

# Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2397-5

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)

Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 30  
Les villes portuaires  
entre pouvoirs  
et désordres  
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin  
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII<sup>e</sup> siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

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.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum  
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



**PRSH**  
Pôle de Recherche en  
Sciences Humaines et sociales  
Université La Havre Normandie

**MORSH**  
NORMANDIE - CAEN  
Maison de la Recherche  
en Sciences Humaines  
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ  
**U**  
LE HAVRE  
NORMANDIE

**HISTEMÉ**  
EA 7455 HISTOIRE  
EX-CRHO TERRITOIRES  
UNICAEN MÉMOIRES



# Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires  
entre pouvoirs et désordres  
(vers 1650-vers 1815)

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratifiée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleux · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Lavielle, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto: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 (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

### 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
Olivier Chaline	

## LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII <sup>e</sup> siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII <sup>e</sup> siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	

## **VARIA**

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147  
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173  
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale .....193  
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :  
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne .....217  
Camille Gontier

## **CHRONIQUE**

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice.....233  
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241  
Edern Olivier-Jégat

## **COMPTES RENDUS**

- Comptes rendus .....249

# Éditorial

*Olivier Chaline*

6

Policiers, douaniers et magistrats le savent bien, un port est un espace difficile à contrôler. Tous les trafics y sont possibles, toutes les entrées ou sorties illégales aussi. Les événements récents nous le rappellent, la santé n'y est pas moins intéressée que l'ordre public. Or, un port défie aisément la surveillance : ses installations peuvent être si étendues, les navires à quai ou sur rade ne peuvent être complètement visités, les multiples professionnels ne sont pas toujours non plus coopératifs. Ces défis contemporains ne sont pas nouveaux. C'est ce que montre le dossier thématique rassemblé par Éric Saunier, de l'université du Havre, qui a eu l'heureuse initiative de mettre en lien les apports du renouveau de l'histoire de la police avec les enjeux propres à l'histoire maritime. Ce faisant, il permet à celle-ci de combler une lacune.

La période ici prise en compte va du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle à la fin de la période napoléonienne, soit une durée telle que les contributions puissent se répondre efficacement. Alain Cabantous met en perspective les modalités propres aux villes portuaires dans l'ensemble des désordres urbains, sans omettre les formes de violence mises en œuvre par les institutions, telle la presse. L'originalité *rébellionnaire* des villes maritimes s'en trouve soulignée. L'ordre commence avec l'éclairage, comme nous le montre l'article de Sophie Reculin. Les réticences initiales finissent par être surmontées et la lanterne à réverbère qui est celle des phares du dernier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle s'impose aussi dans les villes portuaires. Pour tenir à distance l'épidémie qui vient par la mer, les autorités portuaires développent des compétences et des procédures que Diego Carnevale présente dans le cas de Naples au XVIII<sup>e</sup> siècle, riche en conflits de juridiction. Grâce à Mélanie Tailleur, nous suivons l'essor de Cherbourg dans la seconde moitié du siècle avec les délits, spécifiques ou non, et les tâches nouvelles dévolues à la police dans un port désormais stratégique. Moderniser et transformer un port de commerce et de guerre pose aussi des problèmes complexes pour faire face

au soudain afflux des navires : tel est le cas d'Anvers étudié par Antoine Renglet entre la réouverture tant attendue de l'Escaut en 1796 et la fin de l'Empire napoléonien qui en avait fait sa première ville portuaire et, involontairement, un haut lieu de la fraude. Enfin, Bernard Gainot offre un angle de vue colonial dans la dernière décennie de l'Ancien Régime avec la spécialisation d'un espace portuaire développement dans les deux grandes villes maritimes de Saint-Domingue, Cap-Français et Port-au-Prince.

Les *varia* nous conduisent d'abord vers la Bretagne avec la substantielle étude de Gérard Le Bouëdec, Aymeric Laville et Sébastien Nofficial sur le rôle des maires et des parlementaires lorientais pour la défense de leur arsenal entre la Seconde République et la déclaration de guerre de 1939. Inspiré par les récentes conséquences navales en Méditerranée des luttes civiles syriennes, Nicolas Gracieux offre une synthèse originale sur la dimension maritime de la guerre d'Espagne (1936-1939) avec les deux camps affrontés et leurs appuis respectifs. Revenons en Bretagne, mais passons à la rade de Brest avec Jean-Marie Kowalski qui met en évidence avec une précision décapante les profonds changements apportés dans ce qui compose la formation à l'École navale des officiers de marine entre 1937 et les années 1990. Enfin, sans quitter l'Armor, Camille Gontier retrace le développement depuis les années 1980 des fêtes du patrimoine maritime ainsi que les métamorphoses et appropriations dont elles font l'objet.

