

Revue d'histoire maritime

29

Le ballast :
pratiques et conséquences

Gaurier – 979-10-231-2385-2

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 29
Le ballast :
pratiques et
conséquences

Mathias Tranchant

Pour tenir la mer, un bateau doit être lesté. Mais ce que l'on dépose dans la cale à cette fin a bien peu attiré l'attention des historiens, à la différence des marchandises transportées. C'est donc cette thématique largement inédite qui est abordée dans le numéro de la *Revue d'histoire maritime*.

Les mots, en désignant le lest dans ce qu'il a de concret et pesant, font saisir à la fois ce qui est indispensable en toutes circonstances et ce qui est variable selon le chargement, ce qui ne bougera plus et ce qu'on pourra, au contraire, déplacer d'une partie à l'autre de la coque. Selon le voyage, la quantité de lest n'est pas la même. Grande est la diversité des pratiques que révèlent aussi bien les fouilles archéologiques que les textes juridiques. Quels produits va-t-on charger ? pierres de taille variée, gueuses de fer, canons usagés, etc. Où les déposer à bord ? Selon quels plans ? Qu'en faire quand on n'en a plus besoin ?

Autant de questions qui nous conduisent aussi bien vers la stabilité du navire que vers les havres et chenaux que les délestages obstruent, vers la fiscalité portuaire que vers les navigations.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

25€

979-10-231-0670-1

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : Anonyme, *Navires dans le port d'Alger, 1857-1853*,
image stéréoscopique sur papier albuminé, Amsterdam, Rijksmuseum / CC0 1.0.
Graphisme : Atelier Papier



temos CNRS
temps · mondes · sociétés · UMR 9016



Revue d'histoire maritime

29

**Le ballast :
pratiques et conséquences**

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0670-1

PDF complet : 979-10-231-2380-7

Introduction – 979-10-231-2381-4

Martin & Nantet – 979-10-231-2382-1

Tranchant – 979-10-231-2383-8

Sauzeau – 979-10-231-2384-5

Gaurier – 979-10-231-2385-2

Guibert – 979-10-231-2386-9

Marzagalli – 979-10-231-2387-6

Varia. Pouly – 979-10-231-2388-3

Varia. Mariet – 979-10-231-2389-0

Varia. Schneider – 979-10-231-2390-6

Chroniques. du Boullay & Drémeaux – 979-10-231-2391-3

Chroniques. Retureau – 979-10-231-2392-0

Chroniques. Le Bouedec – 979-10-231-2393-7

Comptes rendus – 979-10-231-2394-4

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

<https://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 (28) était consacré à « Sortir de la guerre sur mer ».
Le prochain numéro (30) aura pour thème « La Police des ports ».

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	6
-----------------	---

LE BALLAST : PRATIQUES ET CONSÉQUENCES

Introduction	11
Mathias Tranchant	
Le lest : éléments de terminologie à l'usage des archéologues	15
Guillaume Martins & Emmanuel Nantet	
La gestion du lest dans les ports de la France atlantique à la fin du Moyen Âge	31
Mathias Tranchant	
Le délestage dans la mer des Pertuis charentais (xvi ^e -xix ^e siècle)	49
Thierry Sauzeau	
Ballast, lestage et délestage dans l'ordonnance de la marine d'août 1681	63
Dominique Gaurier	
Lest et pratiques de lestage sur les navires à destination des Antilles : état des lieux et perspectives de recherche en histoire et en archéologie maritimes (fin xvii ^e -début xix ^e siècle)	77
Jean-Sébastien Guibert	
La part du lest dans la navigation dans la France à la veille de la Révolution française. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus	103
Silvia Marzagalli	

VARIA

- Entre l'Écosse et la France, Antoine-Vincent Walsh, un armateur jacobite au service de deux rois(1745-1746)117
Étienne Pouly
- De l'Atlantique aux mers de Chine :Rochefort, port impérial au XIX^e siècle(1793-1913)135
Vincent Mariet
- Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique, des vecteurs de diffusion outre-Atlantique du modèle gastronomique français149
Jean-Baptiste Schneider

CHRONIQUES

- Nouvelles perspectives sur les archives de French Lines & Compagnies195
Marie-Anne du Boullay & François Drémeaux
- Position de thèse. Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866).....207
Hervé Retureau
- Hommage à André Lespagnol.....218
Gérard le Bouëdec

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus.....221

Le ballast : pratiques et conséquences

BALLAST, LESTAGE ET DÉLESTAGE
DANS L'ORDONNANCE DE LA MARINE D'AOÛT 1681

Dominique Gaurier
Université de Nantes, CDMO UE 1165

Avant d'interroger les textes législatifs de la période moderne qui lui sont consacrés, il n'est pas mauvais d'examiner la définition qui a été donnée du lest, du lestage et du délestage, sachant que le mot de « ballast » qui est aussi utilisé n'est jamais que la traduction anglaise du mot « lest ». Nous emprunterons ces définitions à Charles Romme, dans son *Dictionnaire de la marine française*¹.

