

Revue d'histoire maritime

29

Le ballast :
pratiques et conséquences

Varia. Schneider – 979-10-231-2390-6

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 / CCO 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

LES PAQUEBOTS DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE
TRANSATLANTIQUE, DES VECTEURS DE DIFFUSION OUTRE-
ATLANTIQUE DU MODÈLE GASTRONOMIQUE FRANÇAIS

Jean-Baptiste Schneider
Docteurant

En 1855, les frères Émile et Isaac Pereire fondent la Compagnie générale maritime qui, par décret de l'empereur Napoléon III, prend le nom de Compagnie générale transatlantique le 25 août 1861. Pendant cent dix années, de 1864 à 1974, la société de navigation française, également surnommée French Line ou Transat, exploite l'artère vitale qui relie la cité du Havre à la ville de New York. Durant cette période, la quarantaine de paquebots lancés successivement sur l'Atlantique nord assurent, outre l'acheminement de la poste et le transfert de produits alimentaires, le transport de millions de passagers entre les deux continents. Indépendamment de ses missions premières, la flotte de la Compagnie générale transatlantique incarne la vitrine du savoir-faire de la nation à laquelle elle appartient. Les notes internes du directeur Jean Marie¹ conservées dans les archives de la société de navigation française nous révèlent toute l'importance accordée à ce sujet :

Il est à peine besoin de redire le caractère de nécessité nationale qui s'attache pour la France à être représentée de façon aussi brillante que possible sur l'Atlantique Nord, par des paquebots qui, réalisant une véritable synthèse de notre génie national, constituent d'efficaces agents de propagande française².

Au-delà d'être des expositions permanentes de l'industrie d'un pays, et comme le souligne Charles de Gaulle lors du lancement du transatlantique *France* le 11 mai 1960, le paquebot est un instrument puissant pour « transporter des pensées et des activités, des foyers de connaissance et de source de travail, de l'art et de la richesse [de la nation]³ ». En ce sens,

- 1 Président de la Compagnie générale transatlantique de 1944 à 1961.
- 2 AFL (Archives de l'association French Lines) 1997 004 6352, notes de Jean Marie, président de la Compagnie générale transatlantique, pour la remise en service du paquebot *Liberté* (1950-1962).
- 3 Edmond Lanier, *Compagnie générale transatlantique, de la pêche à la morue au paquebot France*, Paris, Plon, 1962, p. 218.

CF FRENCH LINE GWR
 COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

EXPRESS MAIL STEAMERS FAMOUS FOR THEIR CUISINE, CHOICE WINES, ETC.
PLYMOUTH DIRECT to NEW YORK

1. Anonyme, *French Line, Express mail steamers famous for their cuisine, choice wines, etc.*,
 ca 1921, reproduction d'une affiche sur carte postale

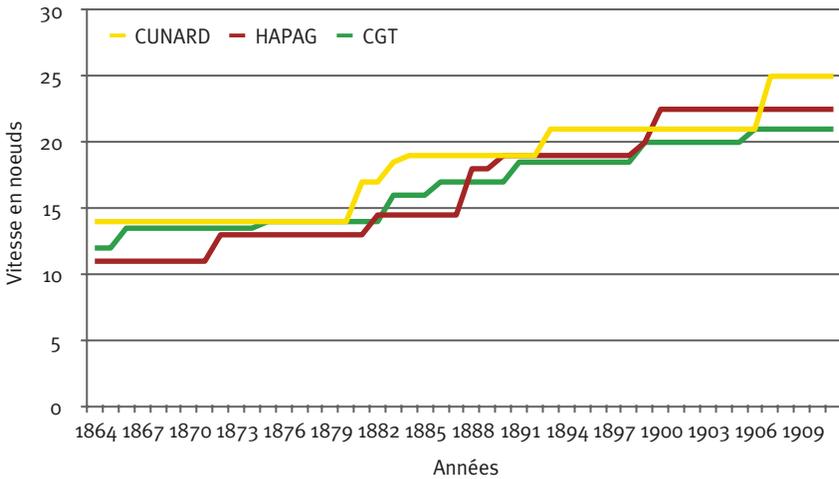
les navires et leur nomadisme concourent à la diffusion sur le territoire américain de la culture d'une société. S'il est avéré que la majorité des *liners* français ne se démarquaient pas de la concurrence par leur vitesse, il n'en demeure pas moins qu'ils bénéficiaient d'une réputation incontestée pour la qualité du service et de la table dispensés durant la traversée. Dès lors, quelle est la contribution des paquebots de la Compagnie générale transatlantique dans le rayonnement outre-Atlantique du modèle gastronomique français ? Est-il possible d'identifier les canaux pluriels qui ont permis un tel phénomène ?

L'examen approfondi des archives de la Transat conservées par l'association French Lines située au Havre nous apporte des éléments de réponse. Les rapports des conseils d'administration et de direction, les correspondances internes ou encore les études techniques sur la conception des navires sont autant de sources qui mettent en lumière l'évolution de la politique commerciale adoptée par la société maritime. Malgré un riche fonds documentaire matérialisé par six kilomètres d'archives, certaines données, comme la composition des menus servis au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, font défaut. Face à cette situation, et partant du principe que la ligne maritime assurait la destination de New York, nos recherches se sont élargies aux bibliothèques et aux centres d'archives de cette ville. Qui plus est, les multiples contacts avec des collectionneurs privés français et étrangers nous ont permis de construire un corpus constitué de plusieurs milliers de documents et objets originaux relatifs à l'alimentation à bord des navires. Enfin, les récits des passagers d'époque exprimés dans la littérature française et américaine ainsi que les mémoires orales des anciens membres du personnel navigant qui ont été mobilisées tout au long de nos recherches témoignent de la mise en application de directives spécifiques à l'alimentation embarquée.

La gastronomie française, modèle culturel et repère identitaire d'une nation, est constituée de multiples facettes, matérielles et immatérielles. Loin d'être exhaustive, notre approche s'articule autour de plusieurs dimensions interactionnelles qui lui donnent vie : la composition des menus, l'ordre de présentation des plats, les techniques de dressage et de service des mets, l'apprêtement de la table qui va de pair avec le décorum de la salle à manger, le choix des produits, le savoir-faire du personnel et la convivialité autour du repas. L'étude que nous vous proposons s'inscrit principalement sur une période allant du début du XX^e siècle jusqu'en 1974, année de cessation des activités de la French Line. Pour bien comprendre la pertinence de nos propos, revenons brièvement sur les motivations qui ont incité la Compagnie générale transatlantique à faire du modèle gastronomique français sa griffe.

Malgré les contraintes d’approvisionnement, de stockage, de transformation et de distribution des denrées inhérentes au XIX^e siècle, la Transat est, dès sa création, soucieuse d’offrir à sa clientèle une table de qualité. Cette attention rencontre un vif succès comme en témoignent les récits des passagers⁴ et les articles de presse⁵ qui soulignent sa prééminence dans ce domaine. Parallèlement, la société maritime française se voit confrontée à un problème majeur. Les performances de vitesse des compagnies rivales la placent en situation d’infériorité. Cela s’explique par les dimensions réduites du port havrais et l’insuffisance de ses infrastructures qui limitent la taille de ses paquebots et, par conséquent, leur puissance motrice⁶. À l’aube du XX^e siècle, l’écart se creuse comme le révèle notre étude qui compare les vitesses moyennes des paquebots de la Compagnie générale transatlantique avec celles de ses principaux concurrents entre 1864 et 1911 (graphique 1). En effet, les sociétés de navigation britannique Cunard et germanique Hamburg-Amerika Line exploitent, elles aussi, la ligne de l’Atlantique Nord avec des escales en France.

Graphique 1. Vitesse moyenne des paquebots de la Cunard, de la Hamburg-Amerika Line (HAPAG) et de la Compagnie générale transatlantique (CGT) entre 1864 et 1911



4 Ernest Berchon, *En steamer d’Europe aux États-Unis. Histoire, souvenirs, impressions de voyage*, Le Havre, éditions Lepelletier, 1867, p. 213 ; Tony Visinet, *Un mois aux États-Unis et au Canada*, Paris, éditions de la Compagnie générale transatlantique, 1887, p. 7, 20.

5 « The New Steamship Pereire, of the General Trans-Atlantic Company’s Line », *The New York Times*, 19 avril 1866 ; « The French Line », *The New York Times*, 26 avril 1873 ; « On Ocean Going Hotels, Menus Which Show How Tourists Fare When on Shipboard », *The New York Times*, 5 avril 1896.

6 AFL 1997 004 5185, délibérations du conseil d’administration du 10 juillet 1901.

À partir de 1902, la clientèle américaine devient son marché cible. Dans le but de se faire pleinement connaître aux États-Unis, le comité de direction de la Compagnie générale transatlantique met en place une vaste stratégie de conquête. Le 2 décembre 1901, il décide de réduire de façon significative la publicité destinée aux agences de France au profit d'une grande campagne publicitaire sur le sol américain. Le budget initialement destiné à la communication sur le territoire des États-Unis est augmenté de 30 000 francs et atteint la somme annuelle de 80 000 francs. De plus, le comité de direction conçoit le projet de collaborer avec les grands titres de presse américains, comme le *New York Herald*, « dont la diffusion est considérable dans toutes les provinces des États-Unis⁷ ». C'est dans ce contexte que la Transat doit, selon la convention du 8 juillet 1898 passée avec l'État, mettre en service son nouveau paquebot *La Provence* au plus tard le 1^{er} avril 1903. Néanmoins, les difficultés à recruter une main-d'œuvre qualifiée et le retard dans la livraison des commandes passées aux usines métallurgiques, alors accaparées par les travaux de l'Exposition universelle de Paris, la contraignent à différer sa mise en service en 1904⁸ puis en 1906. Face aux compagnies rivales qui poursuivent leur escalade de la vitesse, ce retard a pour conséquence de la classer dernière dans ce domaine. Or, et selon le célèbre proverbe de Benjamin Franklin « *time is money*⁹ », la rapidité de traversée est un argument de poids pour les impatientes hommes d'affaires américains.

Devant son incapacité à rivaliser sur ce registre, la Compagnie générale transatlantique abat son atout-maître : offrir à ses passagers américains une table de prestige composée des grands classiques de la cuisine française tout en les plongeant au cœur du cadre fascinant des grands rois de France. Il convient de préciser qu'en ce début du xx^e siècle, les modifications progressives des aménagements et des équipements des paquebots, comme l'installation de chambres frigorifiques, permettent dorénavant à la société maritime française d'afficher totalement sa différence avec les compagnies étrangères concurrentes en exploitant au mieux la réputation de la cuisine et de l'art de vivre nationaux.

7 AFL 1997 004 5204, registre des procès-verbaux des réunions du comité de direction du 2 décembre 1901.

8 AFL 1997 004 5185, délibérations du conseil d'administration du 9 janvier 1901.

9 Benjamin Franklin & Henry Stueber, *The Life and Works of Dr. Benjamin Franklin*, Bungay Brightly & Childs, 1815, p. 181.



