



Revue d'histoire maritime

26

Introduction – 979-10-231-1935-0

Financer l'entreprise maritime

Revue d'histoire maritime

26

Financer l'entreprise maritime

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

© Sorbonne Université Presses, 2019

ISBN PAPIER – 979-10-231-0610-7

PDF complet – 979-10-231-1933-6

TIRÉS À PART EN PDF :

Édito – 979-10-231-1934-3

Introduction – 979-10-231-1935-0

Andreau – 979-10-231-1936-7

Haudrère – 979-10-231-1937-4

Martin – 979-10-231-1938-1

Villiers – 979-10-231-1939-8

Bonin – 979-10-231-1940-4

Giulianelli – 979-10-231-1941-1

Raflik – 979-10-231-1942-8

Chevalier – 979-10-231-1943-5

Varia Pinzón Ríos – 979-10-231-1944-2

Varia Gracieux – 979-10-231-1945-9

Chronique Cazenave de la Roche – 979-10-231-1946-6

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

Chronique Pouget – 979-10-231-1948-0

Chronique Soubeiroux-Cartignuy – 979-10-231-1949-7

Comptes rendus – 979-10-231-1950-3

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

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

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

Comité scientifique

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

Secrétariat de rédaction

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

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

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

Sommaire

Éditorial	
Olivier Chaline.....	8

DOSSIER FINANCER L'ENTREPRISE MARITIME

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

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

VARIA

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

CHRONIQUES

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

COMPTE RENDUS

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

Financer l'entreprise maritime

INTRODUCTION

Christian Borde & Éric Roulet
Université Littoral – Côte d'Opale
CRHAEL, HLLI EA 4030

« [...] Mais les navires ne sont que des planches, les matelots que des hommes. Il y a des rats de terre et des rats d'eau, des voleurs de terre et des voleurs d'eau, je veux dire des pirates ; et puis il y a le danger des eaux, des vents et des rocs. L'homme est néanmoins solvable. Trois mille ducats?... Je crois que je peux prendre son billet. »

Shylok, dans William Shakespeare,
Le Marchand de Venise, acte I, scène 3.

Les activités maritimes sont plurielles, des plus simples aux plus complexes et elles se déploient à terre ou en mer. Il en a toujours été ainsi. Les habitants du littoral, allant à pied sur les plages alors que la mer s'est retirée pour trouver leur subsistance à l'image des premiers chasseurs-cueilleurs, ont ainsi pu à un moment donné de leur histoire se saisir d'une embarcation fluviale pour pêcher ou continuer leur errance vers d'autres horizons. Les progrès ont été rapides au néolithique et dès la civilisation égyptienne des voiliers fiables tiennent la mer pour faire du commerce. L'expédition maritime, ou le simple voyage sur la mer, nécessite, pour devenir une réalité tangible, des fournitures, des investissements en matériel et en hommes, puis en capitaux. Elle n'est rien sans connaissances et techniques spécifiques, un grand sens de l'anticipation et un goût du risque encore plus aigu que celui des entreprises terrestres. C'est un pari dont on espère de nombreux fruits permettant notamment de compenser les frais d'entretien du navire et le coût des rechanges indispensables pour poursuivre toute navigation et se protéger des bandits de la mer.

Le financement de l'entreprise de mer est avant tout question de nécessité et d'échelle. Il y a loin du petit caboteur normand du *xvi^e* siècle de quelques dizaines de tonneaux aux flottes actuelles quasi industrielles naviguant sur les cinq océans – la plupart sous pavillons exotiques – pour faire transiter les

marchandises et les personnes dans le cadre de la mondialisation. Dans la longue durée, les caractéristiques des flottes ne sont pas les mêmes non seulement sur le plan technique – de la rame à la propulsion nucléaire en passant par la voile et la vapeur –, mais aussi par leur construction – en bois, acier ou matériaux composites –, leur activité – le transport, la pêche, la guerre, les services – ou par leurs destinations.

Le financement de « l'entreprise maritime », terme en usage aux époques anciennes et qu'il faut comprendre comme l'action d'entreprendre sur mer avant d'y voir une structuration de l'activité, repose sur de multiples bases. Il est inextricablement lié à la formation des réseaux économiques et des marchés financiers, mais il induit des particularités qui en font un des registres les plus dynamiques et novateurs de ces domaines. De plus, nombre des « coutumes de la mer » en usage dès l'Antiquité ou le Moyen Âge perdurent jusqu'aux époques contemporaines, parce qu'elles correspondent bien aux nécessités de la navigation tout en renforçant de manière collatérale l'identité des professionnels du secteur. Ce qui explique la diversité des structures d'entreprise maritime et de financement, les deux étant étroitement liés.

14

UN POINT HISTORIOGRAPHIQUE

Si l'histoire maritime britannique s'est constituée précocement comme une « subdiscipline » de l'histoire économique et en particulier de l'histoire des entreprises (*business history*), nombre d'études qui ont conforté ses assises institutionnelles depuis les années 1950 furent tout naturellement consacrées aux entreprises maritimes et donc à leur financement¹, il en va différemment en France. Le lien entre l'histoire des entreprises et l'histoire maritime est moins évident et seuls quelques travaux pionniers illustrent la question, notamment ceux des modernistes Jean Meyer sur l'armement nantais², Charles Carrière sur le port de Marseille³ et Robert Richard, qui fut dès 1969 un des premiers à rappeler le caractère internationalisé des entreprises maritimes dans tous les

