

Revue d'histoire maritime

26

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

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

COMPTES RENDUS

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

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
FED 4124 Sorbonne Université

Thèse soutenue le 15 février 2018 à la faculté des lettres de Sorbonne Université devant un jury présidé par Bertrand Haan (Sorbonne Université) et composé de Filipe Castro (Texas A & M University), Olivier Chaline (Sorbonne Université, directeur de la thèse), Anna Crespo Solana (Madrid, CSIC) et Max Guérout (GRAN).

189

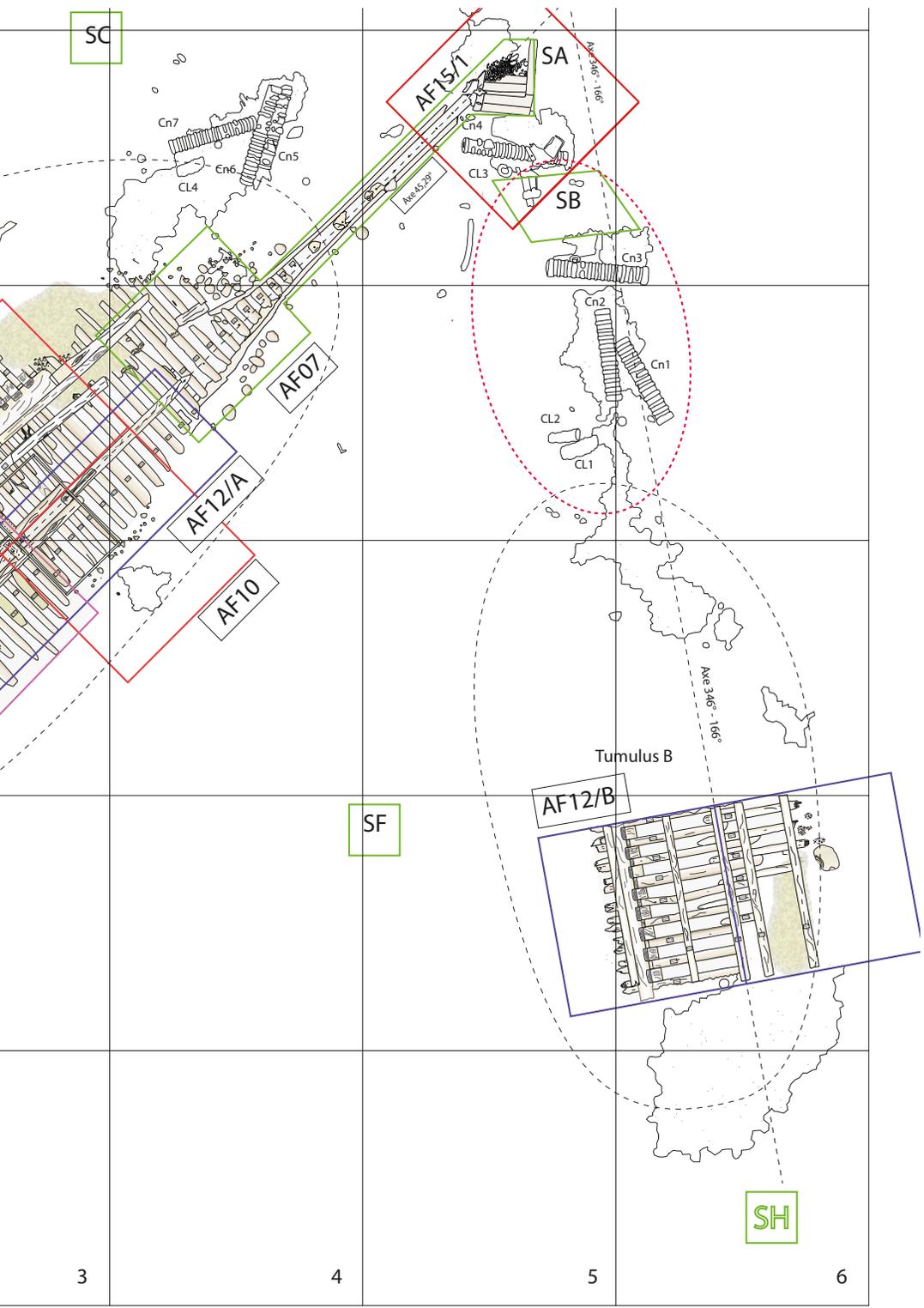
INTRODUCTION

Cette thèse est l'aboutissement d'une étape importante dans un programme de recherche, initié en 2005 et 2006 avec la découverte des épaves de la Mortella dans la baie de Saint-Florent, en Corse – il y a donc maintenant plus de douze ans –, et l'entreprise de la fouille archéologique de l'une d'entre-elles, l'épave de la Mortella III, qui a fait l'objet de cinq campagnes entre 2010 et 2015 (fig. 1). J'évoque ici l'aboutissement d'une étape et non un aboutissement tout court, tant il est vrai – et ceux qui auront lu mon travail l'auront, je pense, bien mesuré – que celui-ci ouvre en définitive plus de pistes et d'axes de recherche qu'il n'en conclue véritablement.

Évoquons ces perspectives de recherche, mais aussi les difficultés qui les accompagnent. Je souhaiterais par ailleurs préciser quelques points qui me paraissent importants concernant ma démarche et les questionnements qui lui sont liés. Mais avant tout, je souhaite exprimer ma gratitude au professeur Chaline pour m'avoir accompagné et guidé au cours de toutes ces années de recherche, à