Le lest y est ainsi défini :

LEST. s. m. *Ballast*. Assemblage de morceaux de fer ou de petits cailloux, ou de matières lourdes, qu'on entasse avec ordre jusqu'à une certaine hauteur dans le fond d'un vaisseau, pour abaisser, par leur grande pesanteur spécifique, le lieu du centre de gravité de ce vaisseau chargé, et contribuer ainsi à augmenter la stabilité dont la forme de la carène peut le rendre susceptible. Le lest en fer, *iron ballast*, ou les matières les plus pesantes sont arrangées dans le fond de la cale ; ensuite ce premier lest est recouvert d'un lest en pierres, *stone ballast*, et l'un et l'autre sont distribués de manière qu'ils puissent rendre les plus douces possibles, les oscillations que la mer communique aux vaisseaux. C'est le dernier lest qui sert de lit aux barriques, plus ou moins grandes, qui contiennent des approvisionnements, et elles y sont enfoncées ou engravées de manière qu'elles ne peuvent changer de place, dans les mouvements quelconques d'un vaisseau. – Tout bâtiment qui n'est encore chargé que de ces deux espèces de lest, en quelque quantité que ce puisse être, est dit être sur son lest, *ship on her ballast*. S'il navigue dans cet état, il est dit aller ou revenir sur son lest, *to go on the ballast*, *to return on the ballast*. – Un vaisseau fait du lest, lorsqu'on le charge de son lest².

La définition suivante est celle du lestage :

LESTAGE. s. m. *Lestage*. Action de lester un bâtiment. Les hommes occupés d'une telle opération, travaillent au lestage, et ceux qui la dirigent font observer

1 Charles Romme, *Dictionnaire de la marine française avec figures*, Paris, Chez Barrois l'aîné, 1813.

2 *Ibid.*, p. 358-359.

les règles de l'art du lestage, pour la rendre aussi favorable qu'elle peut l'être au développement, ainsi qu'à la perfection des bonnes qualités d'un bâtiment³.

Il est maintenant question du verbe « lester » :

LESTER. v. a. *To ballast*. Charger les parties inférieures de la cale d'un vaisseau de matières très-pesantes, pour donner à ce bâtiment un nouveau degré de stabilité, ou pour ajouter à la résistance que, par la forme de sa carène, il peut opposer aux puissances qui tendent, ou à trop l'incliner latéralement, ou à lui faire faire des oscillations trop vives et trop étendues. Ces matières sont assez ordinairement, ou des morceaux de fer, ou des pierres, des cailloux, etc. Ces poids sont au nombre de toutes les choses utiles à la sûreté de la navigation, et ne font pas partie ou ne sont pas comptées comme faisant partie de ce qu'on nomme la charge, le chargement ou la cargaison d'un vaisseau. – Lorsque le poids est suffisant aux besoins, et bien ordonné suivant les règles de l'expérience et de la théorie, alors un bâtiment est bien lesté, mais l'insuffisance et le désordre font dire qu'il n'est pas assez lesté ou qu'il est mal lesté⁴.

64

Quant au délestage pour terminer, la définition qui en est donnée est alors la suivante :

DÉLESTAGE. S.m. *Unballasting*. Action de délester ou de décharger le lest d'un bâtiment, et ce lest est un amas de pierres ou de morceaux de fer qui sont ordinairement placés dans le fond d'un bâtiment, pour lui faire prendre et garder la situation qu'il doit avoir en flottant sur l'eau⁵.

À travers de telles définitions, on peut observer qu'il n'a pas été parlé des sacs chargés de sable qui pouvaient également servir de lest à défaut d'autres charges possibles, en ajout aux cailloux ou pierres utilisés. La question des délestages semble donc avoir toujours été posée aux différents abris, ports ou havres destinés à accueillir les vaisseaux, dès lors que l'emplacement géographiquement retenu pour ces derniers pouvait conduire à une élévation du fond ou à un encombrement des estuaires venant alors empêcher tant l'accès aux ports que le séjour même dans les ports ou havres.

Mathias Tranchant faisait ainsi judicieusement observer que, pour les nouveaux havres qui avaient été créés à partir du XII^e siècle, ces derniers avaient été situés dans des abris de front de mer qui, selon leur exposition, ne bénéficiaient pas nécessairement de l'effet de chasse que pouvait apporter un cours d'eau situé

3 *Ibid.*, p. 359.

4 *Ibid.*

5 *Ibid.*, p. 204.

tout auprès et donc, que leurs fonds et leur accès nécessitaient un entretien non seulement très coûteux, mais aussi obligatoirement régulier, sans quoi ils ne deviendraient progressivement sans plus aucune utilité à la suite de l'accumulation des encombrements que suscitaient les délestages des bâtiments dans les ports eux-mêmes ou dans les estuaires⁶. Or, aucune disposition ne peut être retrouvée à cet égard dans les différentes coutumes maritimes de l'époque médiévale, alors que les difficultés qui pouvaient en naître ne pouvaient d'être pourtant bien connues.

Avant d'en venir aux dispositions à caractère législatif, on peut dans un premier temps tenter de faire un petit panorama des types de lest utilisés dans les navires à l'époque moderne. Suivront alors les mesures que l'on tenta de prendre contre les délestages sauvages, mais qui n'obtinrent guère de vrais résultats. Ce fut alors avec les deux grandes ordonnances de Louis XIV, celle de la marine commerciale du mois d'août 1681, puis, plus tardivement, l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux militaires du 15 avril 1689, que l'ensemble de ces dispositions commença à agir de façon plus efficace et à être suivi d'effet. Il s'agit bien évidemment là de mesures de police, qui relèvent donc du droit public comme on les qualifierait aujourd'hui, tandis que les deux ordonnances en question ne procédaient pas à cette distinction formelle au sein du droit, mêlant les dispositions de droit privé à celles tenant du droit public pour instituer de véritables codes maritimes embrassant l'ensemble des matières en relevant.