- 1 Entre autres : Alan Wilson, « Maritime Business History: A Reconnaissance of Records, Sources, and Prospects (Canada) », *The Business History Review*, vol. 47, n° 2, 1973, p. 260-270 ; *Research in Maritime History*, n° 6, « Management, Finance and Industrial Relations in Maritime Industries: Essays in International Maritime and Business History », dir. Simon P. Ville & David M. Williams, 1994 ; Lewis Johnman & Hugh Murphy, « Maritime and Business History in Britain: Past, Present and Future? », *International Journal of Maritime History*, vol. 19, n° 1, 2007, p. 239-270.
- 2 Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969 ; Laurent Roblin, « Le commerce de la mer. Les navires, les structures et le financement de l'armement nantais (fin XVII^e-début XVIII^e siècle) », *Histoire, économie et société*, vol. 10, n° 2, 1991, p. 195-225.
- 3 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIII^e siècle. Contribution à l'étude de économies maritimes*, Marseille, A. Robert, 1973, 2 vol.

aspects du financement de leurs opérations. Il s'intéressa en particulier aux capitaux investis selon le tonnage des navires, à la question de la réalité des parts de navires et pointe les difficultés méthodologiques⁴, mais la hardiesse de son projet de « fichier international des navires » destiné à en tracer les contours n'eut pas l'écho qu'il aurait sans doute connu chez les historiens britanniques. Il est tout de même quelques points qui ont été mis en lumière par les historiens français. Les aspects juridiques des prêts ont été étudiés par Jean Andreau pour la période ancienne. La question du grand commerce italien est bien connue grâce aux travaux de Jacques Heers et Michel Balard⁵. Le premier s'est notamment intéressé à la composition et à la valeur des cargaisons ainsi qu'aux investissements des banquiers génois⁶. La naissance récente d'une histoire de la comptabilité apporte des éléments de réflexion sur les rapports entre la théorie et la pratique du financement du navire et des expéditions maritimes⁷. Mais il faut reconnaître que les études sur le grand commerce des périodes médiévale et moderne s'attachent surtout à la dimension internationale, aux flux de marchandises et avancent peu de données chiffrées sur les modes de financement et les bénéfices des entreprises. Seule l'économie négrière s'illustre dans ce domaine – nous pensons notamment aux travaux d'Olivier Pétré-Grenouilleau⁸.

L'histoire des entreprises maritimes reste le parent pauvre de l'histoire contemporaine en France malgré les travaux de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes⁹, de Pascal Boisson¹⁰ sur les compagnies de navigation ou d'Hubert Bonin sur la construction navale¹¹. Le financement de l'entreprise maritime

- 4 Robert Richard, « Le financement des armements maritimes du Havre au XVIII^e siècle. Position du problème », *Revue d'histoire économique et sociale*, vol. 47, n° 1, 1969, p. 4-31/ *Revue française d'histoire d'outre-mer*, vol. 57, n° 208, 1970, p. 376 ; *id.*, « Le navire : un type d'entreprise négligé par les historiens-économistes. Observations d'après l'enquête sur le mouvement des navires dans les ports français (1763-1766) », *Revue de la Société dunkerquoise d'histoire et d'archéologie*, n° 22, décembre 1988, p. 205-226.
- 5 Jacques Heers, *Gênes au XV^e siècle*, Paris, Flammarion, 1971 ; Michel Balard, *Gênes et l'outre-mer*, Paris, éditions de l'EHESS, 1973 et 1980, 2 tomes. Voir aussi l'ouvrage plus récent de Claire Judde de Larivière, *Naviguer, commercer, gouverner. Économie maritime et pouvoirs à Venise (XV^e-XVI^e siècle)*, Leiden/Boston, Brill, 2008.
- 6 Jacques Heers, *Gênes au XV^e siècle*, *op. cit.*, p. 228-229, 368 sq.
- 7 Didier Bensadon, Nicolas Praquin & Béatrice Touchelay (dir.), *Dictionnaire historique de comptabilité des entreprises*, Villeneuve-d'Ascq, Presses universitaires du Septentrion, 2015. Voir en particulier les contributions de Yannick Lemarchand.
- 8 Olivier Pétré-Grenouilleau, *L'Argent de la traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996.
- 9 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*, Paris, PUPS, 2007.
- 10 Pascal Philippe Boisson, *Émile Marsceche (1868-1939). Une trajectoire entrepreneuriale*, thèse de doctorat sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, Lorient, université de Bretagne-Sud, 2010.
- 11 Hubert Bonin, « Les avatars financiers des Forges & Chantiers de la Gironde dans les années 1920 », dans Silvia Marzagalli & Bruno Marnot (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du XV^e au XI^e siècle*, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 83-94.

demeure un champ de recherche très ouvert car les lois commerciales qui encadrent le navire et son exploitation sont exclusives du reste du commerce et par conséquent ce financement a tendance à l'être également¹².

LE NAVIRE

16

Le financement des opérations maritimes concerne plusieurs objets : le navire, les marchandises, les entrepôts, les salaires des marins... L'une des questions fondamentales touche le navire, lequel constitue un capital très particulier. Tout bâtiment de mer, appelé bateau ou barque s'il est limité en taille, ou navire dès qu'il atteint un seuil variable selon les époques et les lieux¹³, ne devient rentable que longtemps après sa construction. Cet instrument de travail coûteux nécessite de mobiliser un capital qui est le plus souvent partagé par nombre de participants : le constructeur lui-même, le maître ou le capitaine, mais aussi des particuliers et des institutions sans rapport direct avec le monde maritime, qui s'imposent à l'armateur et deviennent acquéreurs de la nouvelle construction à des niveaux divers de participation dans la propriété.

