

numéro

20

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations Internationales

*La Marine nationale  
et la Première Guerre mondiale :  
une histoire à redécouvrir*

Il Hattendorf : 979-10-231-1214-6



Il reste encore beaucoup de travaux à réaliser pour mieux connaître l'histoire de la Marine française au cours de la Grande Guerre. Trois domaines d'approche ont été privilégiés. Le premier présente deux études consacrées aux combats sur mer, d'un côté avec les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord, de l'autre à travers les difficultés rencontrées par les pré-dreadnoughts dans les Dardanelles, cette dernière contribution méritant d'être considérée comme un modèle d'étude technique. Le second a déjà été davantage abordé : comment les opérations d'ensemble ont-elles été dirigées aussi bien pour défendre le littoral que pour mener la guerre sous-marine, cependant que la manière dont la coopération du Comité des armateurs de France a été mise en œuvre, avec plus ou moins de bonheur, est très clairement analysée. En troisième lieu, et cela est novateur, il s'agissait de savoir comment les écrivains et les peintres ont représenté la Marine nationale durant le conflit. Le regard ne devait cependant pas rester hexagonal : c'est pourquoi deux contributions, l'une anglaise, l'autre allemande, sont venues montrer comment notre Marine, ses capacités ou faiblesses et son action ont été vues – essentiellement avant le conflit lui-même – à partir des points de vue de notre principal allié comme de notre principal ennemi.

En varia, J. B. Hattendorf explique pourquoi et comment il a mis en œuvre, dirigé et réalisé l'Oxford Encyclopedia of Maritime History, qui est aujourd'hui l'ouvrage de référence dans le domaine de l'histoire maritime. Autour des traversées de l'Atlantique au xvii<sup>e</sup> siècle par le père Dutertre ou des voyages dans les mondes océaniques de Mathieu de Genne au xviii<sup>e</sup> siècle, ce sont les conditions des voyages maritimes mais aussi de la découverte d'autres mondes qui sont analysées, cependant que l'étude des bâtiments architecturaux permettant le transit des émigrants à la fin du xix<sup>e</sup> et dans la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle ouvre des horizons inattendus. Enfin, nous sommes ramenés à proximité de la Grande Guerre par l'étude des tentatives pour mettre sur pied une organisation unique de Défense nationale avant 1914. On ajoutera qu'une position de thèse nous permet d'aborder la question du rôle et de l'attitude des amiraux durant le gouvernement de Vichy, tandis que deux autres approfondissent l'une les problèmes de la citoyenneté à Marseille au xviii<sup>e</sup> siècle, l'autre l'essor et la chute irrémédiable de la pêche industrielle rochelaise au xx<sup>e</sup> siècle.

Tout cela montre le caractère novateur de la Revue d'histoire maritime. Le renouvellement est encore accru par de nombreux comptes rendus et par la publication d'une nouvelle liste de mémoires de masters et de thèses récemment soutenus dans les universités de notre pays.

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**  
n° 20 • 2015/1

**La Marine nationale et la  
Première Guerre mondiale :  
une histoire à redécouvrir**

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2015  
© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN PAPIER : 978-2-84050-988-2

PDF COMPLET : 979-10-231-1203-0

PDF À L'ARTICLE :

I Preneuf Vaisset Vial : 979-10-231-1204-7

I a Billard Delumeau Grinnaert : 979-10-231-1205-4

I a Gomez : 979-10-231-1206-1

I b Vaisset Preneuf : 979-10-231-1207-8

I b Borde : 979-10-231-1208-5

I b Boulard : 979-10-231-1209-2

I c Martin : 979-10-231-1210-8

I c Epkenhans : 979-10-231-1211-5

I d Bruneau : 979-10-231-1212-2

I d Robichon : 979-10-231-1213-9

**II Hattendorf : 979-10-231-1214-6**

II Roulet : 979-10-231-1215-3

II Boer : 979-10-231-1216-0

II Bosser : 979-10-231-1217-7

II Vial : 979-10-231-1218-4

III Xambo : 979-10-231-1219-1

III Moulinier : 979-10-231-1220-7

III Girardin Thibaud : 979-10-231-1221-4

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois,  
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

fax : (33)(0)1 53 10 57 66

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

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

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou.....	7
--------------------------	---

### I. DOSSIER

#### LA MARINE NATIONALE ET LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : UNE HISTOIRE À REDÉCOUVRIR

La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir Jean de Préneuf, Thomas Vaisset et Philippe Vial.....	15
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

#### COMBATTRE À LA MER

Les Dardanelles ou la fin de l'illusion des prédreadnoughts : l'apport de la modélisation informatique Jean-Yves Billard, Isabelle Delumeau et François Grinnaert .....	25
« Tranchées mouvantes... » : vivre et combattre sur les torpilleurs et contre-torpilleurs de la Zone des armées du Nord Olivier Gomez.....	43

#### LA GUERRE SUR MER : ENJEUX ET STRATÉGIES DE POUVOIR

Le Parlement, la Marine et la création de la direction de la guerre sous-marine, 1914-1917 Thomas Vaisset et Jean de Préneuf.....	67
Le Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime Christian Borde .....	91
La défense littorale pendant la Grande Guerre : un laboratoire interarmées ? Emmanuel Boulard .....	103

#### LA MARINE NATIONALE AU MIROIR DES AMIS ET DES ENNEMIS

La Marine nationale française vue par l'amiral Fisher : entre rival au long cours et allié inutile Christopher Martin.....	119
La flotte allemande de haute mer et la Marine française de la fin du XIX <sup>e</sup> siècle à la Première Guerre mondiale Michael Epkenhans.....	143