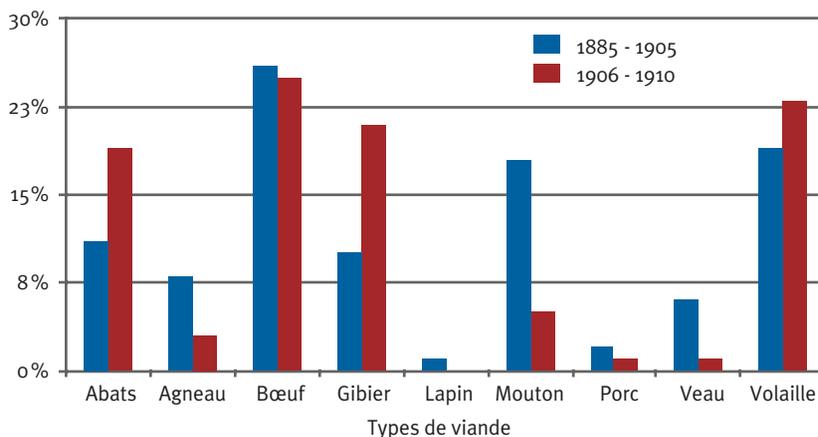
2. Ernest Louis Lessieux, Le paquebot *La Provence*

L'étude des menus proposés durant la traversée maritime nous livre de précieuses informations sur les variations que connaît l'offre alimentaire en mer. La mise en ligne de *La Provence* en avril 1906 donne le coup d'envoi de la haute gastronomie à bord des paquebots français. Ce point de rupture est mis en exergue par notre enquête sur le contenu des menus proposés avant et après 1906. Pour réaliser notre investigation, nous avons réuni, au bout de quatre années de recherches, cent treize supports imprimés représentant un total de 2 117 plats servis sur la ligne qui relie Le Havre à New York entre 1885 et 1910. Ces deux dates correspondent respectivement aux premiers menus conservés dans les différents centres d'archives et à la fin des menus imposés qui sont remplacés par les cartes à choix multiples. Afin d'identifier clairement l'ampleur du changement, notre fonds documentaire est divisé en deux corpus. Le premier s'attache à analyser cinquante-neuf menus pour un total de 993 mets couvrant une période comprise entre 1885 et 1905 tandis que le deuxième porte sur cinquante-quatre menus représentant un total de 1 124 plats servis entre 1906 et 1910. Avant de restituer les résultats de nos enquêtes, il convient de préciser les limites et les biais de notre démarche. Le principal écueil est lié au fait que les mets proposés ne reflètent pas les plats réellement consommés par les passagers. En effet, chaque voyageur dispose d'une liberté alimentaire notoire et peut, selon ses envies, écarter certaines préparations culinaires de son registre alimentaire. C'est pourquoi nous abordons notre étude sous l'angle de l'offre. La méthodologie employée présente également des failles inhérentes à toute analyse réalisée à partir d'échantillons. Toutefois, l'amplitude de nos sources et les tendances marquées des menus propres à chaque période historique étudiée nous autorisent à brosser une esquisse de l'offre alimentaire destinée aux passagers. Ainsi, telle une mosaïque reconstituée, cette étude dévoile, d'une part, des changements majeurs tant dans la quantité que dans la nature des denrées distribuées lors du voyage et, d'autre part, fait ressortir la composition et l'articulation des mets.

Il ressort de ce dépouillement que deux grandes familles d'aliments, les viandes et les poissons, témoignent particulièrement d'une variation dans l'offre alimentaire. Le détail des familles (viande, poisson...) par produit (bœuf, mouton, porc, volaille...) atteste des efforts menés sur la nourriture de la ligne de New York exprimés lors de l'assemblée générale ordinaire du 15 juin 1906¹⁰. Attachons-nous dans un premier temps à étudier l'évolution des denrées carnées.

10 AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 15 juin 1906.

Graphique 2. Comparaison de l'offre des viandes proposées durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910



156

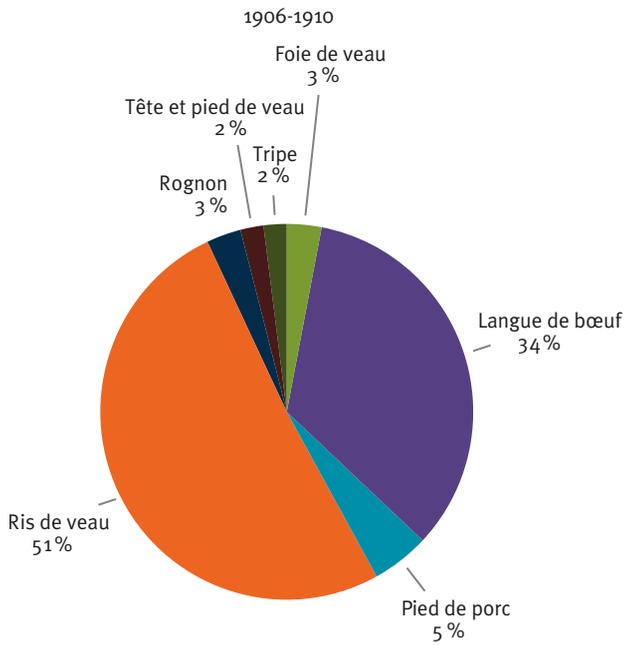
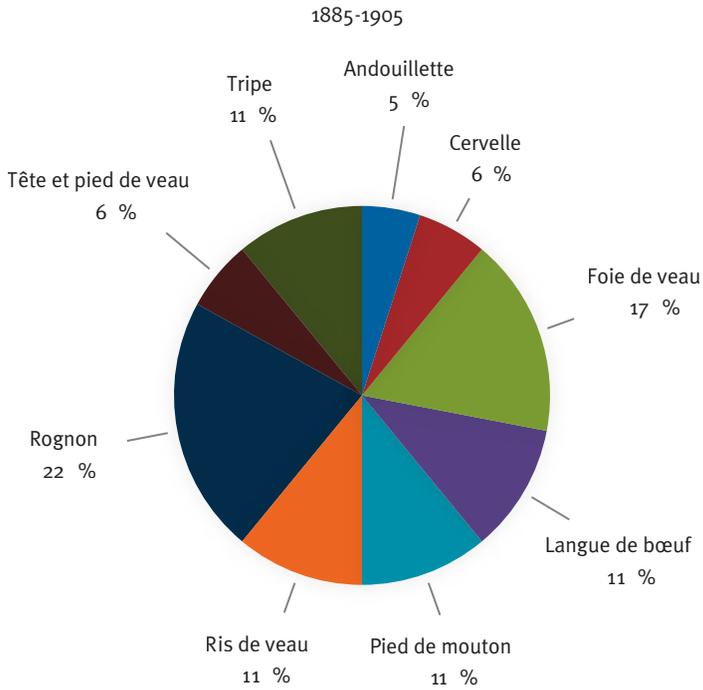
L'offre est significativement modifiée pour la gamme des viandes d'ovins. Le mouton enregistre la plus forte baisse puisque de 18 %, il passe à 5 % des viandes proposées après 1906. L'agneau est également moins représenté et accuse une diminution de presque deux tiers. Dans le même temps s'accroissent les mets à base d'abats qui, avec 11 % avant 1906, font un bond à 19 % des propositions et, de façon encore plus notable, les gibiers qui doublent leur pourcentage en passant de 10 % à 21 %. Afin de cerner plus précisément cette tendance, il convient d'examiner en détail les deux gammes qui connaissent la plus forte augmentation : les abats et les gibiers (**graphique 3**).

On ne peut que souligner l'hégémonie du ris de veau qui s'octroie plus de la moitié de l'offre. De 11 %, il passe à 51 % après 1906. L'accroissement marqué de la proportion de langue de bœuf, trois fois supérieure, s'explique par sa fréquente mise en avant en tant que hors-d'œuvre. Faut-il déduire de la forte diminution, voire quasi-disparition de certains abats comme les pieds de mouton, les tripes ou encore les rognons, un désintérêt de la clientèle aisée pour leur saveur moins raffinée ?

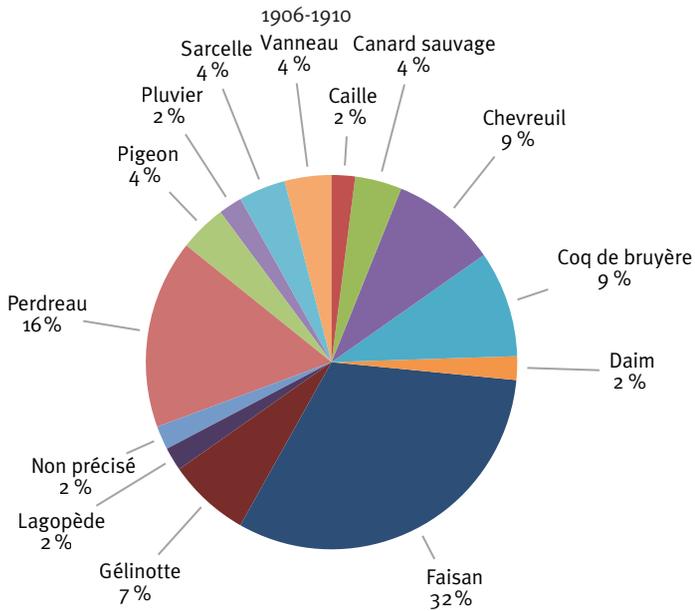
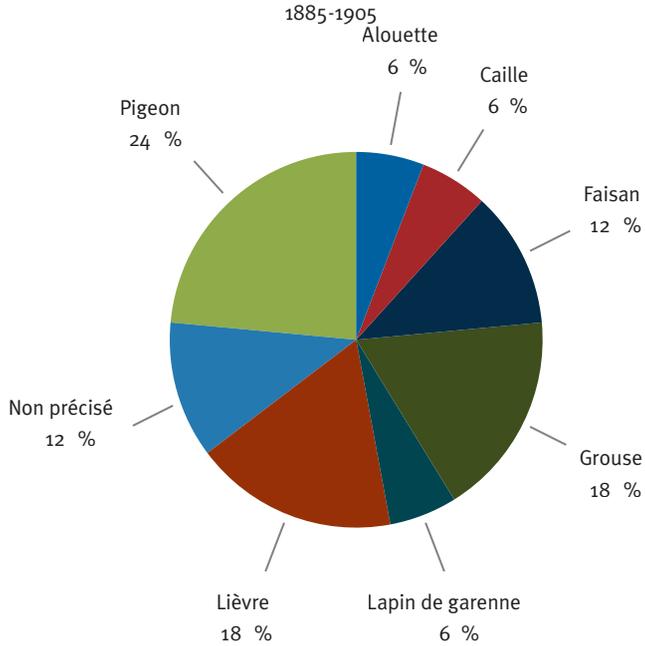
Cette situation de profond bouleversement s'observe également pour les gibiers (**graphique 4**).

D'une manière globale, on assiste à une diversification des gibiers proposés. L'offre s'étoffe de multiples petits gibiers à plumes comme le pluvier, la sarcelle, le vanneau, la gélinoite ou encore le coq de bruyère, volatiles à la chair raffinée plébiscités par l'élite du bord. Cette observation est confortée par la place que prend le faisan puisqu'il occupe désormais un tiers des denrées issues de la chasse. Ces produits renvoient une image de prestige et participent à la noblesse de la table. La gamme des viandes n'est pas la seule à témoigner d'un changement profond de l'offre alimentaire. Celle des poissons connaît les mêmes variations (**graphique 5**).

Graphique 3. Comparaison de l'offre des abats proposés durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910



Graphique 4. Comparaison de l'offre des gibiers proposés durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910



Deux poissons arrivent en force : le saumon et la sardine. Tout comme la langue de bœuf, cette dernière est couramment proposée en hors-d'œuvre sous forme de sardine à l'huile. Elle couvre dorénavant un quart de l'offre. Le saumon, « poisson de luxe, très recherché des gourmets à raison de sa saveur agréable, de la fermeté et de la succulence de sa chair », selon les propos du médecin français Jean-Baptiste Fonssagrives¹¹, enregistre une augmentation impressionnante de 250 %. La sole, poisson à chair fine, accuse également une hausse sensible et atteint 6 %. Cette valorisation des produits raffinés se fait au détriment des denrées aux saveurs plus marquées comme le maquereau et le hareng ou moins prestigieuses à l'image de la morue et du merlan.

La mise en valeur, dans les menus, de produits synonymes de luxe alimentaire que sont le caviar, le foie gras et la truffe¹² est un indicateur probant du niveau de prestige de la table des paquebots de la Compagnie générale transatlantique (**graphique 6**).

De façon générale, les trois produits étudiés affichent une progression remarquable. La truffe est quatre fois plus utilisée puisqu'elle apparaît dans l'élaboration de 25 % des menus analysés sur la période allant de 1906 à 1910 contre seulement 6 % avant 1906. De même, l'offre de foie gras présenté sous différentes formes connaît une forte augmentation, de 6 %, elle passe à 17 %. L'apparition du caviar servi en hors-d'œuvre confirme le positionnement haut de gamme adopté par la Compagnie générale transatlantique. Celui-ci est présent dans 6 % des menus imprimés après 1906.