Au tournant des XVII^e et XVIII^e siècles, les marchés de construction passent du contrat « à l'économie » au « marché ferme ou forfait », pour le plus grand bénéfice des négociants-armateurs clients des chantiers navals. En payant ouvriers et fournitures et en louant le chantier, le propriétaire du futur navire utilise un usage ancien et contemporain de l'ordonnance de 1681 dénommée « construction à l'économie ». La pratique est censée permettre d'abaisser le prix de la construction, mais aussi de la surveiller voire d'effectuer des modifications techniques au fur et à mesure de l'avancée des travaux. Au XVIII^e siècle apparaît la construction « à marché ferme ou forfait¹⁴ », qui rend les ordonnateurs de la construction irresponsables par rapport aux fournisseurs et ouvriers créanciers d'une éventuelle faillite du constructeur. Leur responsabilité n'est plus engagée comme elle l'était lorsqu'ils entreprenaient eux-mêmes. Mais il arrive, comme le montre Patrick Villiers dans son article sur le financement de la *Victoire*, que des particuliers, ici La Fayette, soient particulièrement actifs dans les armements. Les intérêts de l'État ne sont cependant jamais très éloignés dans ces affaires. Sébastien Martin montre dans le présent volume comment l'État en encourageant la course, et donc les investissements privés, soigne sa politique.

12 Voir Jean Latty, *Traité d'économie maritime*, t. II, *Les Transports maritimes*, Paris, Imprimerie nationale, 1954 ; et Martin Stopford, *Maritime Economics*, Londres/New York, Routledge, 2009.

13 300 amphores dans la *lex Claudia* de 219-218 av. J.-C. Voir l'article de Jean Andreau dans ce volume.

14 Louis XV, *Déclaration du Roi concernant la construction des navires ou bâtiments de mer donnée à Versailles, le 16 mai 1747*, Paris, P.-G. Simon, 1747.

Les innovations les plus connues de l'entreprise maritime sont celles qui concernent la construction navale et la navigation, les caractères physiques des bateaux et navires et leur fonctionnement. À chaque saut technologique, il devient nécessaire de les soutenir par des ressources financières nouvelles puisque le mouvement général et continu consiste en l'augmentation de la taille des objets et des matières mis en œuvre. Mais ces innovations manquent parfois de financement.

Un premier exemple parmi d'autres permet d'illustrer les difficultés inhérentes à une mutation technologique qui n'est pas suivie par une capitalisation suffisante. Au début du XVIII^e siècle, le contexte est favorable dans les provinces du Sud des Pays-Bas, devenues autrichiennes après la paix d'Utrecht, avec la fondation de la Compagnie d'Ostende en 1722. Le bourgmestre de Nieuport fonde en 1724 une compagnie pour la pêche au hareng et à la morue qui dura seize ans¹⁵. L'historien anversoïse Jan Parmentier nous apprend qu'elle connaît dès ses débuts des difficultés pour mobiliser les fonds nécessaires à la construction et l'armement d'une flotte de seize navires neufs presque deux fois plus grands que ceux qui sont alors en service dans ce type de pêche. Le capital initial est entièrement absorbé et la compagnie finit par être liquidée en 1738, en raison de la méconnaissance des eaux et des conditions météorologiques de l'Islande, des fluctuations de la ressource et de l'insuffisance systémique de capitaux. Cela atteste de la difficulté de financer sur le long terme une pêche qui est soumise à des frais de paiement, d'exploitation et de réparation qui ressortent tous de la gestion de navires neufs.

Le second exemple, la pêche écossaise de l'avant première guerre mondiale, montre que la rentabilité des nouveaux grands navires de pêche à vapeur utilisés pour la pêche du hareng destiné aux salaisons est bien moins évidente qu'on pourrait le penser¹⁶. Les armateurs établissent leur budget de financement sans vraiment connaître les effets de cette innovation, et la rentabilité rapide des premiers *drifters* à vapeur engage nombre d'armateurs à en acquérir sans trop savoir dans quoi ils s'engagent. La concurrence entre les entreprises d'un même port se révèle encore plus dure que celle des nations étrangères dans ces phases de mutation de la voile à la vapeur. La rentabilité des nouveaux navires s'avère très insuffisante. Au milieu des années 1930, elle est estimée à seulement 35 %

15 Jan Parmentier, « La Compagnie van Visch-Vaert à Nieuport (1727-1737) : une tentative ambitieuse de développement sur une grande échelle de la pêche à la morue et au hareng en Flandres », dans Patrick Villiers & Christian Pfister (dir.), *La Pêche en Manche et mer du Nord (XVIII^e-XX^e siècle)*, Boulogne-sur-Mer, université du Littoral/ *Les Cahiers du Littoral* (hors-série), 1998, p. 23-31.

16 Chris Reid, « "Capitalism and the Scots Fishermen": New Technology, Investment and Risk in the Scottish Herring Industry Before World War I », *International Journal of Maritime History*, vol. 10, n° 2, 1998, p. 65-90.

de chance d'un retour d'investissement positif, ce qui amène le gouvernement à recourir aux aides à la pêche écossaise, qui ne prennent fin que dans les années 1970.

18 Malgré ces contraintes extérieures, l'armateur doit, sans doute plus que le simple négociant qui ne gère que des flux financiers et des marchandises qu'il ne conserve pas, renouveler son capital physique, son navire ou sa flotte, qui se déprécie dès le jour de son lancement. On peut donc espérer que le souci de rentabiliser ces simples « planches », qu'évoque Shilok en 1586, le rende plus lucide sur le moyen et le long terme que le marchand. Au XIX^e siècle la question du renouvellement des flottes et singulièrement du passage de la voile à la vapeur et du bois au fer puis à l'acier ainsi que le choix des divers moyens de propulsion mécanique rendent le financement tributaire de masses financières bien plus considérables, l'argument principal pour ne pas adopter la propulsion mécanique étant le prix du combustible, des machines et du navire lui-même. Par ailleurs, l'armateur doit penser à un plan d'extension et de reconstitution en raison de l'usure que doivent subir les navires en activité.

