Butel, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 229.

10 Joseph Vernet, *Vue d'une partie du port et de la ville de Bordeaux, prise du côté des Salinières*, huile sur toile, 2,63 x 1,65 m, Paris, musée national de la Marine, 1758 ; *id.*, *Vue du port de Bordeaux, prise du château de Trompette*, huile sur toile, 2,63 x 1,65 m, Paris, musée national de la Marine, 1759.

11 Gilbert Buti, Christopher Denis-Delacour, Luca Lo Basso, Olivier Raveux, « Introduction », dans Gilbert Buti, Luca Lo Basso & Olivier Raveux (dir.), *Entrepreneurs des mers. Capitaines et mariners du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, Riveneuve éditions, 2017, p. 8.

12 Michel Vergé-Franceschi, *La Mer. Les symboles*, Paris, Philippe Lebaud Éditeur, 1997, p. 38-39.

13 Frédéric Candelon-Boudet, « Prosopographie des capitaines de navires marchands à Bordeaux au XVIII^e siècle : atouts et contraintes méthodologiques », dans *Revue d'histoire maritime*, n° 18, 2014, p. 267-274.

14 Caroline Le Mao, *Les Villes portuaires maritimes dans la France moderne*, op. cit., p. 76.

pour des êtres à part, même si l'on reconnaît à une élite, ses services, sa vaillance ou sa science¹⁵ ».

Commander au long cours de Bordeaux au XVIII^e siècle consiste en premier lieu pour les armateurs de la cité à recruter une main-d'œuvre locale, qualifiée et affidée, conformément aux vœux des patriciens du négoce et de la royauté. Mais loin d'aller de soi, une telle trajectoire historique amorcée à la fin du règne de Louis XIV n'aboutit qu'à l'issue de plusieurs décennies de transition, avant que les Bordelais, séduits par le capitanat, ne partent résolument à la conquête de l'océan. Pour preuve, l'amirauté de Guyenne reçoit plus de 80 % de « pilotes hauturiers » entre 1730 et 1749, autant de commandants de bord en devenir n'ayant pas encore achevé leur formation en mer, à la différence d'une petite minorité de capitaines parvenus au faîte de leur état¹⁶. Désormais majoritaires après 1750, les « capitaines, maîtres ou patrons » reçus à Bordeaux éclipsent totalement les simples « pilotes hauturiers » à partir des années 1770, épilogue d'une phase de maturation s'accompagnant d'une élévation des exigences professionnelles et du niveau de recrutement des aspirants au commandement maritime¹⁷. Simultanément, outre les natifs de la capitale de la Guyenne, plusieurs générations d'Aquitains happées par l'aventure coloniale investissent massivement le capitanat, et ce dès la Régence, au détriment de marins de la Seudre jadis « seuls maîtres à bord après Dieu » mais déchus de leur piédestal, pour une Saintonge reléguée à la fin de l'Ancien Régime au rang de « banlieue ouvrière¹⁸ » du port de la Lune. À la fois « oiseaux de mer » et « trafiquants de rêve »¹⁹, suscitant la convoitise de leur entourage, la profession demeure ouverte aux apports extérieurs. Tandis que peu de capitaines reproduisent le schéma paternel, attirant à eux toutes les composantes de la bourgeoisie urbaine, voire des représentants de la noblesse, les navigateurs étrangers à la Guyenne sont toujours parvenus à s'y faire une place, en particulier lorsque la croissance portuaire de sa capitale est telle qu'elle requiert un surplus significatif de main-d'œuvre. Ainsi, dans les années 1780, moins d'un maître au long cours sur deux est natif de Bordeaux. Enfin, le dépouillement des 1 950 réceptions en l'amirauté de Guyenne de 1718 à 1792 comporte un biais²⁰ : les commandants officiants à partir de la ville sous l'Ancien Régime sans y avoir été reçus au préalable ne figurent pas dans le corpus, ce qui n'a pu que minorer la part des

15 Michel Mollat du Jourdin, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècle)*, Paris, Hachette, 1983, p. 199.

16 AD 33, 6 B 25 (1729-1739) à 6 B 27 (1745-1751), réceptions en l'amirauté de Guyenne.

17 AD 33, 6 B 27 (1745-1751) à 6 B 38 (1791-1792), réceptions en l'amirauté de Guyenne.

18 Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre. Entre sel charentais et sucre antillais. XVIII^e-XIX^e siècle*, La Crèche, Geste éditions, 2005, p. 32-33.

19 *Ibid.*, p. 113.

20 AD 33, 6 B 23 (1718-1721) à 6 B 38 (1791-1792), réceptions en l'amirauté de Guyenne.

capitaines horsains. En dépit de ces quelques réserves, la bourgeoisie bordelaise se montre de plus en plus enthousiaste à s'expédier au lointain.