## COMMÉMORER ET REPRÉSENTER

La Marine française dans la Grande Guerre à l'épreuve de la littérature Jean-Baptiste Bruneau .....	157
Les missions Marine en 1917-1918 François Robichon.....	177

## II

### VARIA

L'histoire maritime, l'histoire de la science de la navigation et l' <i>Oxford Encyclopedia of Maritime History</i> John B. Hattendorf .....	195
Dire et raconter la traversée de l'Atlantique au xviii <sup>e</sup> siècle : les trois voyages de Jean-Baptiste Dutertre aux Antilles (1640-1656) Éric Roulet.....	205
4 Parcourir, observer et décrire le monde : le journal du <i>Voyage aux Indes orientales</i> de Mathieu de Gennez et la construction des savoirs par les navigateurs au siècle des Lumières Claire Boër .....	229
Pour une histoire architecturale des bâtiments de transit (1849-1934) Anne Bosser.....	249
La Défense nationale avant 1914, une utopie institutionnelle ? Philippe Vial.....	269

## III

### CHRONIQUE

« Vuyder la ville » : la fabrique de la citadinité dans un port méditerranéen (Marseille, 1660-1710) Position de thèse de Jean-Baptiste Xambo .....	297
L'essor et le déclin de la pêche industrielle à La Rochelle entre 1871 et 1994 Position de thèse d'Henri Moulinier .....	305
Des amiraux au service de Vichy Position de thèse d'Odile Girardin-Thibeaud .....	313
Listes des masters d'histoire maritime soutenus dans les universités françaises en 2012, 2013 et 2014 (suite).....	323

IV  
COMPTES RENDUS

Bernard Michon, <i>Le Port de Nantes au XVIII<sup>e</sup> siècle, construction d'une aire portuaire</i> .....	329
Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>L'Asie, la mer, le monde. Au temps des Compagnies des Indes</i> .....	333
« Les grands ports mondiaux », numéro spécial de <i>Questions internationales</i> .....	336
Michèle Battesti (dir.), <i>La Piraterie au fil de l'histoire : un défi pour l'État</i> .....	339
« En mer avec les pirates et les corsaires », n° 9 du <i>Figaro Histoire</i> .....	343
Antonella Alimento, <i>War, Trade and Neutrality: Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries</i> .....	345
Alain Blondy, avec la collaboration de Xavier Labat Saint Vincent, <i>Malte et Marseille au XVIII<sup>e</sup> siècle</i> .....	349
Collection Histoire maritime .....	353



## ÉDITORIAL

*Jean-Pierre Poussou*

Comme nous le pratiquons, le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* est construit autour d'un dossier : « La Marine nationale et la Première Guerre mondiale : une histoire à redécouvrir » ; à ce dossier s'ajoutent, en *Varia*, un ensemble de cinq contributions, ainsi que la chronique (listes de travaux venus à soutenance et positions de thèses), et les comptes rendus, soit un découpage classique, ce qui n'est pas le cas du contenu du numéro, à commencer par le dossier, fort de dix textes.

Même si c'est sa tâche primordiale, ce qui a parfois été oublié, le Service historique de la Défense (SHD) n'a pas simplement pour but de rassembler les archives concernant celle-ci, de les organiser et de les mettre au service du public, non seulement au centre national installé au château de Vincennes, que connaissent bien les chercheurs, mais aussi dans les dépôts provinciaux qui se trouvent, pour la Marine, à Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon, il lui revient également de rédiger, à la demande de l'état-major, des études et de valoriser les fonds dont il a la charge. C'est dans ce cadre que Thomas Vaisset et Philippe Vial, qui appartiennent au SHD, et Jean Martinant de Préneuf, actuellement maître de conférences à l'université Charles-de-Gaulle-Lille III mais qui fut auparavant membre du SHD, ont proposé de diriger et coordonner un dossier consacré à notre Marine nationale durant la Première Guerre mondiale, ce qu'avec raison ils ont appelé « une histoire à redécouvrir ».

Il en est résulté neuf contributions, que nous publions ici, précédées d'un texte de synthèse qui invite à redécouvrir cette histoire sans aucun doute quelque peu délaissée, et à en apprécier aussi bien l'historiographie que les enjeux et les approches. Il s'agissait également, bien évidemment, de se situer dans le cadre du centenaire de la Grande Guerre et, ce faisant, de répondre à un enjeu historiographique : si, outre-Manche, voire aux États-Unis, les historiens mettent volontiers en valeur le rôle des marines britannique et américaine, il n'en va pas de même pour la Marine nationale qui se voit créditer au mieux d'une participation mineure. L'historiographie française n'a pas été beaucoup plus généreuse. Pis encore, un auteur aussi connu que Paul Kennedy va même

jusqu'à oublier « le rôle de la Marine française dans l'adoption décisive des convois par les Alliés », thème dont on peut regretter au passage qu'il soit absent du présent dossier. Pour les coordonnateurs, un deuxième objectif était d'inciter à aborder l'étude de ce conflit sous l'angle de la globalité, en cherchant également quelles avaient été les retombées de notre activité maritime sur la société française, le troisième étant de mettre l'accent sur des aspects plus proprement techniques. Il s'agissait enfin de connaître les enjeux de pouvoir liés à la Marine nationale, qu'ils soient internes au pouvoir politique ou en lien avec l'armement en général.