L'armateur se distingue ainsi des autres opérateurs du monde maritime. La diversification de ceux-ci s'accroît encore comme le montre Christophe Chevalier dans le présent volume dans le cas du vrac céréalier et de la construction des marchés à l'époque de la mondialisation au XXI^e siècle.

LES PRÉOCCUPATIONS DES INVESTISSEURS : LA QUESTION DU RISQUE

Si l'espoir d'un gain apparaît comme une évidence, il ne faudrait pas oublier que les investisseurs ont des motifs de préoccupation qui touchent à l'originalité même de l'entreprise maritime. Financer est toujours risqué, mais financer sur la mer et les océans revient – comme on l'a longtemps souligné – à conjuguer les risques : ceux des « voleurs d'eau », ceux « des vents et des rocs » qu'évoque Shilock, mais aussi ceux qui sont purement financiers, principale préoccupation du marchand de Venise. Ils sont induits par la famine de capitaux, les lois de l'offre et de la demande des marchés maritimes et ne commencent à être mieux maîtrisés, après un long processus de perfectionnement, qu'avec l'avènement de la propulsion mécanique et des instruments de navigation fiables élaborés par la pratique et la théorie. Ils permettent de prévoir et de lutter victorieusement contre vents et marées et, une fois ces progrès réalisés et banalisés, les prix des transports – le fret –, ceux des services ou des productions maritimes s'effondrent tandis que les prix des navires et les charges de fonctionnement augmentent. Cette prise de risque était certes périlleuse, mais elle pouvait faire espérer aux investisseurs ou aux acteurs des profits considérables, voire mirifiques, capables de compenser des pertes totales et des très graves avaries, bien plus fréquentes qu'en milieu terrien.

Le partage du risque financier a souvent lieu dans le cadre traditionnel des affaires individuelles ou familiales, ou des sociétés de personnes, avec des formes de contrat qu'on peut considérer comme originales au milieu maritime, même si la comparaison avec les formes de transport terrestre reste à étudier. Il s'agit du prêt à la grosse aventure, du contrat de conserve et du système quirataire. Il apparaît qu'il existe bien un lien entre les modes de financement pour faire face au risque et le type d'organisation d'une entreprise.

Le prêt à la grosse aventure

Le prêt à la grosse aventure est spécifique à l'entreprise maritime. C'est sans doute la forme de crédit maritime la plus ancienne et la plus originale¹⁷. Le risque est endossé par le prêteur au prix d'un taux d'intérêt usuraire et ce prêt est réservé à l'armement maritime. Le remboursement n'a lieu qu'en cas d'heureuse arrivée du navire à destination. L'armateur est alors tenu sur tous ses biens, mais en cas de perte du navire il est délié de toute obligation. Vu l'étendue des risques courus par le prêteur, l'intérêt de l'argent qu'il a prêté est plus élevé qu'un prêt terrestre. Appelé profit maritime, change maritime, prime de grosse ou profit nautique, il a pu être usuraire au temps du marchand de Venise. De plus, le prêt à la grosse est doté de garanties spéciales qui englobent le capital et les intérêts. En cas de déconfiture de l'emprunteur, le créancier à la grosse passe avant tous les autres créanciers de l'emprunteur et il peut affecter à sa créance le navire ou la cargaison. Jean Andreau, dans sa contribution du présent volume sur le financement du commerce maritime dans le monde antique, en rappelle l'importance à l'époque romaine. Le prêt à la grosse accompagne aussi les grands développements du commerce au lointain à l'époque moderne. À Nantes, il porte en général sur de petites sommes. Mais les prêteurs étant nombreux les montants peuvent être importants. Bernard Michon relève ainsi qu'entre 1664 et 1681 le notaire Mathurin Verger a passé 239 actes pour un investissement total de 195 000 livres. Ces prêts s'orientent vers le commerce antillais et la pêche à la morue, principalement au large de Terre-Neuve. Dans ce dernier cas, le prêt moyen est de 570 livres – morue verte – et 830 livres – morue sèche¹⁸.

17 La multiplicité des appellations de l'intérêt tiré du « retour de voyage » témoigne de l'ancienneté de cette forme de prêt. Il est connu par les Phéniciens puis en Grèce ancienne sous le nom de *nautika*, puis à Rome comme *pecunia nautica*. À Nantes, « la grosse » est connue sous le nom de « contrat de cambie » ou « cambie ». En Angleterre on l'appelle *bottomry* et aux Pays-Bas *bodemery*, terme qui désigne la quille du navire.

18 Bernard Michon, « Les marchands de Nantes et la pêche à la morue à Terre-Neuve au XVII^e siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 15, « Pêches et pêcherie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours », dir. Gérard Le Bouëdec & Thierry Sauzeau, 2012, p. 103-129.

Le prêt à la grosse connaît des mutations au fil des âges. Il est adapté pour les marins des armements de la Compagnie des Indes orientales, officiers ou simples matelots pour faire du commerce à leur propre compte, nous dirions « à la petite semaine ». Grâce à la pratique du « port permis », les marins empruntent aux bourgeois des grandes villes pour importer des denrées coloniales « à la grosse aventure » avec des intérêts assez élevés : « 20 % en temps de paix et 40 % en temps de guerre¹⁹ », avec les mêmes contraintes que le prêt consenti aux armateurs.