LES MATÉRIAUX TRADITIONNELLEMENT UTILISÉS POUR CONSTITUER LE LEST

Comme les définitions données par Charles Romme et indiquées plus haut l'ont bien montré, plusieurs types de matériaux furent utilisés au lestage des navires. Le matériau le plus utilisé durant le xvi^e siècle semble avoir été la pierre. Celle-ci peut être de toute taille, allant de blocs importants jusqu'aux tailles les plus infimes, à travers les graviers ou même les sables. L'usage de grosses pierres semble avoir été pratiqué durant la période médiévale, puisque l'on y voyait des navires chargés de blocs de marbre prélevés sur des monuments antiques et à destination de la construction de bâtiments de prestige pour ne pas rentrer à vide, ce marbre ayant d'ailleurs en outre l'avantage de pouvoir constituer un *saleable ballast* ou un « lest vendable⁷ ». À cet égard, Montesquieu faisait très judicieusement observer dans son *Esprit des lois*:

6 Mathias Tranchant, « Les ports maritimes en France au Moyen Âge », dans *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge. Actes du XXXVe congrès de la SHMESP*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2005, p. 21-31, *loc. cit.* p. 24.

7 Michael Greenhalch, *Marble Past, Monumental Present, Building with Antiquities in the Medieval Mediterranean*, Leiden/Boston, Brill, 2009, p. 127-129.

Il arrive quelquefois qu'une nation qui fait le commerce d'économie, ayant besoin d'une marchandise d'un pays qui lui serve de fonds pour se procurer les marchandises d'un autre, se contente de ne gagner très peu, et quelquefois rien, sur les unes ; dans l'espérance ou la certitude de gagner beaucoup sur les autres. Ainsi, lorsque la Hollande faisait presque seule le commerce du Midi au nord de l'Europe, les vins de France, qu'elle portait au nord, ne lui servaient, en quelque manière, que de fonds pour faire son commerce dans le nord.

On sait que souvent, en Hollande, de certains genres de marchandise venue de loin, ne s'y vendent pas plus cher qu'ils n'ont coûté sur les lieux mêmes. Voici la raison qu'on en donne : Un capitaine, qui a besoin de lester son bateau, prendra du marbre ; il a besoin de bois pour l'arrimage, il en achètera ; et, pourvu qu'il n'y perde rien, il croira avoir beaucoup fait. C'est ainsi que la Hollande a aussi ses carrières et ses forêts.

Non seulement un commerce qui ne donne rien peut être utile ; un commerce même désavantageux peut l'être. J'ai ouï dire, en Hollande, que la pêche à la baleine, en général, ne rend presque jamais ce qu'elle coûte : mais ceux qui ont été employés à la construction du vaisseau, ceux qui ont fourni les agrès, les appareaux, les vivres, sont aussi ceux qui prennent le principal intérêt à cette pêche. Perdissent-ils sur la pêche, ils ont gagné sur les fournitures. Ce commerce est une espèce de loterie, et chacun est séduit par l'espérance d'un billet noir (*i.e.* un billet gagnant). Tout le monde aime jouer ; et les gens les plus sages jouent volontiers, lorsqu'ils ne voient point les apparences du jeu, ses égarements, ses violences, ses dissipations, la perte du temps, et même de toute la vie⁸.

Le sable présente en effet le gros avantage d'être rapidement et directement disponible sur les diverses côtes. Il présente cependant un inconvénient majeur : s'il n'a pas été suffisamment bien conditionné dans des sacs qui peuvent être alors assez aisément portés à bord par les matelots ; si ces derniers viennent à craquer, le sable peut se répandre au fond du navire et mettre ainsi en péril le bateau et sa cargaison en finissant par déséquilibrer celui-là en coulant dans tous les trous et interstices du vaisseau à l'image d'un liquide, outre le fait qu'il peut aussi engorger les pompes qui servent à l'évacuation des eaux entrées dans le navire et les rendre ainsi totalement inefficaces. Il reste que, malgré ses inconvénients, le sable sera largement le moyen de lestage le plus utilisé.

On utilisait aussi des pierres de plus grosse importance, dès lors qu'elles pouvaient être aisément déplacées par un ou deux hommes et donc, plus

8 Montesquieu, *De l'esprit des lois*, Chronologie, introduction, bibliographie par Victor Goldschmidt, Paris, Garnier Flammarion, 1979, t. II, 4^e partie, livre XX, chap. VI, Quelques effets « d'une grand navigation », p. 13-14.

facilement manœuvrées que le sable, voire aussi être déchargées. De plus, les pierres ne nécessitaient aucun conditionnement particulier comme le sable et, en même temps qu'elles, étaient aussi utilisés des graviers que l'on disposait entre les pierres pour leur éviter de glisser et d'endommager ainsi la coque. Ces mêmes pierres pouvaient parfois servir à la construction, tout comme les briques qui pouvaient aussi servir de lest, et donc ne pas être totalement sans profit pour le transporteur qui les chargeait pour lester son navire.

D'autres matériaux servirent également de lest en fonction des zones dont étaient originaires les navires. On utilisa ainsi tant du fer, souvent des barres de fer et des lingots, mais ici peut-être aussi au titre de *saleable ballast*, du corail, notamment dans les Caraïbes et le Golfe de Mexico, soit en morceaux importants soit sous forme de débris, mais également du ciment, comme ce fut le cas dans certains navires espagnols construits aux XVII^e et XVIII^e siècles, ou encore de la terre⁹. Au titre de *saleable ballast*, on pouvait également trouver les tuiles et la chaux. Mais tout lest n'était pas forcément revendable – on parle alors de *unsaleable ballast* – et devait alors être déchargé du vaisseau en payant des droits pour autoriser ce déchargement, à l'instar de tout délestage.