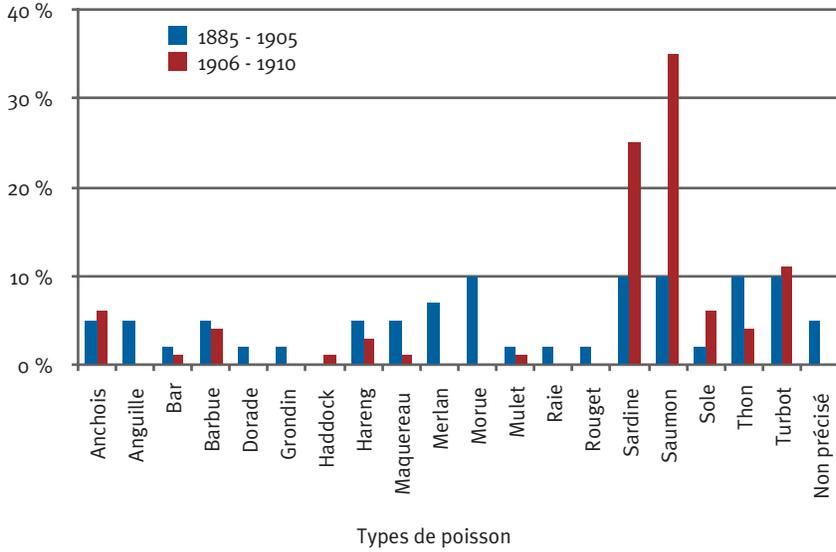
DES PLATS INSPIRÉS DES GRANDS CLASSIQUES DE LA CUISINE FRANÇAISE

L'élévation du prestige de la table se traduit également dans les modes de préparation des denrées et la dénomination subtile des plats en référence aux grands courants de l'époque. Dans la première décennie du ^{xx}e siècle, les préparations culinaires se complexifient et la cuisine gagne en raffinement. Cette transition est illustrée par la comparaison de deux menus de dîners première classe représentatifs de ceux servis en 1900 et en 1906 (**tableau 1**).

¹¹ Jean-Baptiste Fonssagrives, *Dictionnaire de la santé*, Paris, Éditions Delagrave, 1876, p. 675.

¹² Dès le début du ^{xx}e siècle, le caviar est considéré en France comme « un aliment de luxe » (Labbé H., « Les œufs et laitances de poissons dans l'alimentation », dans Georges Maneuvrier [dir.], *La Science au ^{xx}e siècle*, Paris, éditions Delagrave, 1907, p. 208). Selon le docteur Jean-Baptiste Fonssagrives, le foie gras est « l'ornement obligé des dîners d'apparat » et entre dans la composition « des repas de luxe » tandis que la truffe est considérée comme « l'accompagnement luxueux » des dîners. Jean-Baptiste Fonssagrives, *Dictionnaire de la santé*, *op. cit.*, p. 385, 724.

Graphique 5. Comparaison de l'offre des poissons proposés durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910



Graphique 6. Comparaison de l'offre des produits synonymes de luxe alimentaire proposés durant les périodes 1885-1905 et 1906-1910

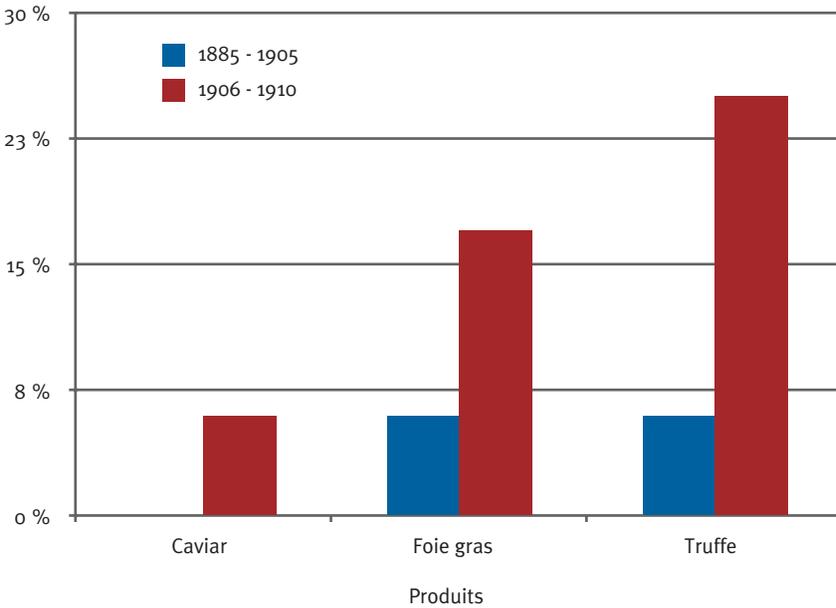


Tableau 1. Exemples de dîners première classe servis à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique en 1900 et en 1906

Dîner du 28 janvier 1900 première classe servi à bord du paquebot <i>La Champagne</i>	Dîner du 27 septembre 1906 première classe servi à bord du paquebot <i>La Provence</i>
Potage Faubonne	Potage crème régence
Consommé tapioca	Consommé printanier royal
Rissoles	Petites bouchées à la Lucullus
Filet de barbu fines herbes	Saumon grillé maître d'hôtel
Selle de mouton écossaise	Fricandeau à la Godard
Endives braisées au jus	Petits pois à la française
Champignons sautés	Filet de bœuf garni de croquettes
Aloyau rôti	Asperges sauce Mousseline
Dindonneau	Cailles bardées sur toasts
Salade	Salade
Gâteau feuilleté	Gâteau pain de Gênes
Glace groseille	Glace Horton
Fromage	Nougat
Poires, mandarines, noix, marrons grillés	Mendiants
	Fromages
	Fruits
	Pralines, dragées, coiffures

161

Tableau 2. Exemples de traductions en anglais de dîners première classe servis à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique en 1900 et en 1906

Dîner du 28 janvier 1900 première classe servi à bord du paquebot <i>La Champagne</i>	Dîner du 27 septembre 1906 première classe servi à bord du paquebot <i>La Provence</i>
Bean Soup	Potage crème Régence
Consomme tapioca	Consommé printanier royal
Rissoles	Petites Bouchées à la Lucullus
Filet of brill	Broiled salmon
Saddle of mutton	Fricandeau à la Godard
Endives	Green peas à la Française
Mushrooms	Filet of beef with Croquettes
Roastbeef	Asparagus Mousseline sauce
Young turkey	Larded quails on toasts
Salad	Salade
Cake, ice cream	Gâteau pain de Gênes
Cheese	Horton ice cream
Pears, mandarines, nuts, chestnuts	Nougat
	Nuts, almonds and raisins
	Cheeses
	Fruits
	Pralines, dragées, coiffures

La composition des menus est réalisée de concert par le commissaire et le chef de cuisine. Plus de 90 % des mets cuisinés, proposés après 1906, sont référencés dans le *Guide culinaire* d'Auguste Escoffier publié trois années auparavant. En puisant leur inspiration dans son recueil de recettes, les responsables de l'élaboration des menus signent une carte typiquement française et ancrent leur prestation dans la lignée de celle des prédécesseurs que sont Urbain Dubois, Jules Gouffé ou encore Marie-Antoine Carême.

À bord des paquebots de la French Line, les menus bénéficient d'une traduction écrite en anglais. Bien que la clientèle américaine soit sa cible favorite, il est intéressant de constater que la Compagnie générale transatlantique s'attache à conserver les appellations culinaires propres à sa nation (**tableau 2**).

Tandis qu'en 1900 la traduction des mets facilite leur compréhension auprès des passagers anglo-saxons, celle de 1906 nécessite un développement plus soutenu de la part du personnel préposé au service qui se voit contraint de maîtriser parfaitement le *Guide culinaire* et la langue anglaise. Si la conservation des appellations culinaires dans leur langue d'origine favorise les échanges, la convivialité, la mise en valeur et la transmission d'un patrimoine culinaire, leur aspect « exotique » perçu par la clientèle américaine concourt à l'offre de dépaysement tant recherchée par la compagnie maritime française.

UNE STRUCTURE DES MENUS TYPIQUEMENT FRANÇAISE

Le service à la russe qui, au cours du XIX^e siècle, remplace progressivement le service à la française entraîne une diminution du nombre des mets proposés dans un menu. Néanmoins, et selon les observations de Jean-Louis Flandrin, cette nouvelle méthode de service n'a que très peu d'impact sur leur ordre de présentation¹³. L'enchaînement des plats servis à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique suit un plan proche de celui qu'Auguste Escoffier recommande dans son ouvrage intitulé *Le Livre des menus, complément indispensable du Guide culinaire*¹⁴ (**tableau 3**).

Tout comme Auguste Escoffier le préconise¹⁵, les potages clairs et liés sont uniquement servis le soir. Des hors-d'œuvre et des œufs viennent les remplacer au repas de midi. Les rôts du dîner se composent généralement d'une viande de boucherie et d'une volaille ou d'un gibier à plumes. Ils sont ponctués par un service de légumes, le plus souvent des asperges, des artichauts ou des petits pois. Lorsque le menu propose du foie gras, celui-ci est placé entre les rôts

¹³ Jean-Louis Flandrin, *L'Ordre des mets*, Paris, Éditions Odile Jacob, 2002, p. 163.

¹⁴ Auguste Escoffier, *Le Livre des menus. Complément indispensable du Guide Culinaire*, Paris, Imprimerie Grévin, 1912, p. 8, 11.

¹⁵ *Ibid.*, p. 36.

Tableau 3. Ordre de présentation des mets du déjeuner et du dîner en 1906

Ordre de présentation des mets du déjeuner	Ordre de présentation des mets du dîner
Hors-d'œuvre	Potage et consommé
↓	↓
Œufs	Relevé
↓	↓
Relevés ou entrées	Poisson
↓	↓
Plat de poisson ou de viande (souvent en sauce)	Entrée de boucherie, de volaille ou de gibier
↓	↓
Rôts	Rôts
↓	↓
Desserts	Salade
↓	↓
Fromages	Desserts
↓	↓
Fruits	Fromages
	↓
	Fruits et confiseries

et la salade. Selon les usages de l'époque¹⁶, le fromage se positionne entre les desserts et les fruits. En analysant notre corpus de menus, la dissociation totale du sucré et du salé n'apparaît clairement qu'en 1933 puisque à partir de cette date, le fromage est présenté systématiquement entre la salade et les pâtisseries. Enfin, les sorbets et les glaces servis ponctuellement ne sont proposés que lors des dîners. En perpétuant une syntaxe qui plonge ses racines dans des pratiques nées sous le règne de Louis XIV, la Compagnie générale transatlantique marque l'appartenance de sa table à l'histoire d'une nation et diffuse ainsi, dans le Nouveau Monde, un modèle gastronomique typiquement français.

DRESSAGE DES PLATS ET MÉTHODES DE SERVICE

L'analyse de l'apprêtement des mets, leurs esthétiques visuelles et les techniques de service nous offrent un angle d'observation différent du degré de prestige de la table des transatlantiques français. Malheureusement, pour cette époque, les informations sur ce sujet se révèlent restreintes. L'unique source iconographique en notre possession émane d'une brochure conçue par la Compagnie générale transatlantique. Celle-ci est destinée à faire connaître le paquebot *La Provence* au grand public¹⁷. Le chapitre intitulé « Les cuisines » est enrichi d'une illustration que nous reproduisons (fig. 3).

¹⁶ Jean-Louis Flandrin, *L'Ordre des mets*, op. cit., p. 140.

¹⁷ S.S. *La Provence*, Paris, éditions Devambez, 1906.



3. Anonyme, *Les Cuisines du paquebot La Provence*, illustration
S.S. *La Provence*, Paris, éditions Devambe, 1906, p. 40.

L'exposition ostensible de deux plats au premier plan attire particulièrement notre attention. Leur montage n'est pas sans rappeler les chromolithographies de Jules Gouffé publiées en 1867 dans *Le Livre de cuisine*¹⁸.

