

Revue d'histoire maritime

29

Le ballast :
pratiques et conséquences

Varia. Mariet – 979-10-231-2389-0

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

Varia

DE L'ATLANTIQUE AUX MERS DE CHINE :
ROCHEFORT, PORT IMPÉRIAL AU XIX^e SIÈCLE
(1793-1913)

Vincent Mariet
Doctorant en histoire contemporaine,
Université de La Rochelle

Au XIX^e siècle, Rochefort-sur-Mer n'est définitivement plus « l'arsenal modèle du Roi-Soleil »¹. Il continue cependant à tirer son épingle du jeu métropolitain en se repositionnant, en raison de sa position géographique et en fonction des politiques navales, au centre des flux logistiques coloniaux, voire impériaux.

Cet article s'attache ainsi, sous un angle principalement militaire, à mettre en exergue les nombreuses relations de Rochefort avec les colonies et possessions françaises, de la période révolutionnaire à la Première Guerre mondiale ; l'objectif étant d'apprécier, sur un temps long, l'évolution du Rochefort naval « américain » d'avant la chute de Saint-Domingue, qui est par la suite confronté aux révolutions industrielles, techniques et technologiques, avec ses continuités et ses ruptures coloniales. En effet, véritable « porte des colonies » atlantique au XVIII^e siècle, la cité de Colbert se positionne le siècle suivant, dans un contexte international de *Pax Britannica*, au sein même de l'expansion de l'empire ultramarin français. Les familles ne s'insèrent alors plus seulement dans un « système atlantique », mais bien dans un processus d'« impérialisation coloniale »², du golfe de Gascogne aux mers de Chine, de l'océan Atlantique à l'océan Pacifique.

Le choix de mettre la focale sur la ville-arsenal, ville-caserne et ville-port(s) qu'est le Rochefort d'après la Révolution et d'avant la Grande Guerre s'est également fait par rapport à deux points principaux. Sur le plan des sources disponibles, l'extrême richesse – bien que parfois lacunaire – des fonds archivistiques conservés à l'antenne portuaire charentaise du Service historique de la Défense, peu voire pas du tout exploités, avec en premier lieu la série E : « Services administratifs/

1 Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2015, p. 21.
2 Catherine Coquery-Vidrovitch, « Impérialisme et impérialisme colonial », dans Hubert Bonnin, Catherine Hodeir & Jean-François Klein (dir.), *L'Esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression & réseaux du patronat colonial en France & dans l'empire*, Paris, SFHOM, 2008, p. 755-758.

Subsistances », suivi notamment des séries R : « Bureau des Colonies » et N : « Troupes de marine », et A : « Commandement de la Marine » et D : « Majorité générale » ; à croiser avec les séries Y/section Yc : troupes coloniales, et BB/ sous-série BB4 : campagnes, au Service historique de la Défense – Vincennes ; avec les séries D : troupes et personnel civil et F : documents divers et passagers, aux Archives nationales d’outre-mer ; et avec les sous-séries 3 E : fonds de notaires, 4 M 6 : surveillance politique, 8 M 3 : émigration pour l’étranger et les colonies, et 1 R : registres matricules, aux archives départementales de la Charente-Maritime. La Société de géographie de Rochefort, très engagée dans la « seconde colonisation », apporte également plusieurs sources complémentaires pour la période 1878-1913 (revues, comptes rendus, cartes, objets). Sur le plan bibliographiques, l’existence d’un corpus considérable concernant le Rochefort colonial du XVIII^e siècle, et la mise à disposition de travaux scientifiques plus ou moins nombreux et récents portant majoritairement sur la construction navale, mais également sur certains thèmes se rapportant au penchant militaire et colonial toujours plus marqué de Rochefort qui se manifeste tout au long du XIX^e siècle³ ; permet ainsi de constituer une base comparative pour mesurer son évolution depuis la fin du Grand Siècle.

Ces travaux de recherche s’inscrivent dans la lignée de la thèse de doctorat en histoire de Sébastien Martin, focalisée sur le « Service des colonies » de l’arsenal de Rochefort de 1723 à 1792 et préparée puis soutenue à l’université de Nantes en 2012 puis publiée en 2015 aux Presses universitaires de Rennes. Dans notre étude, notre première borne chronologique se pose ainsi en 1793, année de reprise de la guerre entre la France et l’Angleterre et de débuts des troubles sur l’île de Saint-Domingue ; où l’on voit en conséquence Rochefort, confronté à cette crise, voir plus loin que les Antilles et se tourner de plus en plus vers l’Orient avec notamment en vue les îles à sucre indiennes de Bourbon et de France⁴. De plus, la difficile situation géostratégique française d’alors amène à rapatrier près de 35 % des troupes dites coloniales dont la plupart sont

3 Notamment grâce aux études globales de Sébastien Martin (*Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, op. cit.) et de Martine Acerra (*Rochefort et la construction navale française [1661-1815]*, Paris, Librairie de l’Inde, 1993 et *Arsenal et patrimoine. L’Europe atlantique et Rochefort [XVII^e-XIX^e] siècle*, Paris, Les Indes savantes, coll. « Rivages des Xantons », 2009) ; et entre autres travaux de recherche, ceux de Michèle Battesti (*La Marine au XIX^e siècle. Interventions extérieures et colonies*, Paris, éditions du May, 1993 et *La Marine de Napoléon III*, Vincennes, SHD, 1997), de Michel Sardet (*Médecins et pharmaciens de la Marine à Rochefort au XIX^e siècle. Un apport scientifique majeur*, Paris, Pharmathemes, 2005) et d’Olivier Desgranges & Muriel Hoareau (dir.) (*Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort [1870-1940]*, Paris, Les Indes savantes, coll. « Rivages des Xantons », 2013).