L'eau n'a été utilisée comme lest que dans la seconde moitié du XIX^e siècle, c'est-à-dire lorsque les navires furent dotés d'une coque en fer, avec des réservoirs appropriés pour contenir cette eau chargée par un pompage direct dans la mer, d'autant qu'elle peut également être facilement évacuée par le biais de la manœuvre inverse du pompage. Cette dernière manière de lestage n'est d'ailleurs pas sans poser actuellement de très graves questions liées au transfert de plantes et d'animaux marins propres à certains milieux dans d'autres endroits où ils ont aujourd'hui tendance à devenir endémiques et très perturbateurs des équilibres écologiques, pour y manquer des prédateurs qu'ils connaissaient dans leurs lieux d'origine.

LES VAINES TENTATIVES DE RÉPRESSION DES DÉLESTAGES SAUVAGES

Le premier texte maritime français de quelque ampleur qu'était l'édit sur l'amirauté de mars 1584, ne dit pas un mot du lestage et du délestage des vaisseaux, alors qu'elle aborde, dans la cadre de la fonction de l'amiral accordée par Henri III au duc de Joyeuse, diverses autres questions en rapport avec la marine, mais sans suivre un véritable plan organisant cet ensemble qui reste assez disparate, au contraire des ordonnances qui avaient été faites dans les

9 Matt J. Gifford, *Everything is Ballast: An Examination of Ballast Related Practices and Ballast from the Emanuel Point Shipwrecks*, mémoire de master, University of West Florida, 2014, p. 16-28.

Pays-Bas sous contrôle de l'Espagne par les rois Charles Quint en 1540 et 1551, et par son successeur Philippe II en 1563.

Il fallut attendre l'ordonnance de 1629, connue sous le nom de Code Michau pour avoir été faite à l'initiative du chancelier Michel de Marillac, pour que son article 458, évoque enfin la question en ces termes : « Défendons pareillement aux maîtres et conducteurs des navires et vaisseaux au retour de leurs voyages, de descharger le lest de leurs navires, sur les rais et dans les ports et havres, sur peine de confiscation desdits vaisseaux, et des marchandises qui se trouveront dedans¹⁰. »

68

Cette interdiction fait partie des trente derniers articles de l'ordonnance spécialement consacrés à la matière maritime, à savoir des articles 430 à 460, qui terminaient un texte fait sous la forme d'une ordonnance générale pour réformer la police du royaume tout comme celles qui avaient émaillé le xvi^e siècle à la suite des différentes tenues des états généraux, c'est-à-dire traitant sans distinction de toutes les matières que l'on entendait réformer. En tout cas, les différentes cours souveraines de justice refusèrent d'enregistrer ce texte qui, malgré les réformes souvent utiles qui y étaient proposées, ne reçut jamais d'exécution, si ce n'est dans certaines de ses dispositions très particulières et donc, de façon limitée. Il reste que les pénalités portées contre les contrevenants y étaient fort sévères – confiscation des navires et de leur cargaison –, mais restèrent en fin de compte sans aucune application.

René-Josué Valin, dans son *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, remarque que des lettres patentes du 9 janvier 1640, ainsi qu'un règlement du duc de Vendôme du 1^{er} octobre 1660, qui reprenaient cette même sévérité des peines contre ceux qui contreviendraient aux règles prescrites pour le lestage et le délestage des navires, pas plus d'ailleurs que l'arrêt du Conseil du 24 janvier 1665, n'obtinrent pas de vrais résultats.

La situation fut dès lors telle que, comme le relève un autre arrêt du Conseil, en date du 9 mars 1670, « les grands vaisseaux qui abordoient auparavant avec facilité les ports et havres, n'y pouvoient plus rentrer, au préjudice du service de Sa Majesté et du commerce général du Royaume¹¹ ». Ce même arrêt du Conseil réglait alors en dix articles la manière de procéder au lestage et au délestage

10 *Ordonnance du Roy Louis XIII, Roy de France et de Navarre, Sur les plaintes et doléances faites par les Deputez des Estats de son Royaume, convoqués et assemblés en la ville de Paris en l'année 1614, et sur les advis donnés à sa Majesté par les assemblées des Notables, tenués à Rouën en l'année 1617, et à Paris en l'année 1626*, Toulouse, Arnaud Colomiez, 1633, p. 239.

11 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Jérôme Légier, 1766, t. II, p. 509. Voir également « Code des armées navales », dans *Histoire générale de la Marine*, Amsterdam/Paris, Antoine Boudet, 1758, t. III, p. 67.

des vaisseaux, son exécution étant en outre renforcée non seulement d'une lourde peine pécuniaire, à savoir une amende de 2 000 livres, mais également de peines corporelles en cas de récidive¹², dont la juridiction était attribuée aux commissaires en fonction dans les provinces où se trouvaient des ports ordinaires, et aux intendants de marine pour les ports royaux.

Un autre règlement, en date du 6 octobre 1674, étendait aux ports et arsenaux de marine les mesures adoptées dans le règlement de 1670. L'article II du titre douzième de ce règlement disposait ainsi que :

Sa Majesté veut que les Intendants ou Commissaires généraux qui serviront dans les ports, s'appliquent particulièrement à conserver la profondeur dans les rades, entrées des rivières, ports, havres et retraites des vaisseaux, même à l'augmenter par tous les moyens praticables, soit avec des machines ou autrement.