Une grande mutation intervient avec l'assurance maritime²⁰. Le risque est clairement identifié. Et sa prise en charge est définie. L'armateur demande la couverture d'un risque contre le paiement d'une prime. Charles Carrière indique que « le capitaliste (assureur ou prêteur) ne donne pas d'argent, il en reçoit, la prime est acquise de plein droit. La prime est l'intérêt d'un capital qui n'est pas versé, qui en cas de sinistre doit être versé et est perdu. Le prêteur ne retrouvera son capital que si le voyage est heureux²¹. »

20 Le prêt à la grosse tombe en désuétude dans les années 1890. Ce n'est plus qu'un emprunt ordinaire effectué par le capitaine au cours du voyage à un capitaliste de seconde zone pour réparer en urgence, mais le prestige de son antiquité et les subtilités multiples sur le plan juridique expliquent son maintien dans les traités de droit maritime jusqu'à sa suppression en France en 1969²². Si le navire est assuré, il peut toujours contracter l'emprunt à la grosse au cours du voyage²³.

Contrat de conserve et quirat

À Venise, au début du XIV^e siècle, le « contrat de conserve » assure le partage des risques et des dommages subis par une galère marchande. Pour les risques physiques, il consiste à naviguer en convoi, « de conserve ». Quant aux risques financiers, ils sont émiétés entre tous les intéressés : financiers, marchands et armateurs, mais aussi dans l'ensemble de la population vénitienne, en une vaste entreprise en participation, avec « une offre de crédit presque illimitée ». On connaît le nom des parsonniers, appelés *caratarii* – « quirataires » –, qui, à Venise, en 1321, se partagent la propriété des galères. Ce mode de financement

19 Philippe Haudrère, « Heurs et malheurs des voyages maritimes sur la route des Indes orientales au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n° 121-3, 2014, p. 172-173.

20 Christian Borde & Éric Roulet (dir.), *L'Assurance maritime (XV^e-XXI^e siècle)*, Aachen, Shaker Verlag, 2017.

21 Charles Carrière, « Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure (notes sur la place de Cadix dans la seconde moitié du XVIII^e siècle) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 17, n° 2, avril-juin 1970, p. 232.

22 Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969.

23 L'avocat algérois Pierre Bayard estime toujours en 1927 que les emprunts à la grosse « sont contractés dans l'intérêt même des assureurs, puisqu'ils ont pour cause, le plus souvent, des événements de mer dont les assureurs répondent » (Pierre Bayard, *Dictionnaire des transports maritimes et mixtes, et des ventes maritimes*, Paris, Juris Classeurs, 1924, p. 438).

a bien sûr un avantage économique, il permet aux grands marchands de disposer de liquidités pour acheter les cargaisons à transporter, mais il solidifie chez les quirataires vénitiens les liens de l'association familiale, la *fraterna*. Des études récentes confirment la solidité de cette pratique à l'époque moderne à Saint-Tropez ou en Bretagne²⁴ et à l'époque contemporaine, son maintien dans des flottes de commerce ou de pêche²⁵.

Le système quirataire, comme toute copropriété, est contraignant sur le plan financier pour tous les participants. Le juriste Balthazard-Marie Emerigon rappelle en 1783 que « les quirataires doivent contribuer à la construction du navire suivant les portions dont ils sont convenus, que si quelques-uns d'entre eux ne veulent ou ne peuvent fournir leurs contingents, le patron peut les y contraindre en justice, qu'il est aussi en droit d'emprunter pour leur compte, et d'affecter leur portion au paiement des sommes empruntées²⁶ ». La répartition des parts de propriété du navire peut être dominée par l'un des quirataires possédant plus de la moitié des parts, ou une part très majoritaire par rapport aux autres. Pour l'ordonnance de marine de 1681 : « Est réputé le plus grand nombre, celui des intéressés qui auront la plus grande part du vaisseau » (titre 5). Il devient alors propriétaire du navire et son armateur puisqu'il décide des opérations des radoub, équipement, destination et nomination du capitaine. Les autres portionnaires sont tenus de contribuer aux frais du voyage, mais pas au financement des cargaisons qui sont exclues du quirat si le ou les propriétaires ne sont pas les affréteurs²⁷. Ainsi les quirataires ne forment pas une vraie société commerciale²⁸ car chacun d'eux peut vendre ses parts sans le consentement des autres copropriétaires qu'il ne connaît pas forcément. À la mort d'un des associés, les quirats peuvent, comme toute propriété, échoir aux héritiers ou ayant droits, ce qui marque bien que cette communauté d'intérêts ressort de lois spéciales à l'entreprise maritime.

- 24 Marion Baudoin, *Les Communautés caboteuses de la presqu'île de Rhuys et leurs investissements maritimes au XVIII^e siècle*, mémoire de master 2, sous la dir. de Gérard Le Bouëdec, université de Bretagne-Sud, 2008 ; Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Rennes, PUR, 2010, p. 223 ; Yannick Lemarchand, « Les comptes d'armement revisités. Les particularités des sociétés quirataires à Nantes au XVIII^e siècle », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 42, n^o 3, 1995, p. 435-453.
- 25 Gelina Harlaftis, « Patterns of Ownership and Finance in the Greek Deep-sea Steamship Fleet, 1880-1914 », *Research in Maritime History*, n^o 6, « Management, Finance and Industrial Relations in Maritime Industries: Essays in International Maritime and Business History », dir. Simon P. Ville & David M. Williams, 1994, p. 146 ; Henri Moulinier, *La Pêche industrielle de La Rochelle. Les grands chalutiers (1871-1994)*, Rennes, PUR, 2015, p. 212.
- 26 Balthazard-Marie Emerigon, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Marseille, J. Mossy, 1783, t. II, p. 427.
- 27 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Légier/Mesnier, 1760, t. I, p. 545.
- 28 Tribunal de commerce de Marseille, Autran-Bellier c. Gazan, *Mémorial du commerce et de l'industrie, doctrine et jurisprudence*, 1841, p. 68.