4 Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 268, graphique 24 – Destinations des navires de la flotte des colonies (1775-1792) ; pour l’année 1792, quatre navires rochefortais sur dix sont à « destination au-delà du Cap ».

mises, d'après Boris Lesueur, en garnison sur les îles de Ré, d'Aix ou encore d'Oléron⁵. Notre seconde borne chronologique se place en 1913 notamment en fonction de deux événements : le 7^e régiment d'infanterie coloniale, l'un des deux mis en garnison dans le port de guerre de Rochefort, part cette année-là pour Bordeaux, port éminemment commercial⁶, tandis qu'un ultime navire de guerre, un sous-marin, est mis sur cale, et marque ainsi la fin de la construction navale à Rochefort⁷. En effet, le sauvetage de l'arsenal à la veille de la Grande Guerre, dans les années 1909-1913, n'est qu'une bien courte victoire, puisque celui-ci ferme finalement ses portes moins de quinze ans plus tard, en 1927⁸.

De ce fait, de nombreuses questions nous viennent à l'esprit en ce qui concerne le Rochefort colonial du XIX^e siècle, qui reste pauvre en études globales. Si selon Sébastien Martin, son « Service des colonies » permet à la cité portuaire de devenir une véritable porte des colonies au XVIII^e siècle, qu'en est-il de son activité au siècle suivant ? De la Révolution à la Grande Guerre, quelle est sa singularité ? Comment expliquer le maintien de Rochefort en tant que port de guerre ? Quels ont été ses atouts pour justifier de l'utilité et de l'importance de sa situation sur le littoral atlantique et pour quels rôles ? Selon quelles modalités la ville-arsenal dans son ensemble s'est-elle adaptée et pourquoi a-t-elle pu poursuivre ses activités sur cent vingt années supplémentaires jusqu'au milieu de la III^e République ?

En mettant en œuvre une méthodologie d'exploitation des données par sondages et échantillonnages dans le cadre d'une analyse quantitative et qualitative reliée à des périodes sélectionnées sur un temps long, l'activité de la marine de guerre et l'importance de la place prise par ses troupes ainsi que les retombées socio-économiques qui en découlent et les influences culturelles issues des colonies qui se diffusent peuvent alors être progressivement cernées et mises en perspective vis-à-vis des autres arsenaux métropolitains. Dans ces lieux sont en effet visibles ce que nous pouvons nommer des « traces d'empire », nombreuses, issues des territoires ultramarins, et que l'on retrouve ensuite dans les arrière-pays irriguant les ports⁹.

- 5 Boris Lesueur, *Les Troupes coloniales d'Ancien Régime*, Paris, SPM, 2015, p. 216-219, 501.
- 6 *Le 7^e régiment d'infanterie coloniale dans la grande guerre (1914-1919)*, Bordeaux, Delmas, 1920, p. 3.
- 7 Joël Pierre, *Les Constructions navales à Rochefort, Brouage, Soubise et Tonnay-Charente*, Saintes, Le Croît Vif, 2003, p. 19-20, p. 65.
- 8 Benoît Julien, « La fermeture de l'arsenal de Rochefort vue à travers les archives de la police (1918-1927) », dans *Rochefort et la mer. L'arsenal de Rochefort de la Restauration à sa fermeture*, Jonzac, Publications de l'Université francophone d'été, 2006, t. XXIV, p. 91-109.
- 9 À l'instar du Limousin, situé à la périphérie de l'arrière-pays picto-charentais formel de Rochefort, tel qu'exposé par Reine-Claude Grondin dans son ouvrage *L'Empire en province. Culture et expérience coloniales en Limousin (1830-1939)*, Toulouse, PU du Mirail, coll. « Tempus », 2010.

Une des affirmations régulièrement retrouvées dans différents articles et ouvrages consacrés au Rochefort du XIX^e porte sur le fait que tout au long de ce siècle, la cité de Colbert se mue en une « ville-caserne », comme dissociée de la ville-arsenal¹⁰. Mais pourquoi et comment, en 1900, en arrive-t-on à avoir au sein même de la ville, quatre casernes dont trois totalement dévolues aux troupes de marine ?

À partir des travaux de Boris Lesueur et suite aux premiers dépouillements d'archives effectués au Service historique de la Défense, à Rochefort, nous pouvons observer que la ville-arsenal et ses alentours deviennent une « terre à soldats » certaine dès la fin du XVIII^e siècle et ce jusqu'à la veille de la Grande Guerre¹¹ car « depuis 1750, on avait su apprécier la régularité et la souplesse qu'apportait pour le recrutement l'entretien d'un dépôt colonial permanent en France. L'île de Ré et Rochefort furent confirmés dans ce rôle [...] entre 1766 et 1791¹² ». En effet, outre les troupes coloniales proprement dites mises en garnison à Rochefort et dans les îles charentaises de Ré, d'Aix et d'Oléron, nous trouvons également les hommes recrutés pour les demi-brigades aussi appelées « coloniales » et notamment destinées aux Antilles, des « bataillons d'Afrique » répartis entre les colonies et Rochefort-Oléron¹³. Dans le contexte de ce que Bernard Gainot appelle la « colonisation nouvelle » et qui prend place entre les années 1780 et 1830¹⁴, Rochefort semble alors occuper une place centrale puisque Brest étant isolé et Toulon étant mal situé, c'est donc à la flotte du port charentais qu'incombe par exemple la tâche d'aller réinvestir, dans les faits, les possessions ultramarines rétrocédées suite à l'armistice de 1814¹⁵ et selon les décisions prises au congrès de Vienne en 1815¹⁶ entre les ex-belligérants de la période napoléonienne. Par conséquent, dès le début de la Restauration, à partir de 1814 et jusqu'en 1819 – si le fameux épisode de la *Méduse*, perdue au large du Sénégal lors de sa mission de récupération de Gorée, est connu