L'article III qui le suit énonce par ailleurs que

le lest pouvant être utilement employé dans quelques-uns des ports qui servent de retraite aux vaisseaux de Sa Majesté, à l'établissement des chemins, à fortifier des digues et chaussées, et à élever des rivages pour se garantir d'inondations ; l'Intendant ou Commissaire général fera l'application de ce lest, comme il jugera à propos. Et il est fait défenses à toutes personnes d'enlever du lest, ou de s'en servir, que par l'ordre dudit Intendant ou Commissaire général.

Tandis que le dernier article de ce même titre commandait également de faire sonder « le fond des rades, entrées et abords, pour découvrir et reconnoître toutes les matières dures qui peuvent y avoir été laissées, comme ancres, roches et autres, et ils donneront leur ordre ensuite pour les faire retirer, ensorte que ces matières ne puissent faire courir aucun risque aux vaisseaux dans leur entrée ou leur séjour¹³ », mais aussi de baliser les routes d'entrée et de sortie pour assurer la sécurité des navires.

12 L'art. VIII de ce règlement dispose ainsi : « L'exécution du présent Règlement étant si importante, que par faute d'observation le commerce du Royaume en pourroit être notablement diminué, Sa Majesté veut que les contrevenans soient si sévèrement punis, que les exemples qui en seront faits puissent empêcher absolument la continuation des désordres qui se sont commis dans le passé ; et pour cet effet Sa Majesté ordonne que le procès soit fait et parfait ausdits Capitaines, Maîtres de navires, et à tous autres qui se trouveront avoir jetté ou fait jeter tout ou partie de leur lest et autres matières dans lesdites rades, bassins des ports, havres, canaux des rivières, ou autres canaux affluans dans lesdits bassins et havres, clandestinement ou de nuit, et sans les formalités prescrites par les articles ci-dessus, avec confiscation de leurs navires ou autres bâtimens, et iceux condamnés en deux mille livres d'amende pour la première fois, et en cas de récidive, à peine afflictive » (Repris du « Code des armées navales », dans *Histoire générale de la Marine*, op. cit., t. III, p. 32).

13 *Ibid.*, p. 69-70.

On peut pourtant constater qu'une mesure utile, malheureusement restée sans grand effet, prévoyait dans ce règlement la réutilisation possible des lests délaissés pour renforcer les digues ou réparer des chemins.

Les autorités publiques semblaient donc avoir depuis longtemps pris clairement conscience des difficultés que pouvaient faire naître de tels délestages que l'on peut qualifier de sauvages, d'autant que ces derniers étaient réalisés là où cela paraissait le plus facile aux maîtres des navires tant de commerce que de guerre. Il apparaît néanmoins encore une fois que de telles dispositions sont restées sans effet, à un tel point que, comme l'écrit Valin, elles furent même considérées comme ayant tacitement été révoquées¹⁴.

70 En 1664, Jean-Baptiste Colbert présentait cependant au roi son projet qui devait permettre à la France de parvenir à la suprématie militaire et navale « pour la gloire du roi et le bien de l'État¹⁵ ». Il s'agissait alors à ses yeux de favoriser la construction d'une vraie flotte de guerre, mais aussi de reconstituer une flotte marchande et pour cela, d'assurer le contrôle administratif et social des gens de mer¹⁶. Cette enquête générale commandée par Colbert avait pour but de constituer une base d'information préalable et nécessaire à la préparation et la rédaction de ce grand texte que fut l'ordonnance de la marine d'août 1681. À l'occasion de l'enquête menée en 1665 dans les ressorts des amirautés¹⁷, le pouvoir royal semble avoir été désormais tout à fait conscient qu'il était devenu urgent de régler la question relative aux accès nautiques des rivières, mais aussi des ports et havres du royaume, et donc, des mesures nécessaires à prendre au regard des délestages qui s'y faisaient, et de la nécessité de prendre toutes les mesures qu'il fallait pour faire cesser ces pratiques qui se révélaient souvent être très préjudiciables¹⁸.

14 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance*, op. cit., t. II, p. 510.

15 Jean Meyer, « Colbert », dans Henry Méchoulan & Joël Cornette (dir.), *L'État Classique (1652-1715). Regards sur la pensée politique de la France dans le second XVII^e siècle*, Paris, Vrin, 1996, p. 189-190.

16 Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle. Actes du colloque international de Lorient, 24-26 septembre 1998*, Rennes, PUR/UBS, 2000; Dominique Gaurier, « De la marine à rames à la marine à voiles », dans Jean-Pierre Beurrier, *Droits maritimes* [à paraître], Paris, Dalloz, section 3, 022.83.

17 Voir sur les enquêtes menées notamment sur le littoral atlantique, Martine Acerra et Thierry Sauzeau, « Zones construites, zones désertes sur le littoral atlantique. Les leçons du passé », *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 222, 2012, p. 105-109.

18 Michel Bochaca & Jean-Luc Sarrazin (dir.), *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*, Rennes, PUR, 2007.

LA RÉORGANISATION EFFECTIVE DE L'INTERDICTION DU DÉLESTAGE ET DE LA RÉPRESSION
PAR L'ORDONNANCE DE LA MARINE DE 1681 ET DANS CELLE DE LA MARINE MILITAIRE
DE 1689

Huit années séparent ces deux textes. Le premier a été rédigé du vivant de Colbert, tandis que le second a été promulgué cinq années après sa mort survenue en 1683.