La ressemblance des plats dessinés par l'auteur de l'illustration des cuisines du paquebot *La Provence* avec les originaux est telle qu'il est permis de douter de leur véracité (fig. 4 à 7). D'autres éléments concourent à étayer notre opinion. D'une part, et bien que de multiples dénominations de sauces comme « Vénitienne », « Mirabeau » ou encore « Bonnefoye » caractérisent les préparations à base de saumon, l'appellation « saumon à la Chambord » est absente des 2 117 plats étudiés. Il en va de même pour les poulardes à la Godard. D'autre part, les plats de Jules Gouffé sont glorifiés par une série d'hâtelets. Or cet ustensile de service ne fait pas partie de la liste des pièces d'orfèvrerie achetées par la Compagnie générale transatlantique auprès de la maison Christofle pour assurer l'armement de son navire¹⁹. Enfin, un dernier constat vient confirmer notre critique. La brigade de cuisine de *La Provence* est composée d'un chef, de huit cuisiniers et de huit aides de cuisine²⁰ qui doivent assurer quotidiennement la production de plusieurs centaines de plats²¹. L'effectif restreint de personnel ne semble pas suffisant pour reproduire en série des pièces artistiques de la finesse de ceux de Jules Gouffé.

Quoi qu'il en soit, ces représentations attestent de cette volonté de la Compagnie générale transatlantique de faire de la grande cuisine française son étendard. Il convient ainsi de les appréhender comme des symboles, des figures allégoriques, une évocation philosophique en soi qui exprime l'esprit de la cuisine dispensée à bord. Son *artifiction* (terme employé par Évelyne Cohen et Julia Csergo pour désigner le processus de spectacularisation du culinaire²²) est mise en scène par l'acteur principal du théâtre qu'est la salle à manger, à savoir le maître d'hôtel. Selon la brochure publiée par la société maritime, la méthode de distribution des mets est celle du service à la russe.

[...] autour de ces tables élégantes [...] des maîtres d'hôtel, impeccables et solennels, dans leur superbe livrée : circulant silencieux et méthodiques, attentifs au moindre regard, prévenant le désir avant qu'il ne s'exprime. [...]. Ici, se découpent les larges pièces de viande cuites à point ; ici, sont disposés les plats où chaque maître d'hôtel, d'une main experte et preste dresse les hors-d'œuvre ou les entremets destinés à son rayon » déclare l'auteur dans son chapitre sur la salle à manger²³.

18 Jules Gouffé, *Le Livre de cuisine*, Paris, Librairie Hachette, 1867.

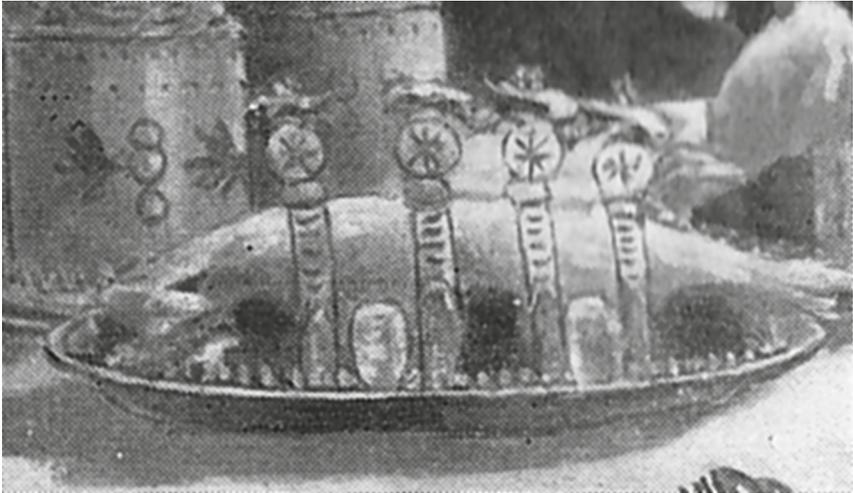
19 AFL, cote non répertoriée, devis complet et définitif du service d'orfèvrerie de *La Provence* fourni par la maison Christofle daté du 3 mars 1906.

20 S.S. *La Provence*, *op. cit.*, p. 56.

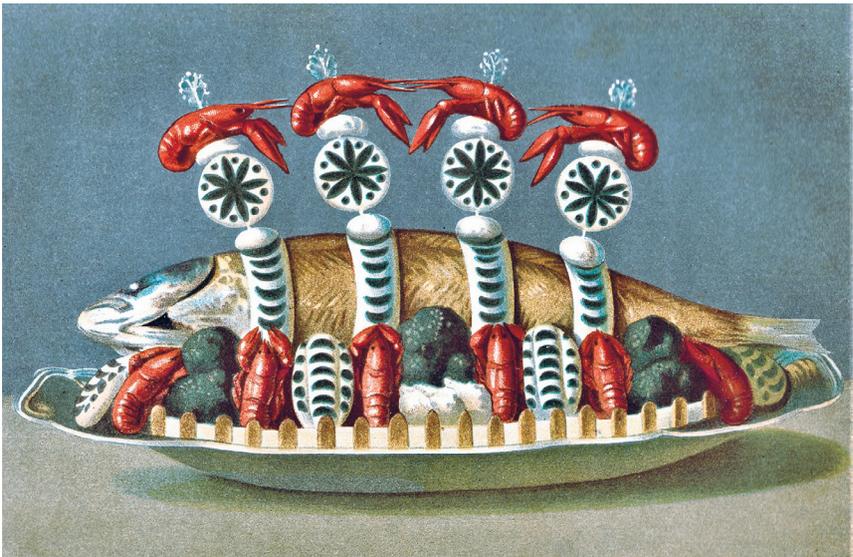
21 Le paquebot *La Provence* peut embarquer quatre cents passagers de première classe.

22 Évelyne Cohen & Julia Csergo, *L'Artifiction du culinaire*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2012.

23 S.S. *La Provence*, *op. cit.*, p. 36, 37.



4. Détail des cuisines du paquebot *La Provence*, illustration S.S. *La Provence*, Paris, éditions Devambez, 1906, p. 40.



5. Eugène Ronjat, *Saumon à la Chambord*, chromolithographie Jules Gouffé, *Le Livre de cuisine*, Paris, Librairie Hachette, 1867, planche XVI.



6. Détail des cuisines du paquebot *La Provence*
Illustration dans S.S. *La Provence*, Paris, Devambe, 1906, p. 40.



7. Eugène Ronjat, *Poulardes à la Godard*, chromolithographie
Jules Gouffé, *Le Livre de cuisine*, Paris, Librairie Hachette, 1867, planche XIV.
Faut-il déduire de ces copies conformes que les mets de Jules Gouffé
étaient servis à bord du transatlantique *La Provence* ?

Une source d'archive vient corroborer cette affirmation. L'inventaire détaillé des 7 406 pièces d'orfèvrerie première classe du paquebot *La Provence* est composé, entre autre, de 35 pinces à asperges cannelées, 50 casseroles à légumes, 35 saucières à deux becs ou encore 280 plats de service déclinés sous différentes formes et dimensions²⁴, autant d'articles destinés au service à la russe, un héritage que la Compagnie générale transatlantique s'emploie à perpétuer et à faire découvrir à certains Américains qui embarquent pour la première fois à bord d'un paquebot français.

MISE EN SCÈNE DE LA SALLE À MANGER ET APPRÊTEMENT DE LA TABLE

168

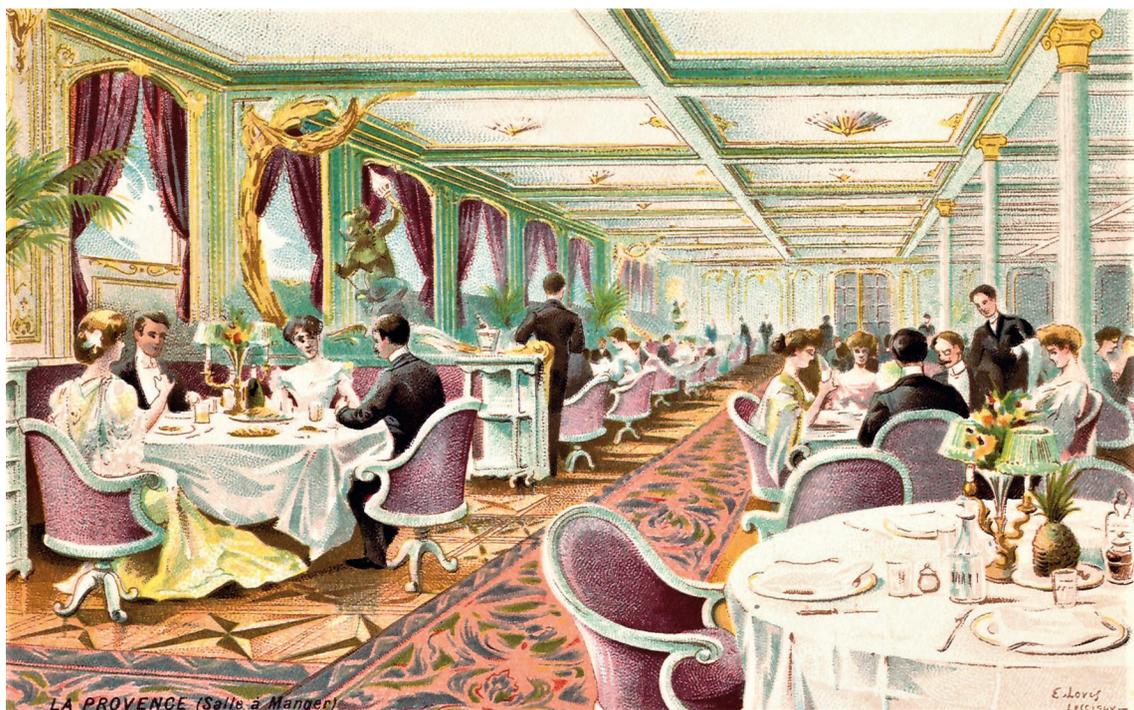
Au début du xx^e siècle, et dans le sillage du développement de la grande hôtellerie continentale, le confort en mer augmente jusqu'à atteindre un niveau d'aisance digne des plus grands restaurants à terre. Pour mettre en valeur la cuisine nationale, la salle à manger première classe de *La Provence* se voit animée par le faste de la monarchie française (fig. 8). Paré de boiseries dans les tons vert clair et de nombreux ornements en bronze doré, l'espace de restauration affiche un style Louis XV et une décoration inspirée des salons du célèbre hôtel de Soubise à Paris. Afin de briser la perspective homogène de la pièce, des cloisons ouvertes couronnées de deux guirlandes de lauriers en bronze doré sont agencées sur les côtés. Un jeune triton, exécuté dans le même alliage, trône au milieu de ces semi-portiques, sur une desserte garnie d'une plaque de marbre rouge du Languedoc. Des fauteuils gondoles recouverts de velours de soie dans le ton cerise cramoisi font écho aux épais rideaux qui encadrent les fenêtres tandis que la multiplication des tables de petite taille, qui remplacent avantageusement les traditionnelles longues tables d'hôtes, favorise l'individualisation du service. En harmonie avec le décorum, le service de table est composé d'orfèvrerie de style Louis XV aux motifs rocaille signée Christofle et de vaisselle en porcelaine au décor pompadour réalisée par la manufacture Haviland de Limoges²⁵.

Cette stratégie d'associer la gastronomie nationale à la saga de l'histoire des monarques français se révèle payante puisque pour l'année 1906, la société maritime enregistre un accroissement de 19 % de ses recettes²⁶. La hausse du bénéfice net d'exploitation de 800 000 dollars permet, à la Compagnie générale transatlantique, d'augmenter le taux de dividendes versés aux actionnaires en

24 AFL, cote non répertoriée, devis complet et définitif du service d'orfèvrerie de *La Provence* fourni par la maison Christofle daté du 3 mars 1906.

25 S.S. *La Provence*, op. cit., p. 70.

26 Les recettes générées par l'exploitation commerciale des lignes de la Compagnie générale transatlantique sont de 57 427 005 francs en 1905 et 68 393 559 francs en 1906. AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 17 juin 1907.



LA PROVENCE (Salle à Manger)

8. Ernest Louis Lessieux, Salle à manger première classe du paquebot *La Provence*

le faisant passer de 5 % à 6 %²⁷. Malgré le contexte économique difficile qui règne aux États-Unis²⁸, ces bénéfices proviennent majoritairement de la ligne de l'Atlantique Nord²⁹.