8 Les contributions ont été regroupées en quatre thèmes : combattre à la mer ; la guerre sur mer : enjeux et stratégies de pouvoir ; la Marine nationale au miroir des amis et ennemis ; commémorer et représenter. Le premier est sans aucun doute le plus fondamental puisqu'il s'agit d'étudier la Marine au combat, thème extrêmement vaste qui aurait pu constituer à lui seul un dossier. D'un côté, avec O. Gomez, c'est l'action des torpilleurs et contre-torpilleurs dans la Zone des armées du Nord contre les torpilleurs et sous-marins allemands basés en Belgique, qui est analysée ; l'auteur montre, ce qui est nouveau, quelle fut l'expérience combattante en mer au cours de cette « petite guerre » menée dans des conditions souvent éprouvantes, notamment par suite des patrouilles et engagements nocturnes. De l'autre, nous disposons, ce qui est très rare, d'une véritable étude technique, réalisée par une équipe d'enseignants à l'École navale de Brest – I. Delumeau, J.-Y. Billard, F. Grinnaert –, qui nous apporte un texte très innovant puisqu'à partir de la modélisation informatique les auteurs de ce texte nous expliquent pourquoi, « au feu des Dardanelles », les pré-dreadnoughts français et britanniques ont échoué, ce qui contribua puissamment au revers que représenta cette opération et conduisit au retrait du Premier Lord de l'Amirauté, Winston Churchill ; grâce aux méthodes de l'archéologie expérimentale, on voit le poids qu'ont joué les défauts techniques dans l'échec de l'opération. C'est très neuf et très stimulant. À certains égards, la contribution d'E. Boulard, qui figure dans le second thème, aurait pu figurer dans le précédent puisqu'il s'agit de la bataille livrée dans les eaux côtières contre la flotte sous-marine allemande, mais l'auteur n'est pas tourné vers les combats proprement dit : son but est de souligner que, par un dépassement indispensable de la guerre des Armes, le conflit a obligé à la coopération sous peine de ne pouvoir faire face à la menace. Il s'agit à la fois d'un enjeu de pouvoir et de l'organisation et du déploiement de la défense littorale, questions bien peu connues jusqu'ici et que ses travaux de thèse l'ont amené à maîtriser. Avec Th. Vaisset et J. de Préneuf, nous nous situons au contraire au niveau du ministère lui-même : comment la Marine, le gouvernement et le Parlement se sont-ils affrontés et ont-ils collaboré pour diriger la guerre sous-marine ?

En fait, on eut à la fois la « dictature ministérielle » et la prédominance du Parlement sur l'état-major, le tout aboutissant à la création d'une direction générale indépendante de celui-ci. De collaboration, il est également question avec C. Borde, mais cette fois à propos de l'attitude du « Comité central des armateurs de France face aux enjeux de la guerre maritime » et de ses rapports avec l'État. Le lobbying des armateurs ne cessa pas, les affrontements non plus ; on en arriva, néanmoins, à la fin de la guerre, à un compromis.

Nous quittons le territoire hexagonal pour apprendre comment notre Marine était perçue à l'étranger. Tout ne pouvant être traité, le choix est bon puisque nous avons d'un côté, avec C. Martin, le regard du principal dirigeant de la *Royal Navy* au début du xx<sup>e</sup> siècle John A. Fisher, de l'autre, avec M. Epkenhans, un exposé de la manière dont la Marine allemande considérait les problèmes que pouvait lui poser la Marine française. Pour être intéressant, le texte de ce dernier a le défaut de s'arrêter au moment du conflit, et de n'aborder celui-ci que d'une manière très limitée, se situant ainsi presque en dehors du dossier. L'idée principale en est que nos voisins et ennemis ne prêtèrent qu'une attention limitée à notre Marine. Quant aux points de vue exprimés par Fisher, le moins que l'on puisse dire, c'est que le regard de notre principal allié était particulièrement décapant ; mais si ce texte est roboratif et très éclairant quant aux opinions existant outre-Manche, il a également le défaut de n'aborder que très peu le temps de la guerre lui-même. En un sens, cela fait contraste avec les représentations par les peintres de notre flotte de guerre ! Car F. Robichon attise notre curiosité en nous montrant comment, en plein conflit, cette vieille tradition des peintres de la Marine a été utilisée de manière tout à fait neuve puisque, si des peintres avaient été envoyés aux armées en 1916, la Marine avait été oubliée, ce qui fut réparé en 1917. Pour sa part, J.-B. Bruneau montre à travers les romans et essais consacrés à la guerre sur mer, un ensemble trop délaissé jusqu'ici, le regard souvent aigu que ceux qui écrivaient – et qui étaient souvent des hommes du métier – portèrent sur cette arme durant le conflit. Pour lui, la guerre sur mer entre 1914 et 1918, cesse d'être, comme c'est le cas à travers l'œuvre de G. G. Toudouze, « prétexte à l'aventure », ou de se limiter à une littérature de justification de l'action de la Marine » – P. Chack, L. Guichard – pour atteindre des réalités plus complexes, notamment celle de la vie des combattants en mer qu'évoquait plus haut dans ce numéro O. Gomez.

Aussi bien les diverses contributions que le texte de présentation du dossier, indiquent des pistes, soulignent les lacunes des recherches entreprises jusqu'à présent, et proposent une série d'axes pour les travaux à venir, ce qui est extrêmement précieux et sera très utile. On me permettra d'y ajouter l'idée qu'il faudrait aussi mieux scruter la manière dont, par delà les différences de sources, voire de méthodes, les historiens des pays étrangers ont abordé, tout

particulièrement au Royaume-Uni et aux États-Unis, l'étude de leurs Marines nationales à l'approche de la Grande Guerre, durant celle-ci, et au lendemain du conflit.

Parmi les cinq articles faisant partie des *Varia*, l'un d'entre eux peut se rattacher au dossier même s'il se situe en amont de celui-ci : c'est celui de Ph. Vial qui montre comment est née, avant 1914, dans l'esprit d'Henri Jung et de Gaston Moch, l'idée d'une Défense nationale unifiée, pour laquelle s'est battu Adolphe Messimy. À l'image de la Grande-Bretagne, la France s'est dotée en 1905 d'un organisme unique, le Conseil supérieur de la Défense nationale, mais son fonctionnement fut très médiocre. Messimy avait espéré une relance grâce à la réforme de 1911, mais ce ne fut pas le cas. Il est significatif pour nous que dans les débats qui furent les siens, notamment pour la défense des côtes et l'outremer, ne figuraient pas les marins ! D'ailleurs, Castex ne s'y intéressa pas. L'armée de terre resta donc tout à fait prédominante.