L'ÉVOLUTION DU CRÉDIT

Le recours à l'emprunt a toujours accompagné les entreprises maritimes. À l'époque moderne, il n'existe pas d'organisme de crédit, la banque en est à ses balbutiements, aussi l'essentiel du financement est apporté par des particuliers, les financiers, qui parfois s'entendent et s'associent pour s'occuper d'une affaire²⁹.

Mais l'État a aussi su favoriser les investissements sous des formes variées. La mise en pratique du principe du crédit maritime consacre la séparation institutionnelle entre la marine de pêche et la marine de commerce. Se développent en fait de manière concomitante mais indépendante un crédit coopératif pour la pêche sur la base de la mutualité que nous ne traiterons pas ici et un crédit maritime sous l'égide de l'État destiné à soutenir en même temps l'industrie des transports maritimes et celle de la construction navale.

22 Tout commence dans cette affaire avec la création de l'hypothèque maritime. Le navire était jusque-là, et cela est réaffirmé dans l'ordonnance de marine de 1681 puis dans le Code de commerce, un bien meuble qui par conséquent ne pouvait être grevé d'hypothèque, ce qui favorisait la fraude par le moyen des ventes simulées. Le Second Empire assouplit le droit des hypothèques des biens immobiliers terrestres à l'occasion de la fondation du Crédit foncier entre 1852 et 1863. La III^e République fait voter une loi en décembre 1874, qui fut transformée en 1885 pour allier, selon la formule du grand juriste du temps Arthur Desjardins, « le crédit et la sécurité³⁰ », afin d'encourager les banques à prêter sur hypothèques aux armateurs, en suivant les modèles mis en place en Angleterre et en Italie, respectivement en 1854 et 1865.

Mais d'autres changements sont à venir. La crise profonde que traverse l'armement maritime après la première guerre mondiale justifie la concrétisation de systèmes de crédit maritime pour la marine de commerce et la construction navale. Dans son article de ce volume sur l'Istituto Italiano di Credito Marittimo, Roberto Giulianelli montre que le crédit maritime italien est devenu une institution entièrement à l'initiative des entreprises privées. Dans les autres pays européens, l'État mène le jeu. La Grande-Bretagne établit un système de prêts garantis, qui s'apparentent à ceux offerts aux chemins de fer au XIX^e siècle. Les *Trade Facilities Acts* entrent en vigueur en 1921 pour permettre aux armateurs de reconstituer leur flotte. Le Trésor britannique garantit les prêts à la construction navale. Les mesures prises en Allemagne permettent

29 Voir en particulier pour l'époque moderne : Daniel Dessert, *Argent, pouvoir et société au Grand Siècle*, Paris, Fayard, 1984 ; Françoise Bayard, *Le Monde des financiers au XVII^e siècle*, Paris, Flammarion, 1988.

30 Arthur Desjardins, *Traité de droit commercial maritime (1878-1890)*, Paris, Pedone-Lauriel, t. V, p. 366.

de financer une véritable renaissance maritime puisqu'à la sortie de la Grande Guerre la flotte marchande est anéantie. Mais le but des gouvernements est aussi de lutter contre le chômage dans les secteurs de la construction navale, en favorisant des secteurs d'activité absorbant une main d'œuvre nombreuse. Les nations restées neutres durant cette époque comme la Norvège, la Suède ou l'Espagne jouissent déjà des effets de système de crédits maritimes.

LES NOUVEAUX MODES DE MOBILISATION DU CAPITAL

Dès le ^{xiv}^e siècle en Italie, les sociétés commerciales se structurent davantage pour mener des opérations plus au lointain mobilisant davantage de capitaux. Elles font appel pour les financer à des capitalistes qui n'appartiennent pas aux milieux maritimes. Le financement par action est lancé. Ces premières sociétés par actions vont inspirer les Anglais et les Néerlandais au ^{xvi}^e siècle pour former des compagnies commerciales protégées par les autorités de l'État. Ce mode de financement va rapidement se développer tout au long du ^{xvii}^e siècle et du ^{xviii}^e siècle.

Ainsi se met en œuvre la différenciation entre les différents opérateurs de l'expédition maritime et de ses prolongements terrestres, à propos du navire et de sa cargaison. On distingue dès lors l'armateur, qui possède le bateau ou le conduit à la mer appelé aux temps plus anciens le « maître de navire », et les investisseurs qui prennent des parts dans le navire. Ces « bourgeois avitailleurs » prennent des parts pour une opération soit sur l'avitaillement ou sur les marchandises embarquées, mais aussi sur le navire lui-même, comme les membres de l'équipage. Ce type de contrat que l'on trouve notamment en Normandie sous le nom de « charte-partie à tiercement » est tout autant une façon de financer une opération maritime que de partager le risque entre les différents partenaires.

On retrouve les solidarités familiales dans l'organisation des compagnies de commerce au lointain. Elles participent de cette façon tout autant au financement de l'activité qu'elles prouvent leur soumission au pouvoir, qui est bien souvent à l'origine de la constitution de ces compagnies auxquelles il a accordé des privilèges, comme l'illustre la contribution de Philippe Haudrière dans le présent volume. Cette dimension mérite d'être davantage explorée afin de mieux mettre en évidence non seulement toutes les accointances des acteurs, mais aussi leur stratégie et les niveaux d'investissement³¹.