C'est ainsi que, comme résultat de ces enquêtes commandées par Colbert, on put enfin espérer voir régler par la voie législative, dans le titre IV du livre IV de l'ordonnance de la marine d'août 1681 et, plus tardivement donc, dans le livre XI, titre III de l'ordonnance de la marine militaire du 15 avril 1689, la question liée au lest des navires, en l'abordant cette fois-ci sous l'angle particulier du lestage et du délestage des navires de guerre.

Tout le monde n'ayant pas à portée de la main ces deux grands textes, nous pensons qu'il est d'abord nécessaire d'en citer intégralement les dispositions pour, par la suite, faire les observations qui seront nécessaires à leur propos.

Les huit articles repris du titre IV du livre IV de l'ordonnance de 1681 qui concerne la seule marine du commerce, sont les suivants :

Art. I : Tous capitaines ou maîtres de navires venant de la mer, seront tenus en faisant leur rapport aux Officiers de l'Amirauté, de déclarer la quantité du lest qu'ils auront à leur bord, à peine de vingt livres d'amende.

Art. II : Les Syndics et Echevins des villes et communautés seront tenus de désigner, et même de fournir si besoin est, les lieux ou emplacements nécessaires et suffisants pour recevoir le lest, ensorte qu'il ne puisse être emporté par la mer.

Art. III : Après le délestage des bâtimens, les Maîtres des bateaux ou gabares qui auront été employés, seront tenus, à peine de trois livres d'amende, de faire leur déclaration aux Officiers de l'Amirauté, de la qualité de tonneaux qui en auront été tirés.

Art. IV : Tous bâtimens embraquant ou déchargeant du lest, auront une voile qui tiendra au bord, tant du vaisseau que de la gabare, à peine de cinquante livres d'amende solidaire contre les maîtres des navires et gabares.

Art. V : Tous mariniers pourront être employés au lestage et délestage des vaisseaux, avec les gens de l'équipage.

Art. VI : Faisons défense à tous capitaines et maîtres de navires de jeter leur lest dans les ports, canaux, bassins et rades, à peine de 500 liv. d'amende pour la première fois, et de saisie et de confiscation de leur bâtimens en cas de récidive ; et aux délesteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce destinés, à peine de punition corporelle.

Art. VII : Faisons aussi défense, sous pareille peine, aux capitaines et maîtres de navires de délester leurs bâtimens, et aux maîtres et patrons de gabare ou bateaux lesteurs, de travailler au lestage ou délestage d'aucuns vaisseaux pendant la nuit.

Art. VIII : Enjoignons au maître de quai de tenir la main à ce que le lestage ou délestage des vaisseaux soit fait conformément à la présente Ordonnance, à peine d'en répondre en son nom, et d'amende arbitraire¹⁹.

L'ordonnance de la marine militaire va quant à elle bien évidemment traiter des mesures concernant les seuls ports et arsenaux militaires, mais cependant sans vraie différence quant à l'esprit général des mesures adoptées quant au lestage et au délestage des navires militaires, dans le titre III de son livre XI, dans les huit articles dont voici de même les dispositions dans leur entier :

Art. I : Les Intendans de Marine établis à Toulon, Rochefort, Brest, le Havre, Dunkerque et autres lieux où il y aura des établissemens pour les vaisseaux de Sa Majesté, prendront connoissance du fait du lestage et delestage de tous les bâtimens qui mouilleront dans les Ports et les rades de leur résidence.

Art II : Tous Capitaines ou Maîtres de navires ou autres bâtimens venant de la mer, seront obligés de déclarer au Capitaine du port, la quantité de tonneaux de Lest qu'ils auront dans leur bord, à peine de vingt livres d'amende

Art. III : Les bateaux ou gabarres servant au lestage et delestage seront jaugés et marqués par les soins du Capitaine de Port, pour servir à vérifier les déclarations qui leur auront été faites par les Capitaines et Patrons.

Art. IV : Les lieux propres pour recevoir le lest et empêcher qu'il ne puisse être emporté par les vents et par les courans de la mer, dans les bassins des Ports et dans les canaux des rivières, seront réglés et marqués par les ordres des Intendans, et les Syndics et Echevins ou Consuls des Villes et Communautés seront obligés, en cas de besoin, de fournir les lieux et emplacements.

Art. V : Après le delestage des bâtimens, les Maîtres des bateaux ou gabarres qui y auront été employés, seront tenus, à peine de trois livres d'amende, de faire leur déclaration au Capitaine du Port, de la quantité de tonneaux qui en auront été tirés.

Art. VI : Les Capitaines ou Maîtres des bâtimens embarquant ou déchargeant du lest, auront soin de mettre une voile ou prélat²⁰ qui tiendra d'un côté au bord du vaisseau, et de l'autre, au bord du bateau ou gabarre, pour empêcher le

¹⁹ Cet ensemble a été repris du commentaire que Valin a fait de cette ordonnance ; René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance*, op. cit., t. II, p. 509-518.

²⁰ Il s'agit ici de ce que Charles Romme appelle un « prélat » ou en anglais *tar pawling*, qui est une toile goudronnée ainsi rendue moins pénétrable à l'eau et qui servait aussi à protéger les écouteilles et les panneaux d'un vaisseau ou des marchandises (Charles Romme, *Dictionnaire de la marine française*, op. cit., p. 464).

lest de tomber à l'eau, à peine de cinquante livres d'amende solidaire contre les Capitaines, les Maîtres ou Patrons des bâtimens et bateaux ou gabarres.