10

Deux autres textes concernent la navigation. À travers les voyages aux Antilles du père Dutertre, au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, É. Roulet évoque les conditions des passagers, montre à quel point le monde maritime leur paraît étrange et souligne la rudesse de la vie de marin. La traversée est un moment particulièrement éprouvant qui oblige chacun à puiser de profondes ressources en lui-même, l'intérêt du texte de Dutertre étant son caractère précis, loin du romanesque. Avec Mathieu de Gennes, dont les écrits sont analysés par C. Boër, il s'agit de tout autre chose : une nouvelle manière de voir qui correspond à l'émergence, au XVIII<sup>e</sup> siècle, des sciences de l'homme, et débouche sur la mise en valeur de la diversité du monde et des humains. Dès le début des voyages transatlantiques, les déplacements humains se sont multipliés, atteignant une ampleur inusitée avec la traite atlantique des noirs d'un côté, l'émigration européenne aux États-Unis de l'autre, la première aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, la seconde dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup>. Celle-ci était une réelle opportunité pour les grandes compagnies de navigation qui venaient de se constituer mais elles se trouvèrent confrontées à un problème matériel précis : comment organiser les ultimes lieux de transit pour émigrants ? La solution fut recherchée soit dans la construction d'hôtels adaptés à cette fonction, soit – en Grande-Bretagne – dans la construction de grands dépôts pour émigrants. C'est à l'histoire architecturale de ces bâtiments de transit que s'est consacrée A. Bossier, auteur d'un texte qui retiendra par son originalité.

Enfin, nous avons eu la chance que l'un des grands maîtres actuels de l'histoire maritime, John B. Hattendorf, nous confie le texte d'une conférence dans laquelle il a présenté l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* qu'il a dirigée. Il a voulu cet ouvrage pour rompre avec ce qu'il considère comme un enfermement de la plupart des spécialistes anglo-saxons d'histoire maritime, lesquels se

cantonnent pour la plupart à un domaine précis, sans guère se préoccuper de l'histoire globale, et ont du mal à participer à des démarches pluridisciplinaires, voire à se situer dans le cadre de vues transversales de l'histoire maritime. Il fut d'ailleurs douloureusement étonné par le refus premier d'une partie des collaborateurs pressentis à dépasser leur pré carré habituel. L'enjeu était donc de réaliser un ouvrage global, refusant l'histoire fragmentée pratiquée jusque-là, et fournissant un ouvrage de référence concernant tous les domaines de la science maritime sous le prisme de l'approche historique. La réalisation fut difficile à mettre en œuvre – il ne nous le cache pas – mais nous pouvons dire aujourd'hui que la réussite est totale, ce qui n'en rend que plus précieuse la publication de son texte.

La chronique a été nourrie grâce à la collaboration de plusieurs universités qui nous ont envoyé des listes de soutenances de masters ou de thèses. Il s'y est ajouté trois positions de thèse dont la soutenance vient tout juste de survenir et, bien entendu, plusieurs comptes rendus.



II

*Varia*



L'HISTOIRE MARITIME, L'HISTOIRE DE LA SCIENCE  
DE LA NAVIGATION ET L'*OXFORD ENCYCLOPEDIA*  
*OF MARITIME HISTORY*<sup>1</sup>

*John B. Hattendorf*  
*Ernst J. King Professor*  
*US Naval War College Newport RI*

Les expressions de *Maritime History* – histoire maritime – et d'*History of nautical science* – histoire de la science de la navigation – que l'on utilise pour décrire les travaux de recherche, ne suggèrent en aucune manière des concepts opposés : elles sont plutôt une manière de reconnaître l'existence de différents angles de perspective pour un même sujet. L'histoire maritime concerne les rapports de l'espèce humaine avec les mers et les océans. C'est une étude multidimensionnelle et humaniste des activités, expériences, interactions et réactions des êtres humains en lien avec les vastes régions couvertes d'eau qui représentent plus de 70 % de la surface du globe. Un chercheur qui s'occupe des questions maritimes, peut aborder son sujet à partir d'une grande variété de positions avantageuses, qui incluent les sciences, la technologie, la cartographie, l'industrie, l'économie, le commerce, la politique, l'art, la littérature, la sociologie et les questions sociales, la religion, les affaires maritimes et sociales, les relations internationales, les études comparatives pour les questions coloniales et impériales ainsi que pour le développement des institutions et des structures d'organisation, ou pour les communications, les migrations, les relations interculturelles, les ressources naturelles, les sports et les loisirs.

1 Cet essai a été présenté comme « Conclusions » de la XIV<sup>e</sup> Réunion internationale de l'histoire de la navigation, parrainée par l'*International Committee for the History of Nautical Science*, qui s'est tenue au Département des mathématiques de l'université de Coimbra (Portugal), les 23-25 octobre 2008. Il s'agit d'une version adaptée et augmentée de l'« Introduction » rédigée par J. B. Hattendorf comme directeur de l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Oxford, Oxford University Press, 2007, t. I, p. XVII-XX. Le Comité de rédaction de la *Revue d'histoire maritime* remercie très vivement notre collègue et ami J. B. Hattendorf de lui avoir confié le texte de cet essai pour être publié en français, tant l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History* est un monument de la recherche en histoire maritime et un ouvrage essentiel dans le cours de son développement. Traduction de Jean-Pierre Poussou.