10 Exemple représentatif avec l'article de Michel Depeyre, « Rôle militaire de Rochefort au XIX^e siècle », dans *Rochefort et la mer*, op. cit., p. 83-89.

11 Alain Morgat, « Rochefort, terre de régiments. Marine et troupes coloniales », dans Nathalie Dubois et Marina Pellerin (dir.), *1914-1918. Rochefort. Centenaire de la 1^{re} Guerre mondiale*, Paris, Les Indes savantes, 2018, p. 16-17.

12 Boris Lesueur, *Les Troupes coloniales d'Ancien Régime*, op. cit., p. 215-216.

13 *Ibid.*, p. 92-95. Après la période des bataillons d'Afrique, de 1800 à 1830, Le Château-Oléron accueille, de 1860 à 1902, le corps des disciplinaires des colonies de la Marine.

14 Marcel Dorigny & Bernard Gainot (dir.), *La Colonisation nouvelle (fin XVIII^e-début XIX^e siècles)*, Paris, SPM, 2018.

15 SHD-Marine Rochefort, série E – Services administratifs, sous-série 2 E – Commissaire général : 2 E 169, fol. 170, dépêche ministérielle du 25 avril 1814 et fol. 245, 25 juin 1814 ; 2 E 170, fol. 163, 23 juillet 1814.

16 Thierry Lentz, *Le Congrès de Vienne. Une refondation de l'Europe (1814-1815)*, Paris, Perrin, 2013, p. 11.

de tous¹⁷ –, nous retrouvons, dans les archives portuaires de Rochefort, les traces (dates, ordres, effectifs, approvisionnements, etc.) de toutes les expéditions similaires mises en armement en ce port et parties de la rade de l'île d'Aix après embarquement des troupes, à destination donc du Sénégal (1814 et 1816)¹⁸ ; mais aussi à destination d'abord des Mascareignes (1814 et 1815)¹⁹ puis des Antilles (1814)²⁰, de la Guyane (1815)²¹, de Saint-Pierre-et-Miquelon (1815)²² et, plus surprenant cependant géographiquement compréhensible par rapport à la position de l'île Bourbon, des comptoirs de l'Inde (en 1814 et en 1815)²³ dans la foulée.

Le XIX^e est ainsi un siècle d'expéditions de tous types pour Rochefort : reprise des possessions ultramarines, circumnavigations scientifiques mêlant médecine et botanique avec relevés hydrographiques (l'École d'hydrographie étant en effet établie à Rochefort à proximité de la caserne Martrou qui accueille alors le « Grand Trois », le 3^e régiment d'infanterie de marine), interventions des troupes de marine d'un océan à l'autre, etc. Ce qui n'étaient qu'engagements ponctuels devient alors un « service colonial » à part entière – ainsi dénommé dans les textes administratifs – dès le Second Empire, sous l'égide du bureau de la Direction des colonies.

Le Service colonial atteint son apogée dans les années 1890 puisque par exemple, en 1895, année de l'expédition de Madagascar, ce sont près de six mille hommes (médecins et marins du 4^e dépôt des équipages de la flotte, disciplinaires des colonies d'Oléron, soldats d'infanterie de marine de Saintes et de Rochefort), sur environ trente-trois mille personnes, qui partent pour les outre-mer, soit 15 % de la population de la ville²⁴. La population militaire flottante issue des autres arsenaux et transitant par le port-caserne est équivalente ; et il est possible de s'en faire une idée plus précise en s'intéressant

- 17 Pour une synthèse récente sur le sujet, voir Jacques-Olivier Boudon, *Les Naufragés de la Méduse*, Paris, Belin, 2016.
- 18 SHD-MR, 2 E 171, fol. 450 et fol. 356, dépêches ministérielles des 22-23 octobre 1814 et fol. 695, 14 novembre 1814.
- 19 SHD-MR, 2 E 170, fol. 480, dépêche ministérielle du 29 juillet 1814, fol. 493 et 222, 7 et 27 août 1814, fol. 214, 18 août 1814 et fol. 225, 28 août 1814.
- 20 SHD-MR, 2 E 170, fol. 509 et 510, dépêches ministérielles des 3 et 6 septembre 1814.
- 21 SHD-MR, 2 E 170, fol. 409, dépêche ministérielle du 20 septembre 1814, fol. 575, 30 septembre 1814 ; 2 E 171, fol. 648 et 355, 6 et 23 octobre 1814, fol. 450, 22 octobre 1814.
- 22 SHD-MR, 2 E 171, fol. 693, dépêche ministérielle du 7 octobre 1814, fol. 697, 19 novembre 1814.
- 23 SHD-MR, 2 E 170, première expédition, fol. 143, dépêche ministérielle du 6 juillet 1814, fol. 452, 5 août 1814, fol. 493, 7 août 1814, fol. 301, 13 août 1814, fol. 502, 22 août 1814, fol. 319, 31 août 1814 ; 2 E 171, 2^e expédition, fol. 439, du 3 octobre 1814, fol. 360, 30 décembre 1814.
- 24 D'après la courbe démographique de l'EHESS – Ldh/EHESS/Cassini. « Notice communale – Rochefort ». URL : http://cassini.ehess.fr/cassini/fr/html/fiche.php?select_resultat=29352# (consulté le 2 décembre 2020).