Max Guérout pour sa relecture attentive, ainsi qu'aux membres du jury pour avoir pris la peine d'évaluer mon travail. J'ai conscience de la complexité du sujet et de la technicité de mon texte et je sais que sa lecture exige un effort. Ma reconnaissance s'adresse enfin à la professeure Ana Crespo qui a fait le déplacement depuis Madrid et qui a affronté mon texte dans une langue qui n'est pas la sienne. Ceci est également vrai pour le professeur Castro : qu'ils soient tous ici chaleureusement remerciés.

1. Planimétrie du site de la Mortella III
Les rectangles de couleur indiquent les zones de fouille





3

4

5

6

SC

SF

SH

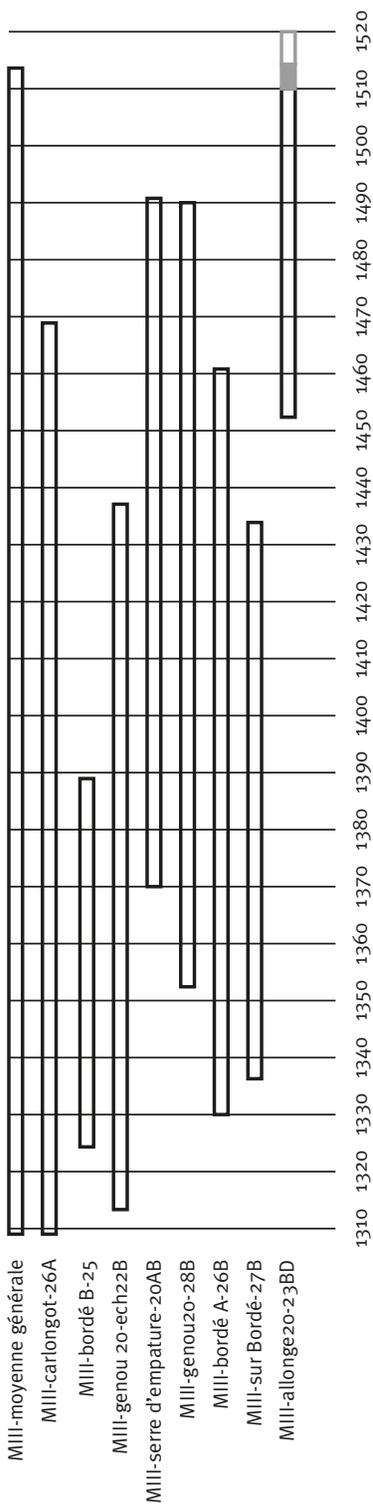
Disons tout d'abord dire quelques mots sur l'importance du segment chronologique sur lequel nous situe l'épave de la *Mortella III*, qui nous amène en effet à explorer la construction navale en Méditerranée à une époque clé, celle du premier tiers du xv^e siècle. Je rappelle que de façon extraordinairement précise, la datation dendrochronologique a permis de déterminer que les arbres qui ont servi à la construction à la coque du bâtiment ont été abattus entre 1517 et 1520 (fig. 2 et 3). On se situe donc à l'apogée de la Renaissance italienne. Les historiens savent bien l'importance de cette période brillante qui puise sa source au sein des États d'Italie et rayonnent sur l'Europe tout entière. Il s'agit aussi d'une période de transition qui marque un trait d'union entre le Moyen Âge et l'époque moderne. Et c'est d'ailleurs un des aspects fascinants de l'épave de la *Mortella III* : elle est à la fois héritière d'une tradition constructive ancrée dans le Moyen Âge et porteuse d'innovations qui contiennent les germes préfigurant la modernité.