À plusieurs égards, l'histoire maritime a été une dimension oubliée de l'histoire globale. En effet, nous nous sommes tellement habitués, pour parler de notre monde, à dire « la terre » et « l'orbite terrestre », que, parfois, nous avons complètement perdu de vue que ces mots se réfèrent seulement aux territoires émergés et donc que, par essence, ils excluent les réalités maritimes. Pourtant, dans l'histoire globale, l'histoire maritime est un thème très large, qui recoupe les frontières habituelles des disciplines académiques. À bien des égards, c'est un champ des recherches scientifiques et de l'écriture de l'histoire aussi large que nouveau, et qui se développe de manière interdisciplinaire bien que ses racines profondes se trouvent dans des connaissances scientifiques plus anciennes, se situant dans des parties très restreintes du champ des connaissances. Tel n'est pas le cas de l'étude de plusieurs thèmes au sein du vaste champ qui est celui de l'histoire maritime: c'est au contraire une activité récente. Sans doute le plus vieux domaine de l'histoire maritime à l'intérieur de la tradition de publications en langue anglaise est-il celui de l'exploration maritime qui s'est développée à partir des traductions en anglais de l'œuvre de Pierre le Martyr – *Peter Martyr*<sup>2</sup>. Mais ce fut Richard Hakluyt qui eut la plus grande importance par sa compilation des premiers récits de voyage effectués à l'époque élisabéthaine. Nous lui devons *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation* (1598-1600), œuvre qu'un professeur titulaire de la chaire *Regius* de l'université d'Oxford à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, James Anthony Froude, a qualifié de « prose épique de la nation anglaise ». La collection réunie par Hakluyt fut suivie par d'autres, mais aussi par les récits de première main, très largement lus, de marins des derniers siècles, tels que George Anson ou James Cook. Les volumes typiques de ce genre furent largement consacrés à des récits de voyage ou aux descriptions de différentes parties du monde. De tels ouvrages furent si largement lus qu'ils furent parodiés dès le XVIII<sup>e</sup> siècle par des écrivains, tels Jonathan Swift dans son chef-d'œuvre satirique: les *Voyages de Gulliver* (1726).

Pour en venir à un aspect différent de l'histoire maritime, le secrétaire de l'Amirauté, Josiah Burchett écrivit la première histoire générale navale parue en langue anglaise: *A Complete History of the Most Remarkable Transactions at Sea* (1720). C'est un ouvrage typique des premiers travaux consacrés aux affaires navales: il s'agit d'un dossier réuni par un professionnel dont les intérêts dans ce domaine étaient largement limités aux matières professionnelles. Ce qui est non moins typique, c'est qu'il se limite aux opérations navales et aux récits

2 Il s'agit de la forme anglicisée du nom de Pietro Martire d'Anghiera (c.1457-1526), œuvre traduite en anglais par Richard Eden sous les titres: *The Decades of the New World or West India* (1555) et *The History of travayle in the West and East Indies* (1577).

des batailles entre les marines de guerre, même s'il a eu le mérite d'utiliser des rapports officiels comme base de ses derniers chapitres. Les études des villes ports, des conditions de travail, de la construction navale, de la pêche et des activités liées au commerce maritime ne vinrent que beaucoup plus tard, tout comme celles de l'art ou de la littérature maritimes. Au début, la focale fut très largement placée sur les événements maritimes nationaux ; l'angle de vision ne s'élargit que lentement pour faire place aux réussites maritimes des autres pays. C'est seulement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle que des historiens comme Sir John Knox Laughton, Alfred Thayer Mahan et Sir Julian Corbett fondèrent et développèrent une approche analytique plus large de l'histoire navale.

À partir de sa fondation, en 1846, *l'Hakluyt Society* a joué un rôle majeur dans le domaine de l'histoire de cette science en mettant à la disposition des chercheurs et lecteurs de nombreux textes de grande importance. S'appuyant sur eux, aussi bien que contribuant à leur publication, E. G. R. Taylor créa l'érudition britannique moderne dans ce domaine en rédigeant *Tudor Geography 1485-1583*<sup>3</sup> et *Late Tudor and Early Stuart Geography 1583-1650*<sup>4</sup>. David W. Waters suivit en publiant un livre fondateur : *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times*<sup>5</sup>.

Depuis un quart de siècle, les chercheurs en histoire maritime appartenant au monde de langue anglaise sont, de manière tout à fait typique, divisés en sous-spécialités de petites dimensions. Ils vont rarement de l'une à l'autre, et ne font aucun effort ou essai pour embrasser de manière large l'ensemble du champ maritime. Bien que ce ne soit pas le cas des historiens maritimes écrivant dans d'autres pays et dans d'autres langues, ceux de langue anglaise ont tendance à se définir par leur sous-spécialité plutôt que par le champ global de l'histoire maritime ; ils se définissent eux-mêmes comme historien naval, spécialiste d'histoire économique maritime, historien des sciences maritimes, ou de la science nautique et de la navigation, historien de l'hydrographie ou de l'exploration. Dans les années 1980, des historiens du yachting ou des loisirs balnéaires, de la littérature et de l'art consacrés à la mer, du travail et de l'histoire sociale maritime ont tout juste commencé à acquérir une plus grande importance dans le domaine maritime. Au début, eux aussi sont restés isolés à l'intérieur de petits groupes qui partageaient le même intérêt pour leur propre sous-spécialité, défendant parfois farouchement l'unique caractéristique d'un domaine tout à fait particulier, même contre d'autres historiens appartenant au domaine maritime. En outre, de nombreuses sous-spécialités ont eu tendance à

3 London, Methuen, 1930.

4 London, Methuen, 1934.

5 New Haven, Yale University Press, 1958.

se définir elles-mêmes par un centrage national, les auteurs allant même souvent jusqu'à se restreindre d'eux-mêmes à des périodes particulières au sein d'une seule histoire nationale.