aux commandes d'armement : 13 667 fusils exactement sont en effet expédiés à Rochefort cette année-là depuis les différentes manufactures d'armes de l'État telles que celle de Châtellerauld, celle de Tulle ou encore celle de Saint-Étienne²⁵.

NAVIRES ET SOUTIEN(S) LOGISTIQUE(S)

Des Antilles aux Mascareignes ou encore de la Polynésie à la Cochinchine, les troupes de marine, les disciplinaires, le personnel détaché, mais aussi les médecins et leur famille circulent, sans cependant repasser parfois pendant de nombreuses années par le port-arsenal charentais même si ce dernier, en tant que port d'attache, garde la gestion administrative de ses hommes.

140 Ainsi, pour pouvoir mettre en mouvement ces différents groupes de personnes, il est indispensable d'avoir à disposition des navires robustes qui embarquent le nécessaire permettant d'effectuer des réparations certes de fortune, mais néanmoins solides²⁶. Une fois ce constat posé, il faut également prendre en compte les divers et nombreux besoins en approvisionnements et donc l'avitaillement à mettre en place pour ces vecteurs flottants chargés de transporter à travers le monde les différents acteurs du Rochefort colonial du XIX^e siècle. Si jusqu'à la monarchie de Juillet, les affrètements de bâtiments de commerce, majoritairement effectués à Bordeaux, comptent pour une large part dans la capacité de projection des troupes de la marine²⁷ ; nous pouvons observer, à partir du Second Empire, une spécialisation toujours plus poussée des navires, chacun ayant son rôle à jouer en situation coloniale et transitant par Rochefort au gré des campagnes navales : soutien de navires-hôpitaux et de navires-écuries, utilisation de transports de troupes spécifiques²⁸, etc.

25 SHD-MR, série N – Troupes de marine : registre 1 N 12, dépêches ministérielles des 9-11 octobre 1895.

26 Deux exemples significatifs sont à signaler : l'un concernant le navire de commerce à voile la *Pallas*, dans Monique Le Hénaff (dir.), *De l'île de la Réunion à Rochefort. Journal du voyage en mer de Julie Desgravelles-Bélar. Avril-août 1828*, La Crèche, La Geste, 2017 ; l'autre concernant le navire de guerre à vapeur *Dordogne*, au SHD-MR, série S – Documents entrés par voie extraordinaire, sous-série 2 S – fonds Boulineau (1857-1925) : 2 S 1 à 23, journaux de navigation – Antilles, Afrique, Extrême-Orient (1857-1884), journal de la *Dordogne* (« Traversée de Shanghai à Rochefort (2 novembre 1864-12 mai 1865) relâches à Saïgon, Cable Bay, Gorée »), p. 36-44.

27 Voir en exemple SHD-MR, 1 R 109, fol. 38, 12 mai 1815 ; 1 N 4, fol. 125, dépêche du 6 février 1822 et 1 N 3, répartition des troupes au 29 octobre 1825 (2 673 hommes partent aux colonies, 1 411 hommes en reviennent).

28 D'après le tableau des constructions navales réalisé par Joël Pierre dans *Les Constructions navales à Rochefort*, op. cit., p. 56-59. Selon Christian & Roger Bernadat dans *Quand Bordeaux construisait des navires... Histoire de la construction navale à Bordeaux* (Bordeaux, éditions de l'Entre-Deux-Mers, coll. « Mémoire contemporaine », 2017), la capitale girondine était le « plus grand arsenal privé de France » dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Deux hommes vont jouer un rôle important quant au maintien du port de Rochefort au début du XIX^e siècle : le baron Portal, bordelais d'origine qui fait notamment donner du travail dans la difficile période de l'après-Premier Empire aux ouvriers de Rochefort en leur faisant fabriquer et confectionner tout ce qui est alors nécessaire aux frégates en construction à Bordeaux²⁹ ; et le baron Tupinier, directeur des Ports et Arsenaux de 1823 à 1842 qui favorise l'implantation des régiments de troupes de marine nouvellement créés à Brest, Toulon et Rochefort et qui loue l'esprit d'initiative de l'ingénieur Hubert dans ce dernier port en ce qui concerne en premier lieu ses recherches sur la vapeur et ses applications prometteuses à l'arsenal et aux bâtiments de la Marine³⁰. Les fournitures nécessaires à l'activité de Rochefort s'avèrent ainsi toujours plus nombreuses, importantes et diversifiées afin d'accueillir, de nourrir, de soigner, d'équiper, de ravitailler les hommes et les navires ; tout en sachant qu'une partie de ces fournitures est entièrement dédiée à la mise en valeur des colonies comme la Guyane, la Nouvelle-Calédonie, Tahiti ou encore Mayotte³¹. De plus, au milieu des années 1860, l'arrivée du chemin de fer donne un nouvel élan à Rochefort³², remplaçant concrètement d'un point de vue géographique la ville-arsenal au centre du réseau des arsenaux métropolitains sur une semi-diagonale à mi-chemin en particulier entre le Toulon du sud-est et le Brest du nord-ouest, Cherbourg et Lorient venant se greffer sur cette ligne logistique ouest-est/nord-sud et inversement. Par conséquent, la ville-caserne de Rochefort-sur-Mer devient un « carrefour de la Coloniale ». Cette situation perdure jusqu'au milieu des années 1890, à tel point que le préfet maritime se plaint alors de ne plus avoir assez de logements pour accueillir les hommes arrivant notamment de Brest, et qui doivent donc être dispersés entre les casernes de Rochefort et de Saintes en fonction des arrivées et des départs des bataillons³³. Toutefois, la mise en place d'une ligne ferroviaire « directe » entre Brest et Toulon *via* Saint-Pierre-des-Corps (Tours) et Roanne change par la suite cet état de fait et désengorge autant Rochefort, qu'elle marque son irréversible déclin naval, militaire et colonial.