La Chronique vous permettra de découvrir les positions de deux thèses récentes sur la marine française au XVIII<sup>e</sup> siècle, celles de Pierre Le Bot à propos de la première marine de Louis XV (1715-1745) et d'Edern Olivier-Jégat s'intéressant aux missions et stations navales (1763-1792), soit un aspect méconnu des missions du temps de paix.

Bonne lecture !



# Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres

(vers 1650-vers 1815)



## INTRODUCTION

Éric Saunier

*Université du Havre, EA HisTeMé (université de Caen Normandie)*

Dans l'ouvrage récent qu'il leur a consacré à travers l'exemple de l'observatoire de la ville de Paris où s'est installée la lieutenance de police en 1667, l'historien Nicolas Vidoni<sup>1</sup> propose d'étudier les pratiques policières entre le milieu du xvii<sup>e</sup> siècle et la Révolution Française, en plaçant la focale autour des aspects ordinaires de son action matérielle, et non plus des mouvements migratoires ou de la répression des mouvements populaires qui en furent longtemps les approches quasi exclusives<sup>2</sup>. C'est assurément dans cette perspective que se situe la publication de ce dossier dans lequel le lecteur pourra voir, entre l'évocation des lettres de voyage en Orient de Pietro Della Valle et les fonds des archives municipales de Cherbourg ou d'Anvers, la pluralité des sources que mobilisent les chercheurs pour étudier l'action de la police dans les sociétés urbaines à l'époque moderne.

Toutefois, s'il s'agissait de l'inscrire dans les orientations récentes de l'historiographie sur les pratiques de police, ce dossier, fruit d'une journée d'étude organisée par Sophie Reculin et Éric Saunier au Havre en novembre 2018, à l'initiative du Pôle d'études maritimes (PEMAR) de la Maison de la recherche en sciences humaines de l'université de Basse-Normandie, résulte avant tout du constat d'une carence historiographique dans le champ des études maritimes<sup>3</sup>. Il y a en effet un contraste saisissant entre le regain d'intérêt dont est l'objet l'étude de la ville maritime, et plus particulièrement « la ville atlantique », qui en est sans doute la déclinaison la plus étudiée<sup>4</sup>, et les réticences qu'éprouvent encore les spécialistes de l'histoire maritime à investir la recherche sur les pratiques policières,

- 1 Nicolas Vidoni, *La Police des Lumières (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Perrin, 2018.
- 2 Vincent Milliot, « Histoire des polices : l'ouverture d'un moment historiographique », *Revue d'histoire moderne & contemporaine*, vol. 54, n° 2, avril-juin 2007, p. 162-177.
- 3 Quatre des six contributions présentées dans ce numéro sont en effet issues de la journée d'étude « Policer les villes portuaires maritimes au xviii<sup>e</sup> siècle », organisée le 15 novembre 2018 au pôle de recherche en sciences humaines de l'université du Havre dans le cadre des activités de l'axe de recherche « Sociétés portuaires et littorales » du pôle maritime de la MRSH de l'université de Basse Normandie.
- 4 Sur le travail autour de ce concept, voir notamment Guy Saupin (dir.), *Villes atlantiques dans l'Europe occidentale du Moyen Âge au xx<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2006 ;

malgré l'importance des problèmes que posent à tous ceux qui détiennent les pouvoirs de police dans les sociétés portuaires les fortes mobilités humaines liées à l'essor du grand commerce transocéanique et la déstabilisation due aux guerres.