Art. VII: Fait Sa Majesté défense à tous Capitaines et Patrons de navires, et autres bâtimens, de délester sans en avoir auparavant averti le Capitaine de Port, et de jeter leur lest dans les Ports, canaux, bassins et rades, à peine de 500 livres d'amende pour la première fois, et de saisie et confiscation de leurs bâtimens en cas de récidive; et aux délesteurs de le porter ailleurs que dans les lieux à ce destinés, à peine de punition corporelle.

Art. VIII: Défend aussi Sa Majesté, sous pareilles peines, à tous Capitaines, Maîtres et Patrons, de délester leurs bâtimens, et aux Maîtres et Patrons de gabarres ou bateaux lesteurs, de travailler au lestage et delestage pendant la nuit.

Ces huit mêmes articles seront ainsi repris absolument sans aucun changement dans l'ordonnance concernant la marine (militaire) du 25 mars 1765, livre VI, titre XLIV, art. 646 à 652²¹.

À lire ces deux séries de huit articles chacune, on peut être frappé qu'hormis le changement opéré sur quelques termes et dans l'emplacement ou l'ordre de ces articles dans les deux textes, les dispositions y sont presque identiques et semblent presque avoir été reprises les unes des autres.

Il existe toutefois une différence qui est faite entre la marine commerciale et la marine militaire en rapport avec les agents en responsabilité dans les ports relativement au lestage et au délestage des navires. Dans les ports de commerce, ce sont les officiers de l'amirauté devant lesquels doivent être déclarés les lestages et délestages, tandis que, pour la marine militaire, ce sont les intendants de marine établis dans les ports royaux qui se trouvent à la même place. Les officiers des amirautés, à savoir des juridictions spécialisées ou d'attribution sur les matières qui relèvent de la seule marine de commerce, sont, ainsi que l'indique leur dénomination, des hommes qui ont acheté une charge de judicature, tandis que les intendants de marine sont des commissaires, c'est-à-dire des fonctionnaires de l'État, recrutés généralement parmi les maîtres de requêtes au conseil du roi et donc placés directement sous le contrôle du pouvoir central. L'apparition des intendants de marine installés dans les bases navales de Brest, Rochefort et Toulon, et ceux des ports de Dunkerque et du Havre que l'on pouvait tous considérer comme de véritables « proconsuls navals²² » ou de « proconsuls des ports²³ », pour reprendre des expressions qui reviennent sous la plume de Daniel Dessert, fit reculer le pouvoir et le contrôle des juridictions d'amirauté

21 *Ordonnance du Roy concernant la marine du 25 mars 1765*, Paris, De l'imprimerie royale, 1766, p. 177-178.

22 Daniel Dessert, *La Royale, vaisseaux et marin du Roi-Soleil*, Paris, Fayard, 1996, p. 40 sq.

23 *Id.*, *Colbert ou le Serpent venimeux*, Paris, éditions Complexe, 2000, p. 90.

à l'égard des ports militaires. En effet, ces intendants de marine étaient dotés de grands pouvoirs par leurs lettres de commission, à savoir d'un pouvoir général de gestion administrative et financière, d'un pouvoir réglementaire, notamment comme ici, pour assurer la police des ports au regard des lestages et délestages des vaisseaux, enfin un pouvoir juridictionnel et disciplinaire à l'égard des contrevenants pour assurer l'exécution des règlements pris. Tout cela contribua d'ailleurs fortement à distinguer plus nettement encore ce qui relevait des ports de la marine marchande et ce qui regardait les ports militaires.

C'est ainsi que les deux textes prévoient tout d'abord que les capitaines des navires devront déclarer tantôt aux officiers de l'amirauté (art. I de l'ordonnance de 1681), tantôt au capitaine de port (art. II de l'ordonnance de 1689) la quantité de lest qu'ils ont à leur bord sous peine de 20 livres d'amende.

74

Par ailleurs, là où l'ordonnance de 1681 parle du « maître de quai » dans son article VIII, l'ordonnance militaire de 1689, dans ses articles II et VII, parle donc du « capitaine du port » en exercice dans les ports militaires. Le maître de quai, tout autant que le capitaine du port, se voient commander de veiller à ce que le lestage et le délestage du navire soient faits conformément aux règles fixées dans la loi, sous peine d'en répondre et de pouvoir faire l'objet d'une peine d'amende. La fonction de ces deux personnages, si tant est que l'amiral n'ait pas commis d'autres personnes pour y veiller dans les ports marchands, est de porter plainte au regard de toutes les contraventions qu'il peut connaître et à dénoncer le contrevenant au procureur du roi de l'amirauté dans le ressort de laquelle se trouve le port, ou à l'intendant maritime sous la responsabilité duquel se trouve le port militaire. L'indication d'une peine « arbitraire » entend signifier qu'elle dépend alors du seul jugement de l'autorité à laquelle est soumis le maître de quai ou le capitaine du port.

Une modification a été également apportée quant aux peines destinées à frapper les capitaines ou patrons de navires qui procèdent à des délestages en dehors des zones affectées à cette opération. Le Code Michau et les différents arrêts du Conseil jusqu'à celui du 6 octobre 1670 prononçaient des peines d'une extrême sévérité contre les contrevenants, à savoir la confiscation du navire et de sa cargaison, outre une amende de 2 000 livres. La peine a été ramenée de façon plus raisonnable dans les deux ordonnances à une somme moindre, et donc sans doute plus efficace, à savoir 500 livres lorsque que le contrevenant a été pris pour la première fois, dès lors que le délestage a été fait en dehors des lieux destinés à cela, outre une punition corporelle contre les « délesteurs ». Ce n'était alors qu'en cas de récidive qu'ils se verraient confisquer leurs bâtiments solidairement avec les patrons des bateaux ou des gabarres qui avaient participé au lestage ou au délestage des navires (art. VI de l'ordonnance de 1681 et art. VII de l'ordonnance de 1689).