À la fin des années 1980 et au cours des années 1990, cette situation commença à changer radicalement. Plusieurs historiens commencèrent à avoir des vues plus larges et à nouer des liens entre les sous-spécialités, lançant ainsi de nouvelles approches, et ouvrant à la recherche de nouveaux domaines. Vers les années 1990, il était devenu clair que le lien commun servant de socle à toutes ces approches si variées était l'emploi de l'adjectif « maritime », mot qui désigne ce qui a un lien avec les navires ou les concerne, ainsi que le *shipping*, la navigation, les marins, et également tous ces gens et toutes ces activités qui bordent les mers, qui vivent des activités liées aux mers et aux océans, ou de celles qui leur sont associées.

198

Sous ce label général d'histoire maritime, chacune des sous-spécialités a un lien avec une gamme spécifique d'approches académiques. Pour les historiens de l'économie maritime, les liens fondamentaux sont avec l'histoire économique et la *business history*; ceux des historiens navals avec l'histoire diplomatique, militaire et internationale; pour ceux qui étudient la littérature et l'art maritimes, avec les champs très larges de l'histoire de l'art et de la littérature; pour l'historien des explorations maritimes, avec l'histoire de l'expansion impériale et des interactions relevant de l'histoire globale de la culture; quant aux historiens de la navigation, la liaison fondamentale est avec l'histoire des sciences et de la technologie, en portant un intérêt spécial aux histoires de la cosmographie, de l'astronomie, de la cartographie et des mathématiques. Chacune de ces connexions avec des disciplines académiques particulières et des domaines spécialisés aide à définir ces sous-spécialités particulières, mais elles sont aussi connectées entre elles parce qu'elles ont en commun l'élément maritime. C'est celui-ci qui, par ses liaisons transversales et ses relations à travers les sous-spécialités, devient une extension révélatrice et importante de larges aspects des événements nationaux et internationaux survenus à terre.

Pour proposer un exemple, en termes très larges l'étude des empires maritimes et des rivalités internationales nécessite un éclairage spécial qui relie les politiques intérieures des grandes puissances à la politique et à l'économie internationales, et inclut des comparaisons entre les méthodes et usages technologiques du domaine maritime. Une telle interprétation maritime des relations internationales est la base qui nous permet de comprendre les interactions entre les grandes puissances, durant la paix comme pendant la guerre, des temps anciens jusqu'à aujourd'hui. Même quand on le considère à son niveau le plus basique, un navire est bâti dans un endroit précis, et il est le produit de certains facteurs nationaux – politiques, économiques, sociaux, scientifiques, technologiques et

industriels – qui se reflètent dans son dessin et dans sa construction. Quand ce bateau appareille et vogue sur les mers, la recherche entre dans un monde différent. Elle doit maintenant utiliser de manière pratique les résultats des investigations faites dans le domaine des sciences nautiques et de la navigation. En même temps, le navire entre dans un contexte international plus large, de dimension globale, qui a ses circonstances propres, telles que les guerres, les relations interculturelles, les rivalités impériales, la recherche scientifique, les échanges de marchandises, la transmission des espèces et de l'information, l'extraction des ressources maritimes et sous-marines, et l'accumulation du capital produite par le commerce. En même temps encore, quand le navire quitte le réseau d'activités qu'il a créé et se prépare à traverser les mers et océans, il reste un microcosme de la société qu'il a laissée sur les rivages. Pour beaucoup d'hommes à travers l'histoire les traversées maritimes furent de longues et isolées expériences dans un bateau parti sur les mers durant de nombreuses semaines – et même de nombreux mois – sans pouvoir apercevoir la terre. Cela créait à l'intérieur du navire une dimension sociale si déterminante qu'elle affectait le résultat des voyages des individus et, sur une plus large échelle encore, des conditions de travail à l'intérieur du monde et des activités maritimes.

Quand on la considère dans toute son ampleur, l'histoire maritime comprend des séries distinctes de thèmes ayant des rapports entre eux et qui sont liés de diverse manière à travers les sous-spécialités de ce domaine historique. La conception qui a présidé à la réalisation de l'*Oxford Encyclopedia of Maritime History*, a été de présenter cet ensemble de thèmes historiques et d'informations sous la forme de sommaires aisément accessibles, afin qu'elle puisse répondre aussi bien aux besoins des chercheurs qu'à ceux d'un large public. L'*Encyclopedia* fournit à ses utilisateurs – qu'il s'agisse de lecteurs généralistes, d'étudiants des collèges ou des universités, ou de chercheurs voulant trouver de l'information, des définitions, des idées pour des articles de recherche – une vue d'ensemble de la recherche récente, ou une introduction à de nombreux aspects de l'histoire maritime. Jusqu'à maintenant, cette information ne pouvait être glanée qu'avec difficulté, à partir d'une grande bibliothèque professionnelle consacrée aux questions maritimes; il n'y avait aucune référence en anglais pour ce domaine de recherche.

