

Les vaisseaux et les marins de la seconde Compagnie des Indes ou l'histoire des contraintes et des pressions commerciales, sociales, géopolitiques, techniques et scientifiques du temps (1719–1769)

Type de contenu : Texte

Type de support : Volume

Titre(s) : Les vaisseaux et les marins de la seconde Compagnie des Indes ou l'histoire des contraintes et des pressions commerciales, sociales, géopolitiques, techniques et scientifiques du temps (1719–1769) / Philippe Bodénès ; sous la direction de François Pernot

Auteur(s) : Bodénès, Philippe (1965-....)

Autre(s) auteur(s) : Pernot, François (1963-...)

Pourchasse, Pierrick (1953-...)

Le Mao, Caroline (1976-...)

Plouviez, David (1975-....)

Pétre-Grenouilleau, Olivier (1962-..)

Nicolas, Brigitte (1965-...)

Production : 2021

Description matérielle : 2 volumes (1280 p.) ; 30 cm

Titre traduit ajouté par le catalogueur : The ships and sailors of the Second East India Company, or the history of the commercial, social, geopolitical, technical and scientific constraints and pressures of the time(1719 - 1769) eng

Autres classifications : 900

Note sur la responsabilité : Ecole(s) Doctorale(s) : Arts, Humanité, Sciences Sociales

Partenaire(s) de recherche : Héritages : Patrimoine(s), Culture(s), Création(s) (Laboratoire)

Autre(s) contribution(s) : Pierrick Pourchasse (Président du jury) ; François Pernot, Caroline Le Mao, David Plouviez, Olivier Pétre-Grenouilleau, Brigitte Nicolas (Membre(s) du jury) ; Caroline Le Mao (Rapporteur(s))

Note sur les bibliographies et les index : Index des lieux, index des vaisseaux de la deuxième Compagnie des Indes. Bibliogr. p 1200-1211

Note de thèses et écrits académiques : Thèse de doctorat Histoire CY Cergy Paris Université 2021

Résumé ou extrait : Jean Baptiste Colbert, secrétaire d'état de la Marine de 1669 à 1683 fait état d'un bel optimisme lorsqu'en écrivant à l'intendant de la marine à Toulon le 19 septembre 1670, il lui demande

de s'assurer que les vaisseaux du roi puissent naviguer au moins trente années à la mer. Quelque cinquante-sept années plus tard, en 1737, le ministre Jean Frédéric Phélypeaux, comte de Maurepas, fixe dans un mémoire des objectifs précis aux vaisseaux construits à Lorient. Il souhaite qu'ils naviguent quatorze ans et fassent six voyages au commerce. Ces objectifs ne sont jamais atteints. Il nous a fallu dans un premier temps étudier la qualité des vaisseaux envoyés à travers les océans par la seconde Compagnie des Indes. Il s'agit là d'un prérequis indispensable. À la suite de cette étude, il nous apparaît que les vaisseaux de la Compagnie sont d'une qualité tout à fait satisfaisante pour atteindre les objectifs fixés par le ministre Maurepas et il nous semble que la construction navale n'est pas responsable des pertes importantes que nous avons constatées. Pourtant, force est de constater que de nombreux navires sont condamnés prématurément. L'analyse de la longévité des navires français est sans appel, les objectifs ne sont pas atteints et loin s'en faut ! Pour développer notre sujet, « Les vaisseaux et les marins de la seconde Compagnie des Indes ou l'histoire des contraintes et des pressions commerciales, sociales, géopolitiques, techniques et scientifiques du temps (1719 – 1769) », nous prenons en compte les différentes contraintes historiques que nous regroupons en cinq thèmes :- Le niveau de la construction navale dans les ports français- L'accélération des échanges commerciaux mondiaux- Les conditions de vie des équipages embarqués sur les navires de commerce- Les connaissances techniques et scientifiques- Les contraintes géopolitiques. Nous sommes cependant conscients du fait que cette approche est réductrice tant sont interconnectées les difficultés rencontrées par les capitaines et les pilotes lors des campagnes commerciales à travers les océans. C'est la raison pour laquelle nous rappelons qu'un échouage ou un naufrage n'est jamais dû à une seule et unique cause. De ces contraintes, découlent selon nous quatre raisons principales qui expliquent que la durée d'activité des vaisseaux soit inférieure aux objectifs fixés :- La pression commerciale- La pression sociale à bord des vaisseaux- La pression géopolitique- Un manque crucial de connaissances. In fine, la seconde Compagnie des Indes mérite une place particulière dans l'histoire de la marine française. Ses capitaines peuvent mener des hommes à l'autre bout du monde pour y faire du commerce très lucratif, mais ils peuvent aussi mener leurs équipages au combat en participant à la campagne d'une escadre de la marine royale dans l'Atlantique ou dans l'océan Indien. Certains débarquent même avec des troupes terrestres pour mener des opérations à terre. Cependant les capitaines de la seconde Compagnie des Indes n'en profitent pas. Accompagner le changement n'est pas une grande force de la « vieille » marine. Il faut sauter une génération pour que les plus jeunes acceptent de modifier les codes des anciens. La longévité ne prend réellement le relais de l'estime sur les tracés des cartes marines qu'au début du XIXe siècle. À bord des vaisseaux, qu'ils soient sur le château arrière ou dans les vergues, tous ces hommes préparent la marine de la fin du XVIIIe siècle et d'une certaine manière celle du XIXe siècle, en améliorant les techniques de navigation, en utilisant les nouvelles cartes et en s'appropriant le calcul de longitude nouvellement découvert. Les équipages de la seconde Compagnie des Indes ont une part pleine et entière dans l'histoire de la marine française. Mi-commerçants, mi-hommes de guerre, ils ont bouleversé l'ordre établi, découvert le monde et lancé la France sur la route de la modernité.

Sujet - Collectivité : Compagnie des Indes

Sujet - Nom commun : Vie en mer -- 18e siècle

Navigation à voile -- 18e siècle

Construction navale -- 18e siècle

Forme, genre ou caractéristiques physiques : Thèses et écrits académiques