Stimulée par le succès de *La Provence*, la Compagnie générale transatlantique met en service, en 1912, le paquebot *France*. La haute société américaine, clientèle vitale pour le développement des sociétés de navigation, aspire à vivre une expérience unique et ce dès son embarquement dans le port de New York. L'entreprise maritime nationale l'a bien compris. Ainsi, la Compagnie générale transatlantique réitère son opération de séduction en transformant son nouveau Léviathan des mers en véritable musée flottant. Toujours dans le but de séduire un large public américain à la recherche d'un passé historique et culturel qui lui manque, la French Line habille les locaux du paquebot *France* d'une décoration principalement issue du règne des grands rois de France.

170

Vitrine de la compagnie, la salle à manger première classe constitue la pièce la plus remarquable du navire (fig. 9). Située au cœur du bâtiment, elle occupe la hauteur de trois ponts. À l'identique d'une salle de spectacle, le restaurant se déploie sur deux étages. Loin du conformiste puits de lumière quelque peu passéiste, la Compagnie générale transatlantique opte pour un monumental plafond en forme de dôme et s'offre le luxe de perdre encore plus d'espace. Le faste des lieux n'échappe pas à cette mise en scène royale invoquée par la société maritime française. En référence au règne de la dynastie des rois Bourbons, une vaste coupole ovale à œils-de-bœuf supportée par d'impressionnants pilastres est érigée à plus de huit mètres de hauteur. La finesse des éléments décoratifs dorés est mise en valeur par la couleur bleu-gris qui domine la pièce. Réplique de celle de l'ancien hôtel du Comte de Toulouse réalisé par Robert de Cotte, la grande descente tient, entre ses bras, une monumentale peinture murale de scène galante représentant la *Grâce française* exécutée par Gaston La Touche. Cet artiste est également l'auteur du ciel en trompe-l'œil qui orne la voûte. Dans un style dicté par celui du Roi-Soleil, l'azur est bordé par une composition qui évoque les grandes régions françaises³⁰. Les tables sont équipées de larges fauteuils Louis XIV en velours bleu et d'une orfèvrerie réalisée par la manufacture Christofle. La forme des couverts sélectionnée pour l'armement du paquebot *France* est identique à celle de *La Provence*, à savoir le modèle Louis XV Marly. La porcelaine de Limoges liserée par un motif à la treille de couleur ocre est

27 « French Line Prosperous », *The New York Times*, 23 mai 1907.

28 Durant les mois qui suivent la mise en service de *La Provence*, les cours de la bourse de New York connaissent un effondrement marqué. Cette chute importante génère, en 1907, une panique bancaire américaine.

29 AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 17 juin 1907.

30 *Le Nouveau paquebot « France » de la Compagnie générale transatlantique*, Paris, éditions Draeger, 1912, p. 9.



Dining Salon of the France

9. Condé, Salle à manger première classe du paquebot France

fournie par la maison Gérard, Dufraisseix et Abbot de Limoges³¹ tandis que la verrerie est issue de la cristallerie Baccarat³².

Malgré son état d'infériorité en termes de taille et de vitesse, *France* provoque l'admiration des passagers. La qualité de ses installations et son luxe « à la française » font sensation auprès du public américain³³. Au premier trimestre 1913 et par rapport au même trimestre de l'année 1912, la société maritime enregistre une augmentation de 43 % de sa clientèle première classe³⁴. Le triomphe de cette nouvelle unité est tel que Raymond Poincaré, alors président de la République, entreprend une visite à bord en 1913³⁵. Héritier de l'élégance royale, le paquebot *France* connaît rapidement une renommée internationale³⁶. De par sa décoration « Grand Siècle », le surnom de « Château sur l'Atlantique »³⁷ lui est attribué et il entre ainsi dans la légende des transatlantiques de prestige.

172

En s'appuyant sur les vestiges de l'Ancien Régime pour assurer la décoration de ses paquebots de luxe, la Compagnie générale transatlantique s'attache à vendre un imaginaire collectif: le rêve romantique et le luxe monarchique français, « cette *French Atmosphere* que les Américains ne peuvent définir mais qu'ils savent apprécier »³⁸. Bien plus qu'une simple traversée de l'océan Atlantique pour bon nombre d'Américains, le voyage maritime, à bord d'un paquebot français, constitue, dès les premières heures du parcours, un préambule au séjour qui va suivre, un avant-goût de la découverte de la nation française, de son patrimoine culinaire et culturel. La traversée retour, quant à elle, forme l'épilogue du déplacement et permet aux voyageurs de prolonger, l'espace d'un instant, leur incursion sur le territoire européen.

LE TRIOMPHE DU LUXE TRANSATLANTIQUE ET DE LA GASTRONOMIE FRANÇAISE

Après la Première Guerre mondiale, la Compagnie générale transatlantique abandonne les styles passésistes au profit d'esthétiques plus contemporaines

31 AFL 1997 004 5186, délibérations du conseil d'administration du 17 février 1909.

32 AFL 1997 004 5186, délibérations du conseil d'administration du 9 mai 1912.

33 AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 19 juin 1912.

34 AFL 1997 004 5186, délibérations du conseil d'administration du 23 avril 1913.

35 AFL 1997 004 5186, délibérations du conseil d'administration du 30 juillet 1913.

36 AFL 1997 004 5209, rapport de l'assemblée générale ordinaire du 23 juin 1913.

37 Compagnie générale transatlantique, *History and Tradition. France-Afloat*, New York, French Line Offices, 1947, p. 6.

38 Alain Dewerpe, « Du style français. Les conventions nationales du paquebot comme produit matériel et imaginaire sociale (1900-1935) », dans Bénédicte Zimmermann, Claude Ditry & Peter Wagner (dir.), *Le Travail et la nation, histoire croisée de la France et de l'Allemagne*, Paris, éditions de la Maison des sciences de l'Homme, 1999, p. 301.



10. Anonyme, Le paquebot *Normandie*

comme l'Art nouveau³⁹ ou l'Art déco⁴⁰. Produit de l'orgueil national et paradigme du luxe embarqué, le paquebot *Normandie*, mis en ligne le 29 mai 1935, effectue sa traversée inaugurale en un temps record de quatre jours et trois heures (fig. 10). Au-delà de ses performances techniques, le nouveau fleuron de la société maritime française propose à ses passagers des prestations jusqu'alors inégalées. Le cadre du repas constitue, pour le voyageur, la psyché de la catégorie sociale à laquelle il appartient. Ainsi, la monumentale salle à manger première classe, œuvre des architectes Pierre Patout et Henri Pacon, incarne à elle seule le paroxysme du luxe transatlantique (fig. 11). La déviation latérale des cheminées offre un espace large et profond d'un seul tenant, sans colonne, proche de celui de la galerie des Glaces de Versailles. Les murs de 9,5 m de hauteur sont recouverts de 6 000 dalles de verres fournies par les cristalleries de Compiègne, taillées et ciselées à la main par le maître verrier Auguste Labouret. Douze pots à feu complétés de trente-huit colonnes lumineuses, imaginés par René Lalique, inondent de lumière cet espace totalement clos. Afin de doter en ustensiles de table les différents restaurants répartis par classe, la Compagnie générale transatlantique sollicite les manufactures les plus prestigieuses de France : verrerie Lalique, porcelaine de Limoges dessinée par Suzanne Lalique, orfèvrerie Puiforcat pour les appartements de grand luxe ou encore cristallerie Daum et orfèvrerie Christofle signée par Luc Lanel pour les passagers de première classe⁴¹. En faisant appel à des maisons uniquement françaises pour assurer les aménagements et l'équipement de ses salles à manger en orfèvrerie, porcelaine et cristallerie, la French Line affirme la nationalité de ses paquebots. Pour les entreprises spécialisées dans les arts de la table, les différents points de restauration constituent des vitrines de premier choix. Les passagers américains, qui représentent alors la principale clientèle du bord, utilisent et s'approprient les couverts. Dès lors, Christofle tire profit de cette situation en proposant aux voyageurs l'envoi gratuit de son catalogue. Ainsi, la participation des maisons de renom dans le prestige international des grands transatlantiques français est indéniable. En contrepartie, les navires sont des moyens efficaces pour se faire connaître de l'autre côté de l'Atlantique. Ambassadeurs de la qualité artistique et du savoir-faire des maisons de prestige, les paquebots de la Compagnie générale transatlantique contribuent au rayonnement outre-Atlantique de l'excellence des industries françaises en matière d'orfèvrerie, cristallerie et porcelaine.

39 L'Art nouveau est particulièrement employé pour le paquebot *Paris* (1921-1939).

40 L'Art déco s'épanouit pleinement à bord des paquebots *Île-de-France* (1927-1959) et *Normandie* (1935-1942).

41 AFL 1999 042 0011, *Normandie*, le nouveau paquebot de la Compagnie générale transatlantique.



11. Simont J., *L'Heure du dîner dans la grande salle à manger première classe du paquebot Normandie*, illustration dans *L'illustration*, hors-série spécial Normandie, juin 1935

D'après les propos du président de la French Line, Jean Marie, la cuisine du paquebot *Normandie* doit « constituer en soi un accomplissement parfait, en même temps qu'un instrument de propagande nationale⁴² ». De ce fait, l'offre de restauration personnifie, à elle seule, la monumentalité du navire et la diversité de la cuisine française. Lors de chaque repas, les passagers de première classe disposent d'un choix considérable de plus de quatre-vingts mets. Pour chaque service et durant toute la traversée, la carte se voit constamment renouvelée. Qui plus est, le modèle gastronomique national dépasse les frontières physiques du paquebot. En effet, une fois arrivé à New York et les passagers débarqués, le navire de la French Line fait office de restaurant français directement sur le territoire des États-Unis : la compagnie maritime y organise occasionnellement des banquets en l'honneur de personnalités issues de la haute société.

UNE VALORISATION DES SPÉCIALITÉS RÉGIONALES ET DES PRODUITS DU TERROIR FRANÇAIS

Durant l'entre-deux-guerres, les cuisines régionales connaissent un regain d'intérêt en France. Divers ouvrages sur les produits et les recettes des provinces historiques françaises voient le jour comme *Le Trésor gastronomique de France* d'Austin de Croze et Edmond Sailland, appelé également Curnonsky, publié en 1933. Au-delà d'offrir à ses passagers une large palette de plats classiques issus du *Guide culinaire* d'Auguste Escoffier, la Transat met également l'accent sur les spécialités régionales françaises. L'observation de notre corpus de 186 menus proposés à bord des paquebots *Paris*, *Île-de-France* et *Normandie* entre 1931 et 1939 nous offre une vision assez précise du degré de leur promotion (tableau 4).

La limite de notre étude à 1939 est un parti pris de lisibilité. Nous pourrions facilement l'étendre après cette date. En effet, et jusqu'à la fin de l'exploitation de la ligne de l'Atlantique Nord en 1974, la Compagnie générale transatlantique n'a de cesse de mettre en avant une spécialité régionale lors de chaque repas. Le directeur Jean Marie justifie cette singularité en ces termes :

Le lecteur est ici en droit de se demander ce qui caractérise cet art culinaire « transatlantique » [...], disons qu'il n'y a pas, à proprement parler, de cuisine de bateau, mais une sorte de synthèse de la cuisine nationale où trouvent place les spécialités de toutes les provinces françaises. La Transat choisit ses cuisiniers parmi l'élite de la profession et, ceux-ci, issus de toutes les régions de France, apportent chacun un peu des traditions culinaires de leur terroir⁴³.

42 Jean Marie, « La cuisine à la mer », dans *Sur l'eau, la France à table, gastronomie et tourisme*, Paris, éditions Propagande collective, 1957, p. 17.

43 *Ibid.*, p. 18.

Tableau 4. Exemples de spécialités régionales proposées à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1931 et 1939

Pistou à la provençale	Tripes à la mode de Caen	Côte de veau aux cèpes comme en Béarn
Potage champenois	Coq au vin à la mode d'Auvergne	Truite strasbourgeoise
Thourin landais	Bouillabaisse de Marseille	Coquelet comme à Janzé
Terrine de caneton amiénoise	Estouffade de taurillon à la camarguaise	Poularde en cocotte niçoise
Salade fécampoise	Cassoulet de Castelnaudary	Poulet vallée d'Auge
Salade Cauchoise	Cassoulet toulousain	Puits d'Amour du Val-d'Oise
Salade Tourangelle	Choucroute alsacienne	Tarte du pays de Bray
Caillette drômoise	Escalope de veau à la mode de Tours	Biscuit du Queyras
Quiche lorraine	Bœuf à la bourguignonne	Sablé de Lisieux
Caillette fraîche périgourdine	Saucisse de Morteau à la franc-comtoise	Nougatine de Gap
Omelette jurassienne	Porc à la dijonnaise	Madeleine de Commercy
Cuisses de grenouilles à la provençale	Rognonnade à la lyonnaise	Macaron de Nancy
Aubergine mode du Roussillon	[...]	Nougat de Montélimar
[...]	[...]	[...]