En effet, la première encyclopédie maritime fut dans doute celle du père Georges Fournier: *Hydrographie*, parue à Paris en 1643, mais, sans même se soucier de savoir dans quelle mesure elle est restée utilisable pour des époques plus récentes, il est certain que ce qu'il voulait, c'était fournir un ouvrage de référence pour les aspects techniques et spécialisés des questions maritimes à son époque, et nullement répondre à des objectifs historiques. Les seuls ouvrages d'une portée comparable à celui-ci sont, en Espagne, l'*Enciclopedia general*

*del mar*<sup>6</sup>, qui combine encyclopédie et dictionnaire, ce qui inclut aussi bien des détails scientifiques sur les aspects physiques et biologiques de la science maritime que sur l'information historique, puis, en Hollande, la *Maritieme Encyclopedie*<sup>7</sup>, et, en France, le *Dictionnaire d'histoire maritime*<sup>8</sup> dirigé par Michel Vergé-Franceschi, ouvrage d'un large registre, composé de courtes notices sur l'ensemble de l'histoire maritime mondiale. En anglais, enfin, il y a plusieurs importants ouvrages de référence sur des aspects de l'histoire maritime tels que *The British Museum Encyclopedia of Underwater and Maritime Archeology*<sup>9</sup>, *Ships of the World: An Historical Encyclopedia*<sup>10</sup>, *Naval Warfare: An International Encyclopedia*<sup>11</sup>, *The Oxford Companion to Ships and the Sea*<sup>12</sup>. Aucun d'entre eux, néanmoins, n'a eu pour but de servir d'ouvrage de référence scientifique pour l'histoire maritime tout entière. C'est justement ce qu'essaie d'être *l'Oxford Encyclopedia*.

200

Pour atteindre cet objectif dans ce domaine de l'histoire maritime qui s'est tellement fragmenté en sous-spécialités et n'a réellement commencé à fusionner en un vaste ensemble que récemment, il a fallu organiser un très large effort de collaboration scientifique. Dans le but de jeter un pont entre les différentes sous-spécialités et de bâtir de larges vues d'ensemble dont le comité éditorial tout entier avait jugé qu'elles étaient nécessaires, nous avons réuni une équipe de directeurs sur des sujets donnés et de conseillers d'édition représentant chacun une sous-spécialité, avec pour tous la volonté commune et la capacité de contribuer à aboutir à la vaste perspective que nous recherchions. En outre, nous avons sollicité les avis d'un large échantillon de conseillers d'édition et de consultants qui ont tous contribué de manière substantielle à élargir l'étendue du produit final. Travaillant en collaboration avec le directeur en chef, chaque directeur d'un sujet précis avait pour première responsabilité de conceptualiser la portée de chacun des articles situés dans le domaine dont il s'occupait et de revoir l'ensemble des articles de ce domaine une fois qu'ils avaient été achevés, préparant des jugements pour l'avis futur du directeur en chef et son approbation finale.

*L'Oxford Encyclopedia of Maritime History* réunit donc 942 articles, placés par ordre alphabétique. Plus de 850 collaborateurs, appartenant à 49 pays différents, ont participé à la réalisation de ce projet qui a duré huit ans. On y trouve de grands articles qui résument dans un anglais clairement écrit, l'état présent de la

6 José María Martínez-Hidalgo y Teran (dir.), Madrid, Ediciones Garriga, 1957-1958, 8 vol.

7 W. P. L. Spruit, J. de Beylen *et al.*, Bussum, Uniboek B.V., 1970-1973, 7 vol.

8 Paris, Robert Laffont, coll. « Bouquins », 2002, 2 vol.

9 James P. Delgado (dir.), London, British Museum Press, 1997.

10 Lincoln P. Paine (dir.), Boston, Houghton Mifflin, 1997.

11 Spencer C. Tucker (dir.), Santa Barbara (Calif.), ABC CLIO, 2002, 3 vol.

12 Peter Kemp and I. C. B. Dean (dir.), Oxford, Oxford University Press, 1976, 2<sup>e</sup> éd. 2005.

connaissance historique dans l'ensemble de ce domaine. On y trouve également plus de 425 illustrations, et plus de 60 cartes ou diagrammes nautiques.

Un article type comporte trois parties : le développement, les repères, la bibliographie. Pour guider les lecteurs d'un article à propos des discussions mentionnées qui se situent ailleurs dans l'ouvrage, les références sont placées juste après le développement. Vient ensuite une bibliographie choisie qui permet au lecteur d'aller plus en profondeur, voire dans le détail, à propos du sujet dont il est question, grâce aux plus importants travaux existant en quelque langue que ce soit, et en indiquant également les travaux les plus utiles en anglais. Au sein de la principale table alphabétique de l'*Encyclopédie*, des entrées aveugles dirigent l'utilisateur grâce à des formes alternatives du terme d'entrée de l'article considéré. Comme chaque terme n'est pas concerné par une entrée aveugle, le reste peut être trouvé dans les 219 pages de l'index, qui se trouvent à la fin de l'*Encyclopédie*. Par exemple, à la lettre « A », il n'y a aucun article « Astrolabe », mais ce thème est inclus dans un article plus large intitulé : « *Navigational Instruments: Measurements of Altitude* », et il est également mentionné dans neuf autres articles. De même, à la lettre « B » il n'y a aucun article « *Bathythermograph* », mais le sujet est traité dans un article plus large : « *Marine Science Instruments; Measurements of Depth* ». Ces exemples soulignent cette donnée fondamentale qu'une telle encyclopédie historique est très différente dans sa conception d'un dictionnaire historique. Alors que celui-ci est une large réunion de notices sur des sujets précis, un article de l'*Encyclopédie* relie de larges aires de connaissances sur des domaines précis, et essaie de fournir une vaste mais succincte analyse qui les réunit dans un large sommaire des connaissances scientifiques actuelles.