192



2. Les échantillons de la membrure centrale de l'épave

3. Étude dendrochronologique, réalisée par Fabien Langenegger (OPAN, Neuchâtel), en vue de la détermination d'une datation absolue (1517 et 1520)



La Renaissance est une révolution humaniste, elle amène l'homme à porter pour la première fois un regard neuf et aigu sur le monde qui l'entoure, et le bateau constitue pour cela un outil privilégié : je rappelle que c'est le bateau qui permet de réaliser les grandes découvertes à l'époque qui nous occupe : entre la fin du xv^e siècle et le premier tiers du xvi^e (Vasco de Gama, Colomb, Magellan). Au-delà de ses qualités comme outil d'exploration et de conquête, en Méditerranée, à cette époque, il est avant tout un outil de guerre et un vecteur essentiel du commerce :

- on sait comment Venise contrôle les voies maritimes qui lui permettent de dominer le commerce avec l'Orient au moyen de sa flotte de grandes galères, les *galea grossa de merchato* ;
- on sait aussi comment Gênes, qui opte pour des navires de haut bord, contrôle le commerce de l'alun au xv^e siècle qu'elle transporte avec une typologie particulière de grosses unités, les *caracas*, et celui du blé et des céréales au xvi^e siècle avec un bâtiment d'une typologie également particulière, la *nave*.

194

À LA RECHERCHE D'UN MODÈLE CONSTRUCTIF ET ARCHITECTURAL MÉDITERRANÉEN

C'est en définitive le portrait d'un bâtiment de cette dernière typologie, la *nave*, un navire de commerce armé d'origine génoise, que la fouille des vestiges architecturaux de l'épave de la Mortella III a permis d'esquisser (fig. 4 et 5).

L'étude de ces vestiges architecturaux – dont je précise qu'elle constitue le centre de gravité de ma thèse – a été menée en poursuivant un enjeu majeur qui est de contribuer à documenter un modèle constructif et architectural pour l'espace maritime méditerranéen au xvi^e siècle. Autrement dit, toutes les problématiques abordées à l'occasion de la fouille de l'épave de la Mortella III font, au départ, intervenir un questionnement spatial : c'est là un premier aspect essentiel de ma démarche. Initialement, on dispose d'une ébauche d'un modèle technique méditerranéen qui a été décrit vers la fin des années 1990 par un certain nombre de chercheurs, notamment par Éric Rieth. Ce modèle est confronté à deux limites. La première est liée à la rareté de la documentation archéologique pour la Méditerranée. C'est d'ailleurs pour cette raison que ce modèle s'est construit plus par référence au modèle ibéroatlantique proposé par Thomas Oertling à la fin des années 1980, que sur la base de séries statistiques pour la Méditerranée. En effet, si l'on dispose d'une quinzaine d'épaves qui permettent au début des années 2000 de documenter le modèle atlantique, en dehors de la Mortella III, on ne compte encore aujourd'hui que deux épaves de « construction méditerranéenne » qui ont fait l'objet d'une étude architecturale : l'épave de Villefranche-sur-Mer, la *Lomellina*, datée de 1516, et



la goleca

pescosolite



celle de Calvi I, datée de la fin du *xvi*^e siècle. En dehors de ces deux épaves, nous disposons de très peu de choses. On citera celles de :

- Yassi-Ada III, qui ouvre un aperçu sur la construction ottomane ;
- Delta II, une épave génoise de grand potentiel, mais qui n'a pu être observée que furtivement avant d'être recouverte par un quai industriel à Cadix ;
- Cala Culip VI, enfin, qui apporte également sa contribution, mais qui doit être prise avec prudence, car de chronologie beaucoup plus ancienne (fin du *xiii*^e, début du *xiv*^e siècle).