29 SHD-MR, 2 E 27, fol. 131, dépêche ministérielle du 21 juin 1820.

30 Bernard Lutun (dir.), *Mémoires du baron Tupinier. Directeur des ports et arsenaux (1779-1850)*, Paris, Éditions Desjonquères, 1994, p. 8-9, 14. Jean Tupinier, député de la Charente-Inférieure à Rochefort où il siège notamment de 1837 à 1839, « très représentatif de cette France des notables qui marquera le XIX^e siècle » selon Étienne Taillemite, fait d'Indret l'établissement spécialiste de la vapeur et de Rochefort proche l'arsenal d'application privilégié de cette nouvelle technologie, dès les années 1820.

31 SHD-MR, série A – Commandement de la Marine, 2 A 4133 ; exemples d'envois pour l'année 1867 : charbons, huiles, vins, vivres, ustensiles, outils, armes, matériaux, matières, objets en tout genre, etc.

32 Bernard Plichard, « Les trois gares de Rochefort », *Roccafertis*, n° 43, janvier 2009, p. 136-151.

33 SHD-MR, registre 1 N 12, 9 mars 1895.

Dans sa thèse sur les approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire, Jean-Noël Marlier étudie les cas de Brest, Cherbourg et Toulon ; mais pas de Rochefort. Cependant, il explique que « dans les ports où sont implantées les bases navales, des boutiquiers et négociants représentants des grandes entreprises attendent le moment opportun pour devenir des fournisseurs de la Marine, mais aussi et surtout, des notables³⁴ ». C'est ainsi qu'outre Bordeaux, nous avons par exemple la très locale et parallèlement très internationale ville de Cognac, se satisfaisant volontiers de la *Pax Britannica*, et qui prend une part active dans le *lobbying* saint-simonien aboutissant à la construction du chemin de fer dans les Charentes et du premier port de commerce de Rochefort sous le Second Empire. La mise en place de ces deux projets coïncide de plus avec la fin de la Seconde Guerre de l'opium puis le premier traité de libre-échange franco-britannique en 1860 et la fin de l'Exclusif colonial en 1861³⁵ : l'Exclusif colonial, qui interdisait aux colonies de commercer avec d'autres puissances que la métropole, est ainsi abrogé par Napoléon III sous la pression des saint-simoniens, militants de longue date de la libération des échanges commerciaux. L'actuel port de commerce de Rochefort-Tonnay-Charente, bien plus grand, est ensuite inauguré en 1890. La marine coloniale à Rochefort devient-elle ainsi, malgré elle, un instrument des milieux d'affaires maritimes et coloniaux³⁶ ? La question mérite d'être posée : en effet, en 1891, le plaidoyer du maire de Cognac en faveur de Rochefort, qui insiste sur son rôle de défense des échanges des ports commerciaux du Sud-Ouest, sur les richesses nourricières de son arrière-pays – l'*hinterland* – et sur la présence salutaire d'une forte population civile et militaire consommatrice, mais aussi diffuseuse de ses eaux-de-vie dans l'empire³⁷, rappelle encore ainsi s'il en était besoin l'importance que peut prendre la présence voire l'emprise de la Coloniale dans cette région et même bien au-delà. En matière de débouchés commerciaux, les flux s'avèrent donc importants et ne se limitent pas loin de là uniquement au Sud-Ouest français, à l'Angleterre et aux pays scandinaves. Enfin, en ce qui concerne la construction navale elle-même, la commission d'enquête de la Marine sur la

34 Jean-Noël Marlier, *Les Approvisionnements et les fournisseurs de la Marine sous le Second Empire (Brest, Cherbourg et Toulon)*, Lille, ANRT, 2011, voir quatrième de couverture.

35 Olivier Pétré-Grenouilleau, *Saint-Simon. L'utopie ou la raison en actes*, Paris, Payot & Rivages, coll. « Biographie Payot », 2001, p. 403-404 ; Éric Anceau, *Napoléon III*, Paris, Tallandier, coll. « Texto », 2012, p. 371-381.

36 Certains officiers sont ainsi critiqués voire accusés d'appartenir à une caste au service de cette « République des hommes d'affaires » de la fin du XIX^e siècle, ayant pour bras armés les « marsouins » des troupes de la Marine. Sur ce thème, lire l'ouvrage de Jean Garrigues, *La République des hommes d'affaires (1870-1900)*, Paris, Aubier, 1997.