Commander au long cours à partir de Bordeaux au XVIII^e siècle consiste ensuite à agir en véritables « entrepreneurs des mers²¹ ». Non contents de présider aux échanges ultramarins²², intervenant à chaque étape cruciale des transactions, le champ de compétences de la profession inclut toute une panoplie de prérogatives administratives, financières, juridiques et managériales, sans oublier de solides connaissances hydrographiques ou logistiques que le fonds des négociants a permis de préciser²³. Gardiens du temps, réduisant les distances, les capitaines au long cours doivent toutefois solliciter une multitude d'intermédiaires, à commencer par les femmes situées dans leur entourage immédiat et demeurées dans le port d'attache, tout en composant avec les intérêts souvent contradictoires des acteurs de l'échange. Même à bonne distance de Bordeaux, ils continuent en outre à dépendre du négoce qui les emploie et avec lequel ils correspondent régulièrement, contrôle social non dénué d'ambiguïté, oscillant entre de fréquents rappels à l'ordre et une connivence savamment entretenue. Petites mains des négociants, les représentants du capitonat fondés de pouvoir et portés par des origines sociales favorisées, une formation ambitieuse, enfin des attentes souvent démesurées à l'aune de l'Atlantique mue en « machine à rêve²⁴ », font face à un environnement professionnel incertain et chaotique. Si le capitonat a pu noircir le tableau à dessein afin de se dédouaner de futures déconvenues, la violence des flots se double dans leurs écrits d'une mise en exergue des « limites de l'Atlantique²⁵ » réduisant les débouchés des cargaisons et pacotilles destinées au marché colonial à la fin de l'Ancien Régime. Arbitrer l'échange, anticiper la conjoncture, enfin domestiquer les flots sont autant de missions qui jouent avec les nerfs des commandants de bord. Dans le même temps, la marge de manœuvre dont ils usent et abusent à l'envi leur permet de renégocier en permanence leur environnement professionnel. Contrôlant l'information et les cordons de la bourse, violant plus ou moins allégrement le droit, saisissant les opportunités que représentent les fortunes de mer ou de nouveaux débouchés, faisant cause commune avec la traite négrière en tant que

21 Gilbert Buti, Luca Lo Basso & Olivier Raveux (dir.), *Entrepreneurs des mers. Capitaines et mariners du XVI^e au XIX^e siècle*, op. cit.

22 Alain Cabantous, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794)*. Étude sociale, Paris, Publisud, 1991, p. 241-244.

23 AD 33, 7 B 1001 à 7 B 3154, fonds des négociants.

24 Olivier Pétré-Grenouilleau, *L'Argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Flammarion, 2009 [rééd. Paris, Aubier, 1996], p. 17.

25 Silvia Marzagalli, « Opportunités et contraintes du commerce colonial dans l'Atlantique français au XVIII^e siècle : le cas de la maison Gradis de Bordeaux », *Outre-mers*, vol. 96, n° 362-363, 2009, p. 99-107.

novices ou spécialistes, mais toujours séduits par les lucratifs profits à retirer de l'« infâme trafic²⁶ », les capitaines marchands poursuivent des plans de carrière déjouant tous les pronostics.

Commander au long cours à partir de Bordeaux au XVIII^e siècle consiste enfin à incarner coûte que coûte la bourgeoisie. Savoir-faire et savoir-être nourrissent une « culture des apparences²⁷ » identitaire. Obséquieux dans leurs relations épistolaires, ils rivalisent d'ostentation dans les tenues vestimentaires arborées, tout en manifestant un goût affirmé pour les intérieurs chamarrés et le mobilier de rapport. L'opulence revendiquée poursuit ici un triple objectif : gagner en crédibilité dans le commandement maritime, briller en société parmi les mondanités, enfin cultiver pour soi un art de vivre précieux et raffiné jusque dans les espaces les plus inhospitaliers. Dans le même temps, les facultés financières du groupe, quoique contrastées et largement empruntées par des dépenses somptuaires ne soutiennent pas, à maints égards, la comparaison avec les négociants, voire les marchands bordelais. Sans cesse en représentation et cherchant à sauver les apparences sur les planches, l'envers du décor révèle des conditions d'existence plus modestes. Reste que le charme opère. Parents, amis, voisinage ou voyageurs séjournant à Bordeaux perçoivent le capitanat comme une fenêtre ouverte sur un ailleurs chimérique, laissant rarement de marbre. Suscitant intérêt, curiosité, fascination, convoitise, mais aussi moult récriminations, la parole du capitanat porte, transporte et s'invite au cœur de l'espace public. Tirailés entre exotisme et conformisme, avides d'alliances fructueuses, fréquentant les mondains, le tour de force du groupe consiste à avoir préservé intact le mythe d'un « Eldorado aquitain²⁸ » à portée de voyage, en dépit ou en raison de sa faible ancienneté dans la capitale de la Guyenne, comme des soubresauts d'un destin maritime perçu comme un lointain parent des si prisés mais ô combien risqués jeux de hasard²⁹. Naviguant entre vignoble, océan et colonies, alimentant le bouche-à-oreille et frappant les esprits à défaut de toujours ravir les cœurs, coutumiers des premiers rôles, les capitaines du port de la Lune cristallisent les espoirs de toute une contrée.

26 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Les Traités négrières. Essai d'histoire globale*, Paris, Gallimard, 2004, p. 16-17.

27 Daniel Roche, *La Culture des apparences. Une histoire du vêtement. XVII^e-XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 1989.

28 Jacques de Cauna, *L'Eldorado des Aquitains. Gascons, Basques et Béarnais aux îles d'Amérique (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Biarritz, Atlantica, 1998.

29 Michel Figeac, « Du tripot au Wauxhall : jeux et loisirs dans le port de Bordeaux au temps des Lumières », *Histoire urbaine*, n° 1, 2000, p. 105-121.

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*