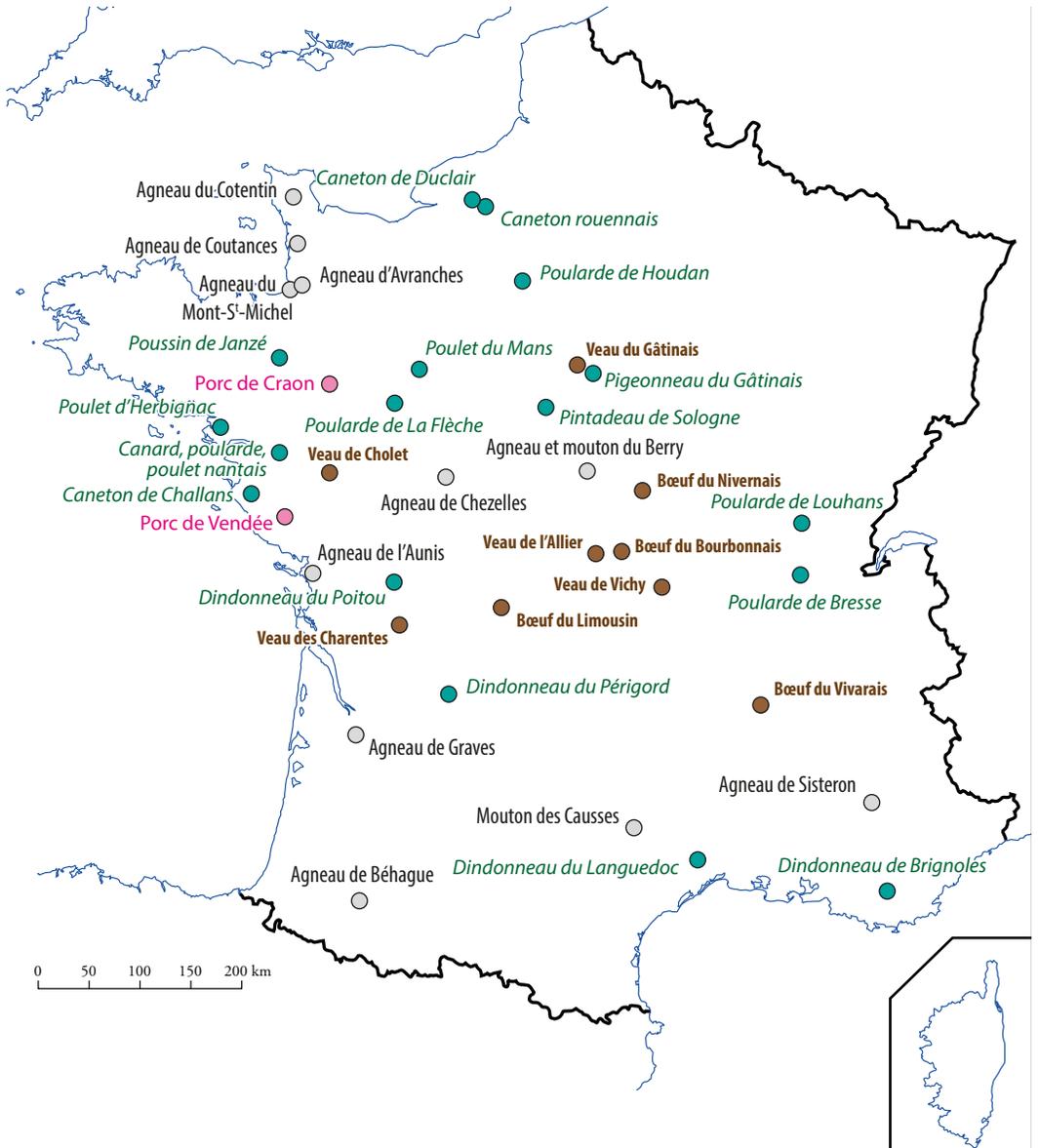
La cuisine proposée à bord des paquebots français est plébiscitée par les passagers américains à la recherche de nouvelles saveurs. « Beaucoup d'Américains n'aiment pas les *liners* anglais parce qu'ils y mangent et s'ennuient comme chez eux. [...] Ils préfèrent la French Line parce qu'ils ont l'impression d'être mieux en tout chez elle », précise Julien Guillemard, auteur habitué à fréquenter les paquebots de la Transat⁴⁴. Un rapport du directeur de l'agence du Havre daté du 12 juin 1967 conforte ces observations et précise que les différentes recettes issues des provinces françaises proposées en mer comme « le coq au vin, le cassoulet ou la choucroute sont très appréciées [des] passagers tant français qu'américains⁴⁵ ».

À partir des années 1950, et indépendamment de la valorisation des spécialités régionales, les denrées mentionnées sur les menus gagnent en précision quant à leur origine géographique. L'étude des différents mets servis entre 1950 et 1974 à bord des paquebots *Liberté*, *Flandre* et *France* nous démontre une ostensible mise en avant des produits issus des terroirs français.

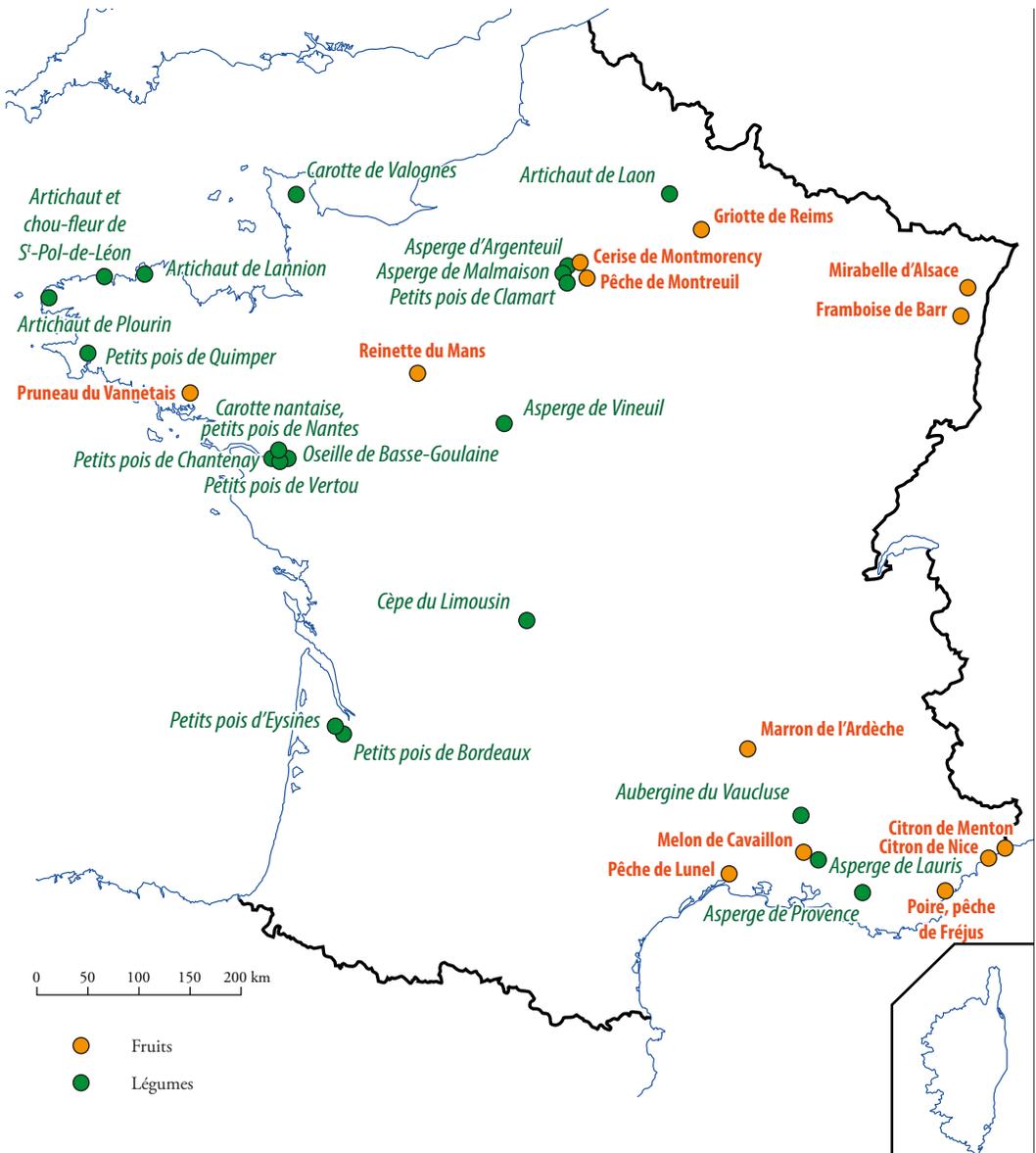
En révélant ainsi aux voyageurs toute la richesse des spécialités et des produits régionaux, la Compagnie générale transatlantique assure la notoriété du patrimoine culinaire français. À la fin de la traversée, chaque passager repart avec l'ensemble des supports menus proposés durant le voyage (fig. 12). Ces imprimés « souvenirs » se transforment alors en dépliants publicitaires. Lors de la rétrospective des voyages à leurs proches, les Américains ne manquent probablement pas d'exhiber ce catalogue gastronomique que constituent les menus.

44 Julien Guillemard, « Ce que mes yeux ont vu », dans *Esprit du Havre*, Le Havre, Imprimerie de la Presse, 1951, p. 196.

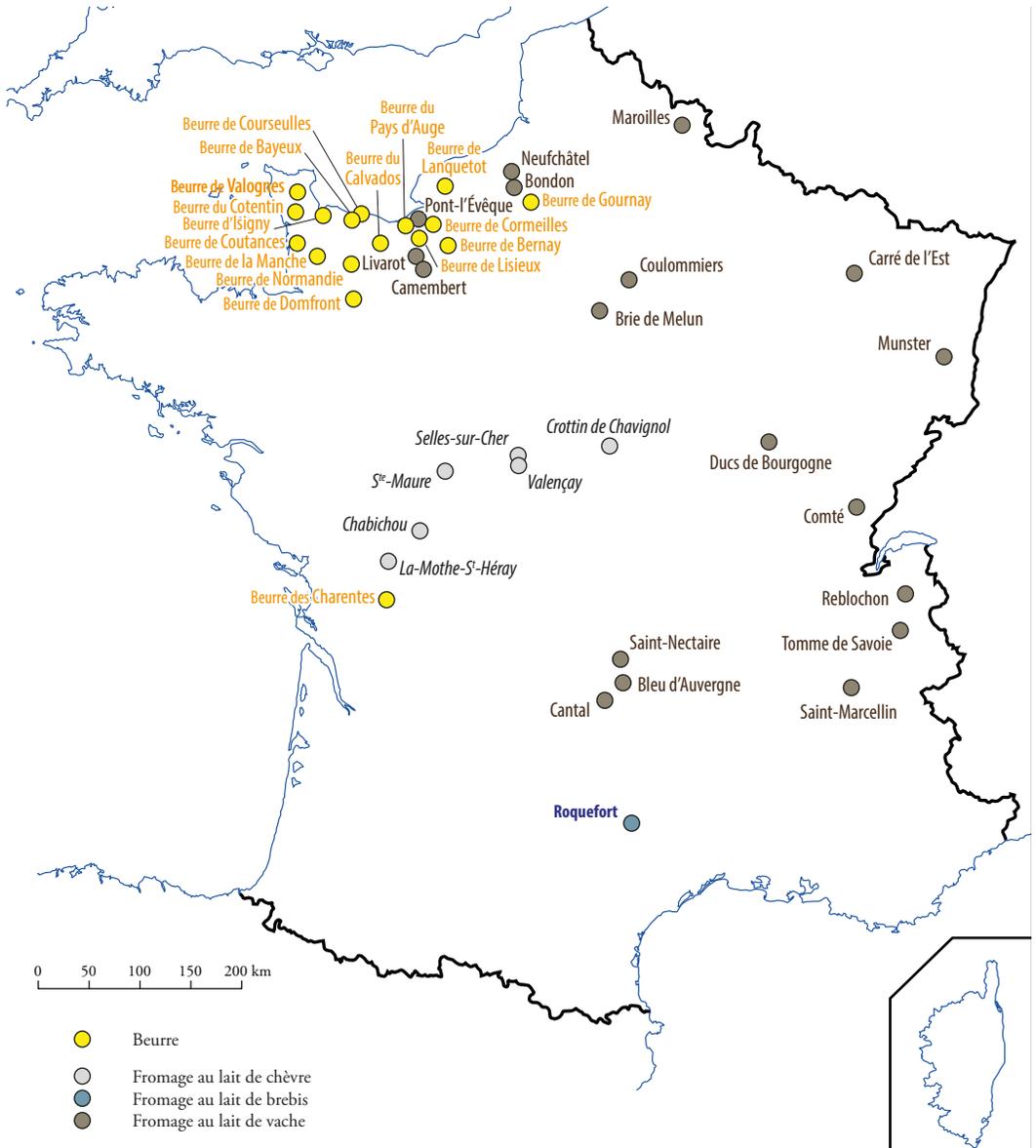
45 AFL 1997 004 3382, lettre anonyme du directeur de l'agence du Havre du 12 juin 1969.