37 SHD-MR, 2 A 5 2 (Dossiers d'affaires) : « Pour le maintien du port de Rochefort », synthèse en trois points de la conférence donnée par M. le docteur Moinet, sous la présidence de M. le maire de la ville de Cognac, publiée dans le journal *La Gironde* du 4 janvier 1891.

restructuration des arsenaux décide de faire de Rochefort un spécialiste des bâtiments légers dès 1849³⁸. Par la suite, Prosper de Chasseloup-Laubat puis Charles-Rigault de Genouilly ainsi que leurs successeurs comme Théophile Aube et Camille Pelletan, conscients des nombreux problèmes engendrés par la Charente quant à sa profondeur, son envasement et l'éloignement du port aunisien de l'océan Atlantique, poursuivent sur cette voie en faisant mettre sur cale des navires destinés aux colonies : gabarres, canonnières et frégates côtières lors de l'expansion coloniale d'avant 1900 ; puis, torpilleurs, contre-torpilleurs, sous-marins et submersibles.

Opposée à l'Angleterre lors de l'incident de Fachoda en 1898 avant de s'inquiéter des menaces navales grandissantes italienne et surtout allemande, la Marine se replie en partie sur le « lac français » méditerranéen dans le cadre de la constitution du « Bouclier de Neptune » notamment à partir de 1912³⁹. Cette rétractation sur les eaux européennes, qui a pour corollaire la supplantation grandissante de l'arsenal de Rochefort par celui de Bizerte⁴⁰, marque le début de la fin de la présence des navires de guerre charentais au sein de l'empire naval étendu.

CIRCULATIONS ET ATMOSPHÈRE(S) COLONIALE(S)

à la fin du XVIII^e siècle et jusqu'au premier quart du XIX^e siècle, Rochefort reste encore essentiellement tourné vers les « vieilles colonies » américaines. Or, plus le siècle de la révolution industrielle va avancer, plus la cité charentaise va se retourner du Ponant vers le Levant dans le sillage de Toulon, la porte militaire de l'Orient ; en particulier après l'ouverture du canal de Suez en 1869. Cette date marque pour Rochefort la rupture entre la ville-arsenal et la ville-caserne, entre la baisse de la construction navale – sa mission historique – et l'explosion du logement de troupes.

Effectuant un « *big switch* » en passant de l'Ouest à l'Est, des Antilles à l'Indochine, telle la « translation impériale britannique du continent américain vers le Raj »⁴¹, Rochefort garde cependant de nombreuses attaches avec les îles américaines notamment en matière de relégation militaire disciplinaire à Saint-Pierre-et-Miquelon et au pénitencier de Martinique ou encore de transport

38 Michèle Battesti, *La Marine de Napoléon III*, Vincennes, SHD, 1997, t. 1, p. 62.

39 Frédéric Saffroy, *Le Bouclier de Neptune. La politique de défense des bases françaises en Méditerranée (1912-1931)*, Rennes, PUR, coll. « Histoire », 2015.

40 Alain Quella-Villéger (dir.), *Gaston Mauberger. Dans l'intimité de Pierre Loti (1903-1923)*, Saintes, Le Croît Vif, 2003, p. 53 ; SHD-MR, série D – Majorité générale, 1 D 3237 (sous-marins) et 1 D 514 (marins et matériels).

41 Jean-François Klein, « Un chaînon manquant impérial ? Les Monneron, une fratrie d'armateurs au tournant du monde », dans Jean-François Klein & Bruno Marnot (dir.), *Les Européens dans les ports en situation coloniale. XVI^e-XX^e siècle*, Rennes, PUR, coll. « Enquêtes et documents », p. 49.

de condamnés civils depuis l'île de Ré jusqu'aux bagnes de Saint-Laurent-du-Maroni et de Cayenne⁴². Dans le même temps, les conquêtes engagées en Asie-Pacifique et en Afrique provoquent une profonde modification de ses missions et donc de sa logistique coloniale. À la fin du XIX^e, Rochefort se retrouve en conséquence, avec les 3^e et 7^e RIM et les 1^{er} et 3^e RAM, chargé de la relève des troupes du Tonkin et du Bénin⁴³, en parallèle du service colonial habituel et du maintien de l'ordre régulier dans le reste de l'empire aux côtés des différentes compagnies détachées outre-mer et issues des régiments de troupes de marine provenant des autres arsenaux⁴⁴. La réalisation, suite au traitement de registres matricules par année cible entre 1892 et 1914, d'une étude prosopographique mettant en perspective plusieurs typologies, amène à apprécier plus précisément les destinations coloniales des hommes rattachés au port de Rochefort.

144

Ainsi, en 1900, qu'ils soient simples soldats ou officiers, les Rochefortais, natifs comme d'adoption et pour beaucoup issus des « petites patries »⁴⁵ françaises, se répartissent majoritairement sur trois grandes aires coloniales : en premier lieu en « Indochine » (64 %) ; en second lieu en « Afrique » (32 %) ; enfin aux « Antilles » (4 %), principalement du fait des disciplinaires coloniaux⁴⁶. Cette répartition entre Asie, Afrique et Amérique pourrait ainsi expliquer la prépondérance de l'orientalisme mais surtout de « l'exotisme asiatique » à Rochefort, où la nébuleuse du « Parti colonial » républicain est représentée par l'influente Société de géographie locale ainsi que par les loges maçonniques portuaires, précocement implantées au XVIII^e siècle puis qui s'enracinent au XIX^e siècle avant de peser de tout leur poids sur la vie politique du département au tournant du XX^e siècle⁴⁷ avec notamment, en point d'orgue, leur appui à l'exposition coloniale de Rochefort en 1898⁴⁸.