L'expérience que fut cette entreprise a permis de faire apparaître des éléments intéressants concernant ce vaste champ de l'histoire maritime ainsi que les conséquences de l'insularité passée sur les sous-spécialités séparées. Pour plusieurs domaines, le but de l'*Encyclopédie* a été de fournir des articles reposant sur de larges bases et des sommaires analytiques de thèmes globaux de l'histoire maritime tels qu'ils ont été définis auparavant, à partir de l'état présent des connaissances en histoire maritime. Plusieurs domaines ont pu être abordés ensemble en demandant à différents auteurs d'écrire des textes particuliers pour aboutir à un article sur le thème retenu. D'autres n'ont pas donné lieu à une recherche suffisante pour produire un tel article, et, dans de tels cas, nous n'avons pas eu d'autre choix que de renvoyer à l'état présent des connaissances. En dépit de ces limitations et frustrations avérées, nous pouvons présenter l'*Encyclopédie* comme étant un effort pionnier dans le domaine de la connaissance scientifique. Maintenant, nous nous tournons vers d'autres chercheurs qui ont désormais la possibilité d'utiliser ces premières pierres

pour bâtir sur ces fondations, et ainsi d'élargir et de développer plus avant une connaissance globale du champ de l'histoire maritime.

202 Si l'on veut regarder plus loin, en cherchant à développer de manière plus large le domaine du maritime, je pense que les problèmes et frustrations que nous avons rencontrés au cours de notre processus de collaboration pour réaliser l'*Encyclopédie* a mis en lumière plusieurs défis spécifiques que rencontrent tous ceux qui travaillent en histoire maritime. De mon point de vue personnel, en tant que directeur de l'ouvrage, j'ai été choqué – quoiqu'à la réflexion je suppose que je n'aurais pas dû l'être – par la répugnance de si nombreux chercheurs à penser de manière large à propos de leurs sujets de recherche historique et à replacer leur très spécifique recherche personnelle à l'intérieur du vaste contexte thématique du sujet, et dans un cadre plus large aussi bien dans le temps que dans l'espace. Alors qu'une attention fort louable a généralement été portée à la précision factuelle et à des détails particuliers, même à propos de sujets limités, je me suis heurté de manière répétée à un ensemble de contributeurs – de différents potentiels – qui éprouvaient de l'horreur à placer un sujet précis et une période précise dans un contexte plus large. Cela suscita en moi un grand désappointement, non seulement sur le plan pratique parce qu'il me fallait trouver quelqu'un pour rédiger les articles que je souhaitais et qu'il fallait réaliser dans les limites de la publication, mais plus encore parce que cela me paraissait révéler des horizons limités à l'intérieur du champ de l'histoire maritime. Or, ce qui est à mes yeux de manière frappante un aspect fondamental de la recherche historique, c'est que chaque chercheur doit comprendre que sa propre recherche dans un domaine particulier a besoin de connaître les larges développements sur le sujet qui sont intervenus à travers le temps, et tout autant d'être située à l'intérieur d'un vaste champ de connaissances. Je ne mentionnerai pas ici des noms de chercheurs ni même les domaines concernés, mon but n'étant pas d'embarrasser tel ou tel individu. Il est plutôt d'attirer l'attention sur cet élargissement des perspectives que nous pouvons promouvoir – je l'espère – aussi bien pour les recherches actuelles que pour celles de demain. En prenant une de ces sous-spécialités de l'histoire maritime : l'histoire des sciences nautiques, domaine dans lequel travaillent beaucoup de ceux qui sont présents ici, et en encourageant ceux qui travaillent à l'intérieur de cette sous-spécialité à penser leur domaine non seulement à l'intérieur des frontières traditionnelles du thème mais encore en relation avec d'autres sous-spécialités de l'histoire académique, peut-être même en utilisant les perspectives et les résultats d'autres disciplines académiques auxquelles ces sous-spécialités ont recours, nous pouvons effectivement réaliser des contributions au développement de la connaissance dans le champ de l'histoire maritime aussi bien qu'apporter une contribution à une meilleure connaissance de l'histoire générale.

Il est possible que mon point de vue laisse indifférents ceux qui n'ont jamais essayé d'entreprendre une tâche qui pourrait sembler trop énorme. Pour ceux qui n'ont jamais essayé de le faire, je leur recommande de réaliser l'exercice intellectuel qui consiste à écrire un article représentant un sommaire fortement compressé d'un millier de mots ou environ, sur quelque large thème pour lequel la recherche menée est centrale, en déplaçant la focale initiale correspondant à une période de temps limitée et d'une étendue restreinte que les nouvelles recherches d'archives requièrent, ainsi qu'en s'efforçant de suivre ce thème à travers les siècles et à travers un vaste espace du globe. D'un autre côté, c'est une tâche de communication, provocatrice mais utile, de connaître le champ entier de la recherche que l'on mène. Cela exige de glisser d'une focale précise à des données d'ensemble, en comparant, opposant et liant idées et influences pour décrire le large contour de leur développement à travers un vaste espace de temps. Il y a du danger à céder à la tentation d'accorder à des facteurs mineurs une importance qu'on ne pourrait pas prouver. De tels travaux demandent que soit maîtrisé le domaine considéré, et que l'on ait un jugement scientifique équilibré qui reflète à la fois les connaissances nouvelles et celles depuis longtemps assurées. C'est peut-être une forme d'art mineure en elle-même, mais je suis étonné qu'un nombre significatif de chercheurs en histoire maritime aient refusé cette tâche non parce qu'ils ne voulaient pas y passer du temps mais parce qu'ils semblaient écrasés par les larges vues et connaissances que cette tâche réclamait. Un tel travail devrait pourtant être une nécessité si nous voulons communiquer nos considérations savantes et contribuer ainsi à l'élargissement des connaissances.

Dans le but d'aller effectivement plus loin dans le vaste champ de l'histoire maritime, et pour faire avancer la connaissance de celle-ci comme une partie de l'histoire globale, nous avons tous besoin d'être capables de situer notre recherche personnelle à l'intérieur d'une large perspective ainsi que de connaître les interactions existant entre les nombreuses sous-spécialités de l'histoire maritime.



## 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 Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup>*  
*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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*