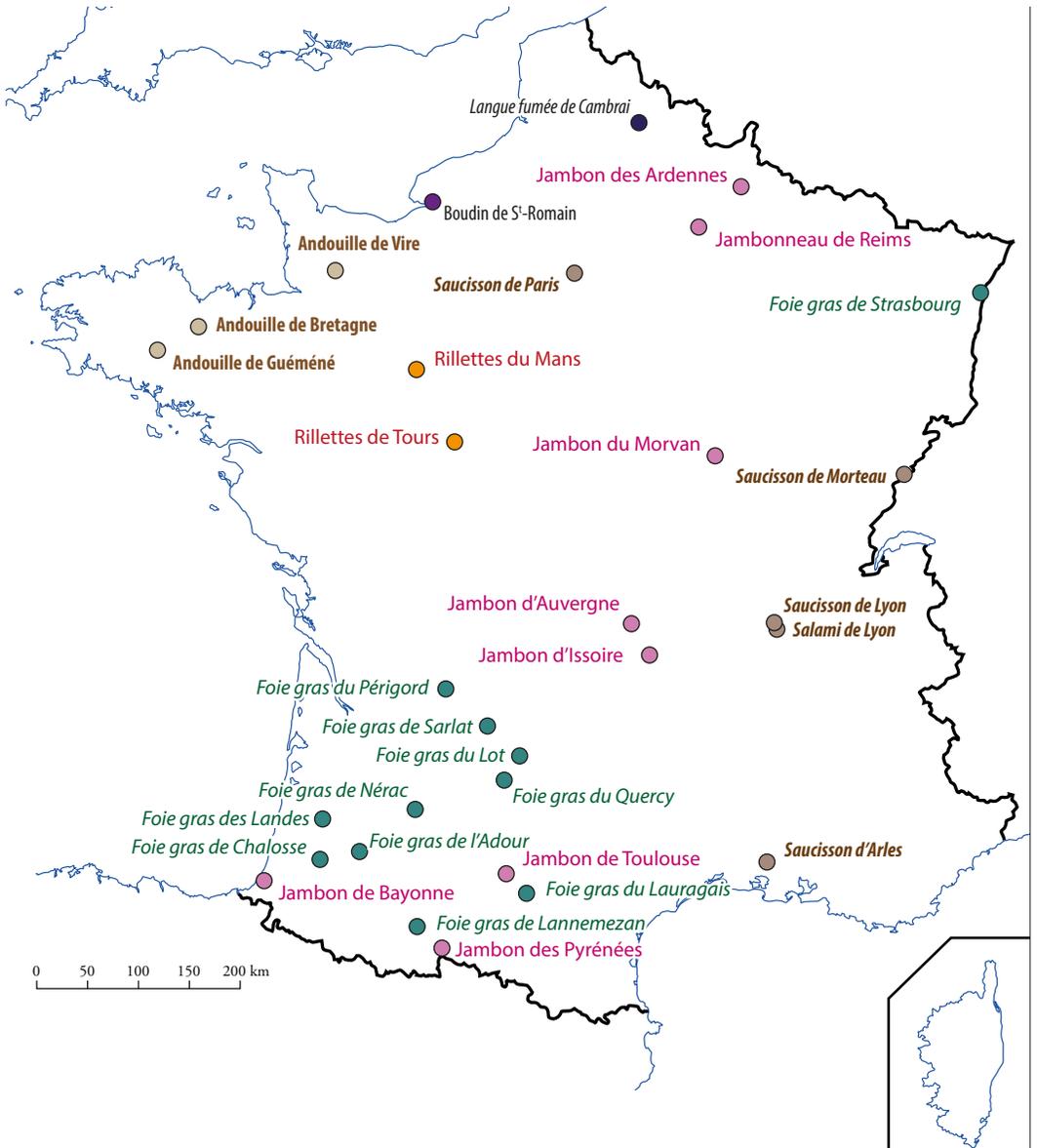
Carte 1. Viandes du terroir français proposées à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1950 et 1974



Carte 2. Fruits et légumes du terroir français proposés à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1950 et 1974



Carte 3. Beurres et fromages du terroir français proposés à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1950 et 1974



Carte 4. Charcuteries du terroir français proposées à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique entre 1950 et 1974



12. George Barbier, *La Cuisine française. À Versailles, Vatel cuisinier du Grand Roi*, illustration d'un menu de la Compagnie générale transatlantique

Si les mets typiquement français caractérisent l'offre alimentaire proposée par la Transat, les vins disponibles à bord et leur mariage avec les plats concourent au prestige de la table des paquebots. Il convient de préciser, dans un premier temps, que la Compagnie générale transatlantique est la seule société maritime à intégrer le vin de table à volonté dans son tarif de passage, et ce quel que soit l'époque. Nul doute que cette singularité contribue à l'ambiance festive et conviviale des salles à manger si caractéristique des navires français, spécificité soulignée par les passagers, les réclames publicitaires et l'ensemble des mémoires orales interrogées. Pour les voyageurs désireux de consommer des vins de qualité supérieure, un large choix de flacons payants est mis à leur disposition, à l'instar du *Normandie* qui conserve, dans sa cave, un stock impressionnant de 51 494 flacons⁴⁶.

L'étude des cartes de vins disponibles dans notre fonds d'archives nous présente une grille de lecture digne d'intérêt. Pour mener à bien nos investigations, nous avons retenu trois cartes publiées à des dates positionnées à intervalles réguliers : 1914⁴⁷, 1937 et 1964. La première, restée anonyme, semble commune à toute la flotte des transatlantiques de l'époque. La deuxième s'avère spécifiquement éditée pour le *Normandie*. La troisième est dédiée au paquebot *France* lors de sa mise en service. Leur analyse diachronique nous éclaire sur le choix dont dispose la clientèle à diverses périodes tandis qu'un examen approfondi nous apporte des précisions sur l'origine géographique des vins proposés et le niveau de prestige de la cave embarquée. Une première approche quantitative nous permet d'apprécier l'enrichissement des caves des transatlantiques de la French Line dans le temps (**graphique 7**).

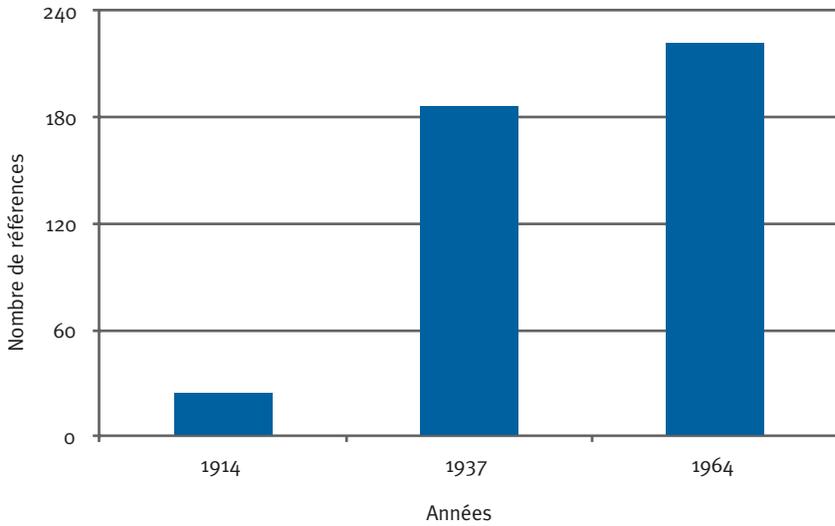
Entre 1914 et 1937, la Compagnie générale transatlantique élargit considérablement son offre de vins payants. Tandis qu'en 1914 les passagers disposent d'une sélection réduite à vingt-quatre vins différents, les voyageurs qui embarquent à bord de *Normandie* en 1937 bénéficient d'un large éventail composé de 186 références. En 1964, la cave du paquebot *France* se diversifie encore grâce à l'ajout de trente-six produits et affiche une gamme considérable de 222 vins (**graphique 8**).

Afin de rendre visible l'aspect qualitatif des cartes des vins de la French Line, notre étude est approfondie en classant les vins par type et région. La distinction entre vins rouges génériques et crus du Bordelais nous apporte des indications précieuses sur son niveau de prestige. Sont considérés comme crus les châteaux

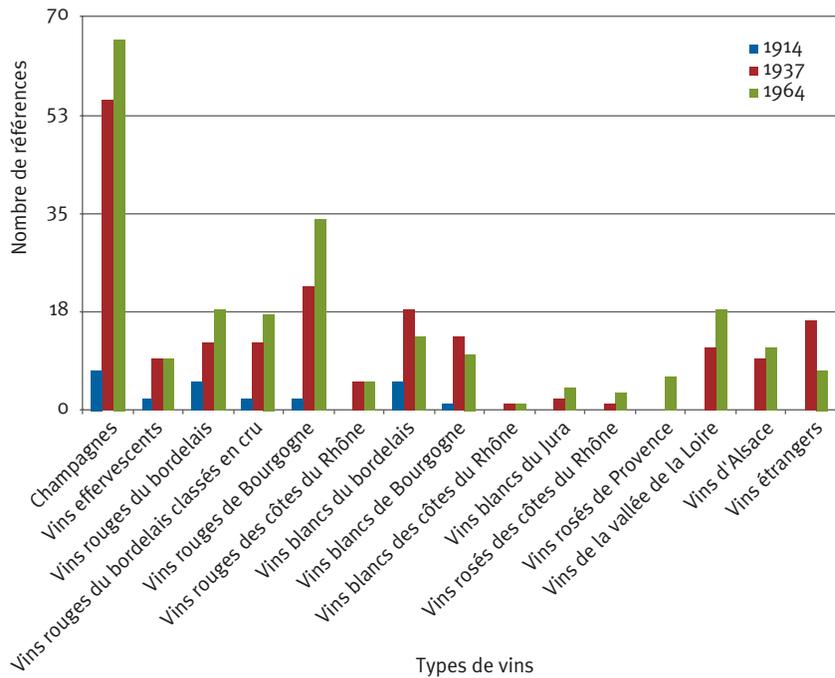
⁴⁶ *Excelsior*, numéro spécial consacré au paquebot *Normandie*, mai 1935, p. 16.

⁴⁷ La carte est datée du mois d'avril 1914, soit quelques mois avant le début de la Première Guerre mondiale. Puisque les vins proposés sont sélectionnés à l'avance, sa conception remonte probablement à la fin de l'année 1913.

Graphique 7. Nombre de références sur les cartes des vins de la Compagnie générale transatlantique en 1914, 1937 et 1964



Graphique 8. Composition quantitative des cartes des vins proposées à bord des paquebots de la Compagnie générale transatlantique en 1914, 1937 et 1964



bénéficiant du classement de 1855 relatif aux vins du Médoc. Pour ne pas fausser les résultats de notre enquête, les vins de Saint-Émilion et des Graves, dont le classement est établi en 1959 après l'édition de nos deux premières cartes, sont écartés et sont comptabilisés en vin du Bordelais.