42 Alain Quella-Villéger, *Rochefort. Histoires et anecdotes sur la ville*, Paris, Magellan & Cie Éditions, coll. « Pour l'amour de », 2018, p. 12.

43 Pierre Dufour, *3^e Régiment d'infanterie de marine*, Paris/Limoges, Charles-Lavauzelle, 1995, p. 27.

44 Cherbourg (1^{er} et 5^e RIM), Brest (2^e et 6^e RIM), Lorient (partie des 1^{er} et 3^e RAM), Toulon (4^e et 8^e RIM).

45 Voir Olivier Grenouilleau, *Nos petites patries. Identités régionales et État central en France, des origines à nos jours*, Paris, Gallimard, coll. « Bibliothèque des histoires », 2019.

46 « Indochine » : Cochinchine, Annam, Tonkin, Chine, Inde, Nouvelle-Calédonie, Tahiti ; « Afrique » : Algérie, Sénégal, Bénin, Soudan, Djibouti, La Réunion, Madagascar ; « Antilles » : Martinique, Guadeloupe, Guyane.

47 Pascal Even, « Le rôle des loges portuaires dans une province du littoral atlantique français : la franc-maçonnerie charentaise au XVIII^e siècle », dans Cécile Révauger & Éric Saunier (dir.), *La Franc-maçonnerie dans les ports*, Bordeaux, PUB, coll. « Monde maçonnique », p. 79 ; et lire Aurélie Jacquet & Laurent Vidal (dir.), « Le renouveau de l'idée coloniale à Rochefort, 1878-1904. Le cas de la loge "l'Accord Parfait" », mémoire d'histoire contemporaine, La Rochelle, université de La Rochelle, 2001.

48 Olivier Desgranges & Muriel Hoareau (dir.), *Représentations coloniales à La Rochelle et à Rochefort (1870-1940)*, op. cit., p. 83-91.

Comme son « américanisation » et ses « ambiances coloniales » au XVIII^e siècle⁴⁹, peut-être pouvons-nous alors parler de « asiatisation » et de « d'atmosphères coloniales » à Rochefort dans la seconde moitié du XIX^e siècle, marquée pêle-mêle par des approvisionnements en riz philippin et cochinchinois⁵⁰, l'établissement de fumeries d'opium « à la tonkinoise » dans les maisons closes et autres bordels⁵¹, la plantation de bambous chinois et de palmiers annamites⁵², l'obtention de « chinoiseries » et la constitution de nombreuses collections d'objets asiatiques⁵³, ou encore l'inspiration de comparaisons géographique et météorologique en particulier du fait du bistre Charente et de ses marais⁵⁴.

En conclusion, nous ne pouvons encore vraiment déterminer ni affirmer si Rochefort n'est qu'un « simple » port-caserne de l'Atlantique ; si la cité charentaise devient un « arrière-port » de Toulon, certes considéré comme le grand port de la Coloniale mais seulement véritablement à partir de 1870 ; ou si Rochefort peut finalement être considérée comme un véritable arsenal-caserne d'État impérial, s'intégrant dans les nombreux et divers réseaux de son époque, soit un aboutissement logique de son évolution soumise aux décisions politiques et géostratégiques. Pour Olivier La Cour-Grandmaison, la III^e République devient en effet impériale à partir de 1885, lorsqu'elle décide d'intervenir au Tonkin dans le cadre de la guerre franco-chinoise⁵⁵. Dès lors Rochefort se retrouve engagée, militairement, scientifiquement, commercialement et économiquement, dans cette entreprise impériale-républicaine.

Ces premiers résultats permettent ainsi, dans le cadre de cet article, de délimiter la chronologie et les périodes retenues, d'aiguiller notre propos, et de proposer de multiples pistes constituant un tout lié au fait colonial à Rochefort au XIX^e siècle, en parallèle du fil rouge des troupes coloniales et de leur logistique ; et en l'attente de prochains chiffres et de comparaisons plus précises faites avec les autres arsenaux métropolitains. À l'instar du « Service

49 Sébastien Martin, *Rochefort, arsenal des colonies au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 283.

50 Archives départementales de la Charente-Maritime, série M – Administration générale et économie, sous-série 12 M 5 – Situation des récoltes (1840), 12 M 5/16 ; SHD-MR, 2 A 4 133, commande du 3 mai 1867.

51 Alain Quella-Villéger, *Rochefort*, op. cit., p. 70.

52 *Ibid.*, p. 6, 54, 56, 68.

53 Citons notamment Pierre Loti, Henri Rieunier, Victor Liotard, Ludovic Savatier ou encore Pierre-Jules Silvestre, troupier de marine puis haut-fonctionnaire colonial à la fin de sa carrière ainsi que secrétaire général de la Société de géographie de Rochefort fin XIX^e-début XX^e siècle ; voir SHD-MR, 46 S, fonds Silvestre (1841-1937).