31 Voir en particulier, Daniel Dessert, *Argent et société au grand siècle*, *op. cit.* ; Éric Roulet, *La Compagnie des îles de l'Amérique. Une entreprise coloniale au ^{xvi}^e siècle*, Rennes, PUR, 2017.

Les États ont toujours, pour les besoins de leur défense, participé directement à la construction navale afin de se constituer des flottes de guerre³². Mais la dimension internationale des financements de la seconde moitié du xx^e siècle qu'étudie Jenny Raflik dans ce volume, à propos des bases opérationnelles de l'OTAN, illustre le développement plus récent de coopération, faisant intervenir plusieurs puissances et organismes internationaux. L'auteure montre à quel point le financement de certaines activités maritimes souvent réputées stratégiques peut faire l'objet de montages complexes et s'immiscer dans les relations entre les États. Les travaux sur le dramatique renouveau de la piraterie montrent également que son financement, à l'instar de celui des trafics de drogues, prend une dimension mondiale³³.

24

Mais il apparaît aussi que les États ont soutenu la marine marchande. La République de Venise est au Moyen Âge l'archétype de l'État armateur. Dès 1321, la Sérénissime voit se réaliser l'alliance des milieux d'affaires et des hommes au pouvoir en vue de financer, établir et gérer les grands armements maritimes commerciaux³⁴. Les nécessités de la guerre sont souvent invoquées. Au cours des guerres mondiales du xx^e siècle, d'immenses « flottes d'État » sont aussi construites pour les besoins des conflits³⁵.

En dehors de ce financement direct par l'État en temps de guerre – par la réquisition partielle ou générale qui entraîne des indemnisations coûteuses –, les modes d'intervention de l'État dans le financement de l'entreprise maritime en temps de paix sont très divers. On peut cependant en distinguer plusieurs types : les allègements de fiscalité, les subventions postales et les subventions à la pêche ou à la navigation. Ce qui n'est pas sans subir des critiques nombreuses de la part des libéraux.

32 Voir notamment pour la France : Daniel Dessert, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996 ; Martine Acerra & André Zysberg, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, SEDES, 1997 (en particulier le chap. II, « Coût, maintenance et résultats ») ; Caroline Le Mao, « Financer la Marine en période de conflit. L'exemple de la guerre de la Ligue d'Augsbourg (1688-1697) », *Revue d'histoire maritime*, n° 14, 2011 ; François Crouzet, « Recherches sur la production d'armement en France de 1915 à 1913 », dans Jean-Pierre Poussou (dir.), *L'Économie française du xviii^e au xx^e siècle. Perspectives nationales et internationales. Mélanges offerts à François Crouzet*, Paris, PUPS, 2002. Voir aussi le numéro 22-23 de la *Revue d'histoire maritime* (2017) consacré à « l'économie de la guerre navale, de l'Antiquité au xx^e siècle ».

33 Voir le numéro 17 de la *Revue d'histoire maritime* (2013).

34 Bernard Doumerc & Doris Stockly, « L'évolution du capitalisme marchand à Venise : le financement des galere da mercato à la fin du xv^e siècle », *Annales. Histoire, sciences sociales*, vol. 50, n° 1, 1995.

35 Christian Borde, « Les armateurs français au lendemain de la Première Guerre mondiale (1917-1921) : innovation, nationalisation ou américanisation ? », dans Silvia Marzagalli & Bruno Marnot (dir.), *Guerre et économie dans l'espace atlantique du xv^e au xx^e siècle*, Bordeaux, Presses universitaires de Bordeaux, 2006, p. 83-94.

Les droits de douane

Les privilèges octroyés par l'État sont une autre forme d'aide au financement des activités maritimes dans la mesure où l'État peut favoriser l'entrée des produits venant de certains pays lointains et transportés par voie de mer en baissant les tarifs douaniers. L'État peut aussi, en favorisant l'importation de matières premières, faire baisser le coût de construction des navires produits par les chantiers nationaux. Utilisée en France au moins dès 1770³⁶, la mesure est poursuivie jusqu'au xx^e siècle dans le cadre d'une politique protectionniste qui favorise plutôt les chantiers nationaux sans pour autant détruire la concurrence britannique.

Les subventions postales

Les subventions postales correspondent aux politiques de l'État visant à la continuité territoriale en métropole ou avec les colonies. Cela peut être une donation de fonds ou de propriété de navires pour une entreprise qui assure ce qu'on appelle déjà « un service public ». L'État prend en charge tout ou partie de l'excès de charges financières défini dans le « cahier des charges » qui concerne alors les obligations du soumissionnaire pour la pérennité, la régularité et la rapidité du transport des lettres et dépêches.

Les subventions postales sont les seules aides qui apparaissent dans le *shipping* britannique où les méthodes d'encouragement financier à la marine marchande sont inutiles puisqu'il bénéficie d'avantages initiaux incomparables : l'île de Grande-Bretagne ne survit que par les importations et donc une marine marchande innovante y est vitale.