De même, les deux textes prévoient des amendes complémentaires, d'abord une amende de 3 livres contre tout patron de bateau ou de gabarre qui n'a pas déclaré au capitaine du port la quantité des tonneaux de lest débarqués (art. III de l'ordonnance de 1681 et art. V de l'ordonnance de 1689), puis une amende de 50 livres solidairement contre tout patron de navire et de bateau qui ont débarqué le lest sans prendre les précautions nécessaires en usant d'une toile goudronnée ou à défaut, d'une voile disposée entre les deux navires, pour éviter que le lest ne tombe dans la mer lors de son déchargement ou de son chargement (art. IV de l'ordonnance de 1681 et art. VI de l'ordonnance de 1689). Par ailleurs, ces déclarations doivent être faites sous serment, mais en sachant également que ces patrons de bateau ou de gabarre ne peuvent travailler qu'avec la permission du maître de quai qui signe cette permission et prélève les droits de lestage et de délestage. De plus, dans une disposition propre à l'ordonnance de 1689, ne peuvent être utilisés que les bateaux ou les gabarres enregistrées dans le port (art. III).

De même, les deux textes (art. II de l'ordonnance de 1681 et art. IV de l'ordonnance de 1689) prévoient que les syndics et échevins des villes peuvent être tenus de fournir des endroits appropriés pour procéder au délestage en cas de besoin.

L'article V des deux textes précise que tout matelot peut être employé au lestage et au délestage des navires avec les gens de l'équipage. C'est donc au patron du vaisseau de choisir les gens avec lesquels il entend travailler pour aider les gens de son équipage à procéder au délestage ou au lestage de son bâtiment.

Enfin, les deux textes prévoient une même interdiction du délestage de nuit (art. VII de l'ordonnance de 1681 et art. VIII de l'ordonnance de 1689). La justification de cette interdiction se fonde, comme le fait observer Valin sur l'article de l'ordonnance de 1681²⁴, sur le fait qu'il serait très probable que les « délesteurs » pussent alléger leur travail en jetant tout simplement à la mer le lest, dès lors qu'ils travaillent sans aucun témoin. Il est donc absolument nécessaire que de telles opérations soient effectuées en plein jour et devant témoins.

*

Même s'il faut bien prendre la mesure que les textes législatifs de l'Ancien Régime n'ont pas tous été aussi exactement et rigoureusement respectés qu'ils ont pu l'être plus tard à partir du Premier Empire avec le système de contrôle administratif beaucoup plus efficace mis en place par Napoléon I^{er}, il ne fait aucun doute que les contrôles alors mis en place avec ces textes ont déjà conduit

24 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance*, op. cit., t. II, p. 516.

à améliorer assez grandement une situation qui pouvait se révéler catastrophique pour les différents ports français tant du commerce que militaires.

Les opérations de lestage et de délestage furent de nouveau placées sous la surveillance des officiers de port par la loi du 9 août 1791, titre III, art. 1, reprise par le décret du 10 mars 1807 relatif à l'organisation des officiers de port, art. 11, qui prescrit qu'« à cet effet, [les officiers de port] assigneront à chaque bâtiment la place qui convient à ses opérations, l'y feront amarrer solidement, et surveilleront les lestages et délestages de manière qu'ils soient faits avec les précautions prescrites, pour empêcher les encombrements ou les dépôts hors des lieux à ce destinés²⁵ ».

En somme, on voit là être tout simplement reprise une mesure de bon sens qui avait été déjà mise en place sous l'Ancien Régime, dont le but était exactement le même : protéger les accès des ports en y évitant tout délestage qui serait susceptible de les encombrer.

76

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, c'est aux ingénieurs des ponts et chaussées que revint dorénavant la tâche d'indiquer les lieux dans lesquels pourraient être déposés les lests déchargés, les officiers des ports devant simplement veiller à ce qu'ils y soient justement déposés selon la loi du 27 janvier 1876 modifiant l'article 13 du décret du 15 juillet 1854²⁶.

On peut noter que, de même, au XIX^e siècle, dans les ports anglais et irlandais, le lest pouvait être acheté auprès du capitaine d'un port et que le déchargement tant des pierres que des graviers ou du sable était fait sur le quai, mais devait aussitôt être transporté dans la zone appelée *ballast yard*, éventuellement, pour y être éventuellement revendus aux fins de lester un autre navire²⁷.

Comme cela a été souligné plus haut, le lest le plus utilisé aujourd'hui est celui de l'eau avec les nombreux et très importants inconvénients écologiques qui peuvent s'ensuivre, mais c'est là un tout autre sujet.

25 Jean-Baptiste Duvergier, *Collection complète des lois, décrets, ordonnances, réglemens, avis du Conseil d'État*, Paris, A. Guyot et Scribe, 1836, t. XVI, p. 109.

26 Arthur Desjardins, *Traité de droit commercial maritime*, Paris, Durand et Pédone-Lauriel, 1880, t. II, nb 552, p. 591.

27 James Daniel, *The Charges on Vessels at all the Ports, Sub-ports, and Creeks of Great Britain and Ireland et Islands thereof*, Aberdeen, John Clyne, 1843. Il passe en revue les réglementations en vigueur dans chaque port.

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-XX^e siècle

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

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^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*