54 Alain Quella-Villéger, *Rochefort*, op. cit., p. 15, 69 ; et les comparaisons de Loti dans Alain Quella-Villéger & Bruno Vercier (dir.), *Pierre Loti. Soldats bleus. Journal intime (1914-1918)*, Paris, La Table Ronde, 1998, p. 41.

55 Olivier La Cour-Grandmaison, *La République impériale. Politique et racisme d'État*, Paris, Fayard, 2009.

des colonies » au XVIII^e siècle, nous trouvons donc à Rochefort, au siècle suivant, une « Direction des colonies » avec un « Bureau », ayant notamment pour prérogatives de s'occuper des troupes de marine, des disciplinaires des Colonies, des bagnards à transférer en Guyane ou en Nouvelle-Calédonie ou encore d'approvisionner les compagnies en garnison outre-mer. Nous pouvons d'ailleurs nous demander ce qu'a pu apporter la main-d'œuvre bagnarde en termes de maintien d'activité dans la ville-arsenal, en parallèle de l'implantation des troupes de marine à Rochefort en particulier entre les années 1822 (création officielle de l'« infanterie de marine ») et 1852 (fermeture du bague de Rochefort)⁵⁶ et quelle dimension peut prendre la ville en matière de « ville-école » ou de « ville-laboratoire » (médecine, botanique, hydrographie, photographie militaire, etc.). Enfin, l'étude des archives notariales et des inventaires après décès n'est pas à négliger pour retracer la circulation dans les foyers charentais des biens matériels provenant des colonies⁵⁷.

146

Nous pouvons ainsi dire, en l'état actuel des recherches, qu'une certaine continuité de modalités logistiques est observable de la Révolution à la monarchie de Juillet voire jusqu'à la guerre de Crimée; et que la ville-arsenal n'est pas en déclin au XIX^e siècle si l'on prend comme indicateur non plus le navire mais bien le soldat⁵⁸. Ce nouveau paradigme expliquerait par exemple pourquoi Rochefort se spécialise tant dans la médecine coloniale, mais aussi pourquoi son déclassement officiel se produit aussi soudainement entre 1909 et 1913. Du Rochefort colonial hérité du siècle des Lumières au Rochefort impérial de l'ère républicaine, avec des « colons sans colonie(s) » après 1914⁵⁹, « l'oubli », dans l'historiographie de la cité de Colbert, de la pourtant longue période coloniale de Rochefort au non moins long XIX^e siècle, paraît donc découler autant de la période de sursis de l'arsenal obtenue la veille de de la rupture que constitue la Grande Guerre – où l'on voit le 3^e RIC de Rochefort, engagé dans l'armée d'Orient, se faire décimer dans les Balkans au large de

56 SHD-MR, série P – Inscription maritime et navigation commerciale, sous-série 7 P – Quartier d'inscription maritime de Rochefort, 7 P5 / 12-19 (bagnards employés aux constructions navales).

57 Rappel de Michel Figeac lors de l'introduction du colloque international « La Nouvelle-Aquitaine et les outre-mers: le métissage des cultures matérielles (XVIII^e-XIX^e siècles) » des 9, 10 et 11 octobre 2019.

58 Selon la réflexion de Thierry Sauzeau concernant la fréquentation du port de Tonny-Charente par les navires de commerce dans Éric Normand & Thierry Sauzeau (dir.), *De Tonny à Charente. Histoire d'une porte maritime charentaise*, La Crèche, Geste éditions, 2013, p. 84; réflexion appliquée au cas de Rochefort la militaire.

59 Comme l'a récemment souligné Olivier Desgranges lors du colloque international « Des patrimoines transatlantiques en miroir. Mémoires du premier empire colonial français », ayant eu lieu à La Rochelle-Université les 14 et 15 novembre 2019; et d'après le titre du roman d'Odette Valence, *Colons sans colonie*, publié aux éditions Flammarion en 1935 et qui décrit la vie militaire rochefortaise d'après la fermeture de l'arsenal, de la fin des années 1920 au milieu des années 1930.

Salonique puis en Serbie, « synthèse entre le front “industrialisé” occidental et des fronts [...] de type “guerre coloniale” »⁶⁰ –, que de sa brutale fermeture à la fin des Années folles. Après la mort, en 1923, de l’un des derniers et surtout plus influents défenseurs de l’arsenal charentais en la personne de l’écrivain et officier de marine Pierre Loti, symbole s’il en fut de la période coloniale dix-neuviémiste de Rochefort-sur-Mer ; l’influence des coloniaux de la navale et de l’armée s’étiole rapidement face à celle de la bourgeoisie commerçante et coloniale de La Rochelle, pleinement intégrée dans les différents réseaux transimpériaux de la première moitié du xx^e siècle.

60 Christophe Bertaud, « Les victimes du 3^e RIC de Rochefort à bord de *La Provence II* », dans Mickaël Augeron, Sylvie Denis & Louis-Gilles Pairault (dir.), *Entre terres et mers. La Charente-Maritime dans la Grande Guerre (1914-1918)*, La Crèche, La Geste, 2018, p. 206-208 : six cents victimes, soixante-dix communes de la Charente-Inférieure touchées ; *Historique du 3^e régiment d’infanterie coloniale pendant la guerre (1914-1919)*, Rochefort-sur-Mer, Imprimerie Norbertine, 1920, p. 25-26 ; François Cochet, « L’armée d’Orient, des expériences combattantes loin de Verdun », *Cahiers de la Méditerranée*, n°81, 2010, p. 91-103.

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*