Les armateurs français et britanniques sont très divisés à propos de ces subventions, mais ils demandent des primes à la navigation. Quant aux grandes compagnies subventionnées, elles se disent handicapées par les conditions des cahiers des charges. La Royal Mail Steam Packet Company, qui reçoit la subvention la plus forte pour le service postal anglais, est l'armement qui génère le plus grand déficit. Mais ces pertes ne sont pas forcément rédhibitoires. Dans ce volume, Hubert Bonin analyse comment les grandes compagnies s'assurent des liquidités par la constitution de deux fonds particuliers aux entreprises maritimes : un « fonds d'assurance » qui permet de « distribuer rapidement plus de dividendes et un fond de réserve pour réparations et pertes »³⁷. En temps de guerre, et contrairement à nombre

36 Les arrêts du 19 avril 1668, 30 octobre 1770 et 10 juin 1786 sont évoqués dans la *Déclaration du Roi*, *op. cit.*

37 Hubert Bonin, « Quelques aspects du financement de l'économie maritime marchande en France au xix^e et xx^e siècle », dans ce numéro, p. 87-102.

d'autres entreprises, les armements maritimes peuvent engranger des profits considérables grâce aux transports d'État³⁸ et à la hausse des taux de fret.

Les primes

Les autres subventions, ignorées par le monde britannique, sont appelées « primes » par les libéraux puisqu'elles ressortissent plutôt de la politique protectionniste, elles concernent d'abord la pêche puis les armements au commerce et bien sûr sont bien plus contestables puisqu'elles sont données par le contribuable sans contrepartie, sans rendre aucun service particulier au public.

26 Dès 1681 Colbert accorde des primes à la pêche dans la Baltique et les mers lointaines. Le but des primes est de fournir les subsistances aux esclaves des Antilles, comme le montre l'arrêt du 21 juillet 1767 à l'initiative de Choiseul-Praslin créant une prime d'exportation de 2,55 francs par quintal de morues de pêche française aux îles du Vent et une de 500 livres à tout navire pêchant à Terre-Neuve³⁹. En 1783, la prime d'armement accordée aux capitaines nantuckois installés principalement à Dunkerque est fixée selon l'effectif de l'équipage.

Adam Smith est l'un des premiers économistes à analyser les effets pervers des primes accordées dès 1750 par le roi d'Angleterre aux armements pour la pêche au hareng et à la baleine. Outre le fait que les primes aux grands armements ont ruiné les pêcheurs de la côte d'Écosse, il ironise sur les motivations réelles des entrepreneurs : « J'ai peur qu'il ne soit aussi arrivé souvent que des bâtiments aient mis en mer pour courir, non après le poisson, mais après la prime⁴⁰. »

Autre faux-semblant avec le rétablissement des primes d'armement en France en 1816, suivies par cinq ordonnances et neuf lois jusqu'en 1900 : le but essentiel de la loi-cadre du 22 juillet 1851 est de gonfler les équipages pour assurer le recrutement de l'armée de mer et non pas de développer l'industrie. C'est sans doute parce que seules les morues sèches bénéficient de la prime d'exportation que Bordeaux s'engage dans cette activité en créant de vastes sécheries à Bègles et devient sans faire aucun armement le premier port morutier de France⁴¹.

Les primes à la construction navale et à la navigation sont mieux connues en raison des longues polémiques que suscitent les lois françaises sur la marine

38 Christian Borde, « Le comité central des Armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime », *Revue d'histoire maritime*, n° 20, « La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir », 2015, p. 91-102.

39 Léon Béquet, Paul Dupre & Édouard-Louis-Julien Lafférière, *Répertoire de droit administratif*, Paris, Paul Dupont, 1905, p. 97.

40 Adam Smith, *Recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations*, 1776, t. IV, chap. v, « des primes », p. 90.

41 Bernard Cassagne, « Le rôle des consignataires dans le marché de la morue à Bordeaux : l'exemple de la maison Gaston Monnier (1889-1920) », *Revue d'histoire maritime*, n° 17, « Course, piraterie et économie littorale (xv^e-xxi^e siècle) » 2013, p. 397-425.

marchande promulguées entre 1881 et 1906 et qui demeurent en vigueur jusqu'en 1918, mais des politiques moins appuyées mais bien réelles de subsides à la navigation sont pratiquées par nombre d'États.

PERSPECTIVES

Dans son *Tableau historique de la pêche de la baleine*, Simon Barthélemy Joseph Noël fait l'éloge de l'accumulation du capital :

Une compagnie qui n'a que peu de fonds à sa disposition, et qui ne saurait armer que trois à quatre bâtiments, ne peut se maintenir qu'à la faveur des chances les plus heureuses. Un seul mauvais succès – et il faut s'attendre à en éprouver dans des entreprises aussi incertaines – suffit pour le faire échouer. Des capitaux considérables présentent des moyens prompts et faciles pour supporter et réparer les pertes, inséparables des expéditions lointaines⁴².

C'est oublier la prolifération des entreprises d'armement dont on ne saisit la multitude ainsi que le courage et la hardiesse quotidienne de ses acteurs, qu'avec l'avènement de sources prolixes sur leur administration moderne. La gestion « à l'économie », dont nous redécouvrons aujourd'hui les vertus face aux méfaits de la surconsommation et du jetable, explique que l'existence de l'entreprise maritime fut souvent une vraie catastrophe financière mais aussi un authentique miracle dû à la ténacité et à la frugalité des marins et armateurs. Du côté des grandes entreprises, on a vu que leur financement nous interroge sur des questions également très actuelles, celles de la logique du service public, par définition non rentable que l'on oppose à l'intérêt des propriétaires ou des actionnaires qui doit, par destination, être rentable. Histoire du service public, histoire des services, histoire des entreprises et de leur financement, autant d'approches qui ouvrent bien des perspectives dans tous les secteurs de la socioéconomie maritime.

42 Simon Barthélemy Joseph Noël de la Morinière, *Tableau historique de la pêche de la baleine*, Paris, Fuchs, an VIII (1800), p. 25.

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*