Le **tableau 1** expose les principales techniques constructives qui ont pu être observées sur des épaves de tradition constructive méditerranéenne.

La faiblesse de la documentation a pour conséquence un certain nombre d'autres difficultés d'analyse et d'interprétation : elle rend notamment plus ardue la distinction entre ce qui constitue des marqueurs liés aux standards de la culture technique méditerranéenne proprement dite, et les faits archéologiques liés à des faits conjoncturels : par exemple, les critères personnels du constructeur dans certains de ses choix techniques. S'il a voyagé, il peut en avoir importé et adopté des techniques constructives provenant de l'extérieur. On pourra également citer les options prises qui ne font pas partie d'un choix délibéré, mais plutôt d'un choix par défaut : par exemple, un constructeur qui aurait employé du chêne pour la construction de la coque, mais qui emploiera du pin, la seule essence disponible sur le marché au moment de lancer le chantier. Ce sont, en définitive, tous les événements qui feront diverger la réalité de la construction de la théorie du modèle.

Les faits archéologiques nous mettent souvent face à une réalité de la construction complexe, et il convient de s'efforcer de ne pas trop la simplifier, tâche assurément plus difficile quand on ne dispose pour seul appui que d'une documentation aussi lacunaire que celle qui existe pour la Méditerranée. Toujours dans le même ordre d'idée, la vision que nous avons de l'espace maritime méditerranéen – qui en archéologie recouvre le sens d'un espace technique – ne peut être résumée aux quelques épaves italiennes que nous connaissons aujourd'hui. Et il conviendra à l'avenir de resserrer les contours trop lâches de cet ensemble méditerranéen, avec notamment la création de sous-ensembles, parmi lesquels sera représentée la construction navale dans le monde musulman au *xvi*^e siècle, qui actuellement en est pratiquement absente.

Je voudrais évoquer à présent la seconde limite de nos modèles, aussi bien méditerranéen qu'atlantique : ils ne concernent que les techniques constructives. C'est à dire, les modes d'assemblage des pièces de la membrure, la typologie des empattures, les caractéristiques des liaisons et de fixation des pièces entre

◀ 5. Une *nave* de la deuxième moitié du *xvi*^e siècle

Fresque du palais d'Álvaro de Bazán, d'après Giovanni Battista Castello

Tableau 1. Principales techniques constructives qui ont pu être observées sur des épaves de tradition constructive méditerranéenne

Épaves / procédés construction	Période	Origine probable	Type d'empanure varangue / genou entre les couples de balancement	Clouage du bordé à la membrure	Section des clous	Type d'emplanture	Quille	Traitement ext. coque
Cala Culip	xiv ^e siècle	Catalogne	Écarts à « cadeau »			2 carlingots et taquets latéraux		
Mortella III	xv ^e siècle	Gênes	Écarts à « cadeau » et empanures simples 2 clous en fer	Clous en fer à pointes rabattues	Circulaire	2 carlingots et taquets latéraux 2 clés	Quille double, écarts « bout à bout »	Brai
Villefranche		Gênes	Écarts à « cadeau », empanures simples queues d'aronde 2 clous en fer	Clous en fer à pointes perdues	Circulaire	2 carlingots et taquets latéraux 2 clés	Quille simple	Plomb
Calvi I		Italie	Empanures avec écart en forme de queue d'aronde	Clous en fer	Circulaire sur une partie du galbord			
Delta II		Gênes	Écarts à « cadeau » entre fourcats et genoux fixation par des clous en fer	Clous en fer		2 carlingots et taquets latéraux 3 clés?	Quille double	Plomb
Yassi-Ada		Turquie	Écarts à « cadeau » fixation par 2 clous en fer	Clous en fer	Quadrangulaire			

elles, etc. Autrement dit, ils n'abordent que les aspects qui concernent les modes de fabrication mais à aucun moment ceux qui concernent l'architecture du bâtiment, c'est-à-dire ses formes et ses proportions. Or il s'agit là d'un aspect essentiel qui ne peut être ignoré de nos modèles, car les formes et proportions qui sont données à un bâtiment ne sont pas les mêmes dans la culture constructive méditerranéenne et l'atlantique.