Les champagnes, boissons festives symbolisant le luxe, sont largement majoritaires. À eux seuls, ils représentent presque 30 % de la carte des vins et ce pour les trois années étudiées. Viennent ensuite ceux du Bordelais et de Bourgogne. À noter la représentation marquée des vins de la vallée de la Loire après 1937. Les vins étrangers font leur apparition en force en 1937 avant de connaître un net recul en 1967. D'autre part, les vins rouges du Bordelais classés en cru enregistrent une progression constante passant de deux références en 1914 à douze en 1937 puis à dix-sept en 1964. La totalité des cinq premiers crus du Médoc, à savoir château Haut-Brion, château Lafite Rothschild, château Latour, château Margaux et château Mouton Rothschild, sont présents sur la carte du *Normandie* et sur celle du paquebot *France*.

Les caves richement dotées des paquebots et le professionnalisme des sommeliers participent au rayonnement des vins produits sur le territoire national. Dans un rapport interne sur les méthodes de vente des vins à bord des navires rédigé peu de temps après la Seconde Guerre mondiale, le commissaire Georges Normand, membre du personnel navigant de la société maritime havraise, va plus loin et envisage la promotion des vins français auprès de la clientèle américaine comme un axe de développement économique pour le secteur viticole français :

[La Compagnie générale transatlantique est un] merveilleux instrument de propagande française pour cette industrie nationale et vitale [que sont les vins de France]. [...] Au passager qui monte à bord d'un paquebot français, tout devrait rappeler que nous sommes la nation la première du monde pour la production du vin, tant pour la quantité que pour la qualité et la diversité [...]. Nous devons mettre tout en œuvre pour attirer l'attention sur nos meilleurs vins, chaque région a son histoire, chaque cru a son historique, chaque vin a ses anecdotes. [...] [Nous devons] prouver [aux Américains] que nos vins sont les meilleurs du monde. [...] nous avons en France des vins aussi bons sinon supérieurs [aux vins étrangers comme le porto, le malaga ou le xérès], l'éducation du client est facile à faire, simplement lui indiquer le fait qu'un rivesaltes remplace le porto et nous ferons ainsi profiter une région de la France⁴⁸.

Dès lors, le sommelier est tenu de porter une attention particulière sur la commercialisation des références françaises auprès des passagers américains pour

48 AFL 2002 014 0011, rapport général sur les vins français du commissaire Georges Normand.

qui « les vins sont encore [...] à l'heure actuelle de l'hébreux⁴⁹ ». Pour chaque repas, une carte traduite en anglais est disposée sur la table à côté du menu. L'annotation particulière portée en son bas résume à elle seule la remarquable contribution des paquebots dans la promotion du patrimoine viticole français : « Gardez-la comme souvenir et montrez-la à vos amis⁵⁰ ».

UN DISCOURS PUBLICITAIRE OUTRE-ATLANTIQUE PRINCIPALEMENT AXÉ SUR LE THÈME DE LA GASTRONOMIE FRANÇAISE OU L'INDIVISIBILITÉ ENTRE ART CULINAIRE ET NAVIRES FRANÇAIS

186

L'incursion du modèle gastronomique français sur le sol américain prend une ampleur bien plus importante si l'on étudie de près les campagnes publicitaires outre-Atlantique menées par la French Line. Méthodologiquement, notre enquête repose sur l'analyse temporelle d'un corpus qui totalise 189 réclames publiées entre 1907 et 1974. L'identification des champs sémantiques qui s'en dégagent nous révèle que la stratégie de communication gravite essentiellement autour de l'art culinaire, du service, des vins et du confort de la salle à manger. Ces différents messages publicitaires complétés par ceux vantant l'atmosphère festive et conviviale qui règne à bord occupent une place bien plus importante que les réclames relatives aux performances techniques des navires (83 % contre 6 %). Fait le plus frappant, certaines publicités éclipsent totalement la notion même du paquebot au profit d'un discours et d'illustrations louant l'élégance de la salle à manger, le professionnalisme des employés de restauration (**fig. 13**), l'excellence de la cuisine française, les réjouissances du bord ou encore la richesse des terroirs et des vignobles de France (**fig. 14**). Au-delà du fait que cette stratégie de communication permet à la Transat de se démarquer de la concurrence et de conquérir un large public étranger, la création régulière et cadencée de séries d'annonces sur ces thèmes colporte le savoir-faire et le savoir-vivre français sur le sol américain. Par ailleurs, la participation triomphale des brigades des paquebots aux concours culinaires américains ne fait qu'amplifier cette résonance. À l'instar d'Emmanuel Le Runigo, chef des cuisines du paquebot *Île-de-France* qui, en 1937, remporte le Grand Prix d'honneur de cuisine lors de l'Exposition d'art ménager de New York puis, en 1938, le même titre ainsi que le Premier Prix de pâtisserie lors du 70^e Salon culinaire de New York avec les félicitations du jury.

49 *Ibid.*

50 *Ibid.*

a Chef
 is only human,
 after all

Luis Sullivan

HAVE YOU EVER, fresh from France, gone into a restaurant in England or America and ordered *Filet d'Agneau à la Condé*? . . . And has it then occurred to you to wonder why a French chef away from his own people can't cook in quite the way he can at home?

The truth is, if you want the best French cooking, you must go among Frenchmen. The French are firm about some things—and food is one of them. They know good food, and they insist on getting it. If it isn't exactly right, they send it back! A good chef in France is honored above kings—but unlike kings, he is not above reproach. Like any other artist, he is constantly in the presence of his critics.

That is why lovers of good food always take the French Line. For here, among Frenchmen (and gourmets of every race), they are served with the same delicacy, the same skill and imagination that they would expect at Foyot's or LaRue's. Here, three thousand miles from Paris, they are already in France.

And as with the food, so with everything else. Beautifully trained servants (English-speaking, of course!) . . . spacious cabins in irreproachable taste . . . every comfort, convenience, luxury . . . and back of all this—hidden but always there—the strong silent mechanism of French Line seamanship, founded upon a tradition

hundreds of years old. (Long before Columbus sighted the New World, ancestors of these sturdy Breton sailors were fishing the Newfoundland banks for cod)

If you care about the niceties of living . . . if you like to feel that you are getting something for your money that you can get anywhere else . . . make your next trip on the French Line. Any authorized travel agent will be glad to show you how convenient it is, and inexpensive, voyage on France Afloat. . . . The French Line, 19 State Street, New York City

French Line

ILE DE FRANCE, June 3, June 22 . . . LAFAYETTE, May 21, June 21 . . . DE GRASSE, May
 ROCHAMBEAU, July 12 . . . PARIS, May 14, June 11, June 29 . . . FRANCE, May 27, June 16

13. Anonyme, *A Chef is Only Human After All*,
 publicité de la Compagnie générale transatlantique, 1932

French Line

YOUR GAY ENTRÉE TO EUROPE

Going to Europe? For a voyage sparkling as French champagne, travel aboard the celebrated *Ile de France* or the popular *De Grasse*!

Regardless of which accommodations you choose, on France-Afloat you will know the joys of exquisite French cuisine prepared in the grand manner . . . scintillating entertainment . . . state-rooms of charming décor. And, of course, cheerful service by English-speaking stewards.

On August 23 another great ship, the 49,850-ton *Liberté*, arrives in New York harbor, flying the Tricolor for the first time. Plan your voyage for the autumn months, when England and the Continent are truly enchanting. And for a gay holiday en route, travel on France-Afloat! French Line, 610 Fifth Avenue, New York 20.

DINNER

Menu d'Honneur

Chateaubriand - Filet Mignon - Cote de Boeuf
Chateaux de Sauf - Filet Bretonnais
Langue de Boeuf - Saumon d'Islande
Soleil de Saumon - Macaroni aux Herbes

Entrée

Chateaux de Sauf - Filet Bretonnais
Langue de Boeuf - Saumon d'Islande
Soleil de Saumon - Macaroni aux Herbes

Plat

Chateaubriand - Filet Mignon - Cote de Boeuf
Chateaux de Sauf - Filet Bretonnais
Langue de Boeuf - Saumon d'Islande
Soleil de Saumon - Macaroni aux Herbes

Vegetarien

Chateaubriand - Filet Mignon - Cote de Boeuf
Chateaux de Sauf - Filet Bretonnais
Langue de Boeuf - Saumon d'Islande
Soleil de Saumon - Macaroni aux Herbes

French Line sailings from New York (to Plymouth and Le Havre) and minimum one-way fares: *Liberté*, Aug. 25; Sept. 14; Oct. 5, 26; Nov. 11, 29; Dec. 16; First Class, \$340; Cabin, \$220; Tourist, \$165. *Ile de France*, Aug. 3, 19; Sept. 4, 23; Oct. 14, 31; Nov. 18; Dec. 7; First Class, \$335; Cabin, \$220; Tourist, \$165. *De Grasse*, Aug. 19; Sept. 11; Oct. 4; First Class, \$235; Cabin, \$180. * Other French Line offices: Beverly Hills, Boston, Chicago, Cleveland, Halifax, Montreal, New Orleans, Philadelphia, Portland, San Francisco, Seattle, Vancouver, B.C., Washington, D.C.

14. Anonyme, *French Line, Your Gay Entrée to Europe*,
 publicité de la Compagnie générale transatlantique, 1951

Dans les années 1960, la Compagnie générale transatlantique voit ses difficultés financières s'aggraver. Dans le but de redynamiser sa liaison Le Havre-New York, le conseil d'administration décide de développer les traversées d'agrément. En période de crise, la société maritime utilise plus que jamais la notoriété de la cuisine française pour séduire sa clientèle américaine. Une série de voyages entre New York et Le Havre placés sous le thème de la gastronomie des provinces françaises est organisée. Parmi ces croisières culinaires, nous pouvons citer « le Tour gastronomique » de la Normandie, de la Bretagne, de la Vendée, du Lyonnais ou encore de la Provence (fig. 15). Durant les cinq jours du parcours maritime, différents menus composés de mets et de boissons typiques de la région sont proposés aux voyageurs. Parallèlement, la French Line élargit les activités du bord en dispensant à sa clientèle américaine des cours de cuisine en anglais autour de préparations culinaires nationales comme le coq au vin ou les crêpes Suzette. Au terme de l'activité, les participants se voient gratifiés d'une brochure compilant les différentes recettes traduites dans leur langue. Mais malgré les efforts déployés par la compagnie pour assurer la rentabilité de sa flotte, l'intensification du trafic aérien en 1969⁵¹ accélère les restrictions budgétaires⁵². Le déficit financier accentué par la forte concurrence des sociétés étrangères spécialisées dans le transport de passagers par voies maritimes et aériennes, le choc pétrolier de 1973 et l'arrêt des subventions apportées par l'État français le 1^{er} juillet 1974⁵³ mettent un terme à l'exploitation des navires. Le paquebot *France*, retiré de la circulation, rejoint « le quai de l'oubli » le 19 décembre 1974.

Bien plus qu'un simple moyen pour franchir l'étendue de l'océan, les navires de la Compagnie générale transatlantique constituent de véritables fragments du territoire national qui se déplacent. En faisant du modèle gastronomique français son trait distinctif, la French Line exprime son identité culturelle. Parallèlement, et pendant près d'un siècle, les nombreux déplacements des paquebots ont favorisé l'exportation outre-Atlantique de la richesse du patrimoine matériel et immatériel de la France.

51 Antoine Frémont, *La French Line face à la mondialisation de l'espace maritime*, Paris, éditions Anthropos, 1998, p. 19.

52 AFL 1997 004 3106, correspondances internes sur les économies à réaliser à bord du paquebot *France*.

53 AFL 1997 004 5196, délibérations du conseil d'administration du 9 juillet 1974.

LE "TOUR GASTRONOMIQUE"
DE LA CHAMPAGNE



PAQUEBOT
"FRANCE"

Commandant Joseph ROPARS

.... *En traversant l'Atlantique*
de New York au Havre

2 MAI - 7 MAI 1963

15. Présentation d'un menu servi durant la traversée entre New York et Le Havre placée sous le thème du « Tour gastronomique » de la Vendée du 13 mai au 18 mai 1965

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*