Dans la méthodologie de travail que j'ai mise en œuvre on notera que j'ai pris soin de séparer tout ce qui concerne les techniques de construction qui relèvent du mode de fabrication de ce qui concerne l'architecture du bâtiment proprement dite, qui renvoie à ses proportions d'une part – c'est-à-dire aux relations qui existent entre les mesures qui lui sont données –, et à ses formes, d'autre part, c'est-à-dire à ce qui détermine sa géométrie. Un chapitre complet de ma thèse est consacré à cette thématique qui est placée, comme je l'ai dit, dans une perspective spatiale. Il s'agit là d'une seconde particularité de ma démarche.

PERSPECTIVES HISTORIQUES : L'HISTOIRE ET L'ARCHÉOLOGIE DE CONCERT

Enfin, sur le versant historique, maintenant, l'étude documentaire qui a été réalisée parallèlement à la fouille dans les archives et bibliothèques espagnoles, françaises et italiennes a permis de dresser le portrait historique de ces *navis* génoises. Par prudence, j'ajouterais que certaines conclusions de cette étude restent encore à être confirmées, mais on peut d'ores et déjà affirmer que les épaves de la Mortella correspondent très probablement à la *Boscaina* et à la *Ferrara*, des bâtiments de commerce originaires de Rapallo – port situé à 25 km au sud-est de Gênes, à laquelle il a fait allégeance au XII^e siècle.

C'est la mise au jour d'un certain nombre de textes, notamment ceux d'Agostino Giustiniani¹ et de Paolo Giovio², des écrivains contemporains des faits, qui a permis de circonscrire l'évènement. Ces textes qui sont donc de source primaire apportent un double niveau d'information :

1. D'abord sur les naufrages eux-mêmes, qui mettent en scène les deux *navis* précédemment évoquées qui se firent piéger dans la baie de Saint-Florent au milieu du mois d'août 1527. Faute de vent elles n'étaient plus manœuvrantes et condamnées à se faire rattraper par une flotte de galères françaises qui abordait la baie à toutes rames. N'ayant aucun moyen de lui échapper, les équipages des

1 Agostino Giustiniani, *Castigatissimi annali con la loro copiosa tavola della Eccelsa et Illustrissima Repubblica di Genova*, Genoa, 1537/Cambridge (Mass.), Omnisys, 1990, en ligne sur Gallica : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k58804h>.

2 Paolo Giovio, *Histoires sur les choses faictes et avenues de son temps en toutes les parties du monde*, Lyon, Guillaume Roville, 1555, t. II.

navis débarquèrent à terre et sabordèrent les deux navires en y mettant le feu pour éviter qu'ils ne tombent dans les mains de l'ennemi.

2. Le deuxième niveau d'information historique concerne le contexte politique général qui conduit au naufrage, en l'occurrence les guerres d'Italie de l'année 1527, avec le blocus de Gênes entrepris par un ensemble de flottes alliées connues sous le nom de « ligue de Cognac » parmi lesquelles on trouve la flotte française, celle du pape Clément VII, de Venise, de Florence et d'Andréa Doria qui à l'époque était encore le bras armé de François I^{er} en Méditerranée et qui n'hésita pas à frapper Gênes, sa propre ville d'origine, elle-même alliée à l'Espagne de Charles Quint. C'est donc à ce contexte complexe et tumultueux de la septième guerre d'Italie que renvoient et permettent d'explorer les naufrages de la *Mortella*, puisqu'on sait aujourd'hui que les deux navires génois, la *Boscaina* et la *Ferrara*, étaient en mission pour tenter de ravitailler Gênes affamée par le blocus avec du grain sicilien.

200

Ces informations issues du travail de recherche documentaire ont permis de faire progresser l'étude architecturale en synchronisation et en bonne harmonie avec l'étude historique. C'est, je crois, un autre aspect qui donne sa particularité à ce travail où l'archéologie et l'histoire ont progressé de façon concomitante et en s'enrichissant mutuellement.

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*