En raison de cette carence historiographique, nous avons choisi d'aborder le sujet par le biais d'une démarche de *policing*, démarche qui consiste à regarder puis analyser les pratiques de police de façon empirique, à travers des études de cas emblématiques en raison de la démographie des villes choisies (Naples, Anvers) ou bien de la croissance des problèmes de police liés à l'affirmation de la fonction militaire au XVIII<sup>e</sup> siècle, comme ce fut le cas à Cherbourg. Ces études de cas devaient être précédées, la démarche étant indispensable pour mettre en perspective les conditions d'exercice des détenteurs de la fonction de police, par deux contributions portant sur la nature des désordres caractérisant ces villes et sur les réactions de leurs habitants face à l'introduction de l'éclairage public en 1697, qui fut le nouveau domaine d'intervention relevant véritablement de l'action policière à partir de cette date<sup>5</sup>.

12

S'agissant de la nature des troubles dans la ville portuaire, la contribution d'Alain Cabantous qui ouvre ce dossier montre que « la matrice rébellionnaire », dans un type de ville qui semble avoir été d'autant plus prompte à la révolte qu'elle était un lieu de migrations et de diversification des activités, héritant de surcroît de l'image médiévale d'un lieu de contestation, repose assez peu sur les questions de subsistances – peut-être peut-on voir là la cause du relatif silence sur les révoltes dans les villes portuaires<sup>6</sup> –, mais beaucoup en revanche sur les conflits du travail, et plus encore sur des tensions dues à la réglementation croissante de l'État, qui est aux origines de la forte résistance des habitants des ports maritimes devant l'arrivée de l'éclairage public, que souligne Sophie Reculin dans sa contribution.

Sont-ce ces spécificités qui expliquent la concurrence croissante entre l'action des représentants de l'État et des agents des autres pouvoirs dans le domaine de l'action policière, qui est le point commun entre les trois situations étudiées à la suite de celle-ci ? Malgré une diversité de comportements et de problèmes dans des villes qui ont aussi été choisies pour leur capacité à nous permettre de regarder l'évolution des questions et des pratiques de police urbaine dans le courant d'un long XVIII<sup>e</sup> siècle, les luttes d'influence entre les autorités détentrices des pouvoirs de police, parmi lesquelles figurent au premier plan les pouvoirs municipaux, qui semblent avoir trouvé dans ceux-ci l'occasion de reprendre une part des libertés urbaines perdues au XVII<sup>e</sup> siècle, sont en effet des évolutions dont on

---

*id. (dir.), Les Villes atlantiques européennes. Une comparaison entre l'Espagne et la France (1650-1870)*, Rennes, PUR, 2019.

5 Nicolas Vidoni, *La Police des Lumières*, *op. cit.*, p. 149.

6 Jean Nicolas, *La Rébellion française. Mouvements populaires et conscience sociale (1661-1789)*, Paris, Éditions du Seuil, 2002.

remarque la prégnance, tant à Naples qu'à Cherbourg ou Anvers. À Naples, qui était démographiquement au second rang des villes portuaires dans l'Europe du XVIII<sup>e</sup> siècle, Diego Carnevale, étudiant le développement de la police sanitaire après la peste de 1656, qui tua la moitié de la population de la ville (200 000 morts), remarque ainsi, à travers l'exemple de l'action du tribunal de la santé mis en place en 1751, que, malgré la volonté et l'action affichées par les représentants du roi de Naples Charles III, la montée des problèmes sanitaires se traduit moins par l'affirmation de l'État que par le retour en grâce d'un pouvoir communal soutenu par les élites napolitaines. Théâtre de grands travaux d'aménagement, le modeste port de Cherbourg, passé du statut de bourg portuaire à celui de port stratégique dont les problèmes de police ont été analysés dans toute leur diversité par Mélanie Tailleur, voit aussi l'action policière, bien que le rôle de l'État y soit très renforcé par l'arrivée du lieutenant de police en 1755, évoluer peu à peu en faveur des représentants des pouvoirs locaux, notamment lorsque les délits connaissent une forte progression durant les années qui précèdent la Révolution. Cette situation de concurrence des différents pouvoirs est aussi celle qui prévaut à Anvers entre les moments de son annexion au début du Directoire et de l'écroulement de l'empire napoléonien en 1815. Dans le port de l'Escaut, qui fut le berceau de l'économie-monde entre 1530 et 1560, où la navigation libre est rétablie et où l'activité est croissante sur les quais d'une ville qui draine à cette époque de nouveaux travailleurs venus d'ailleurs, Antoine Renglet montre en effet l'existence d'un système policier composé d'une myriade d'agents représentant des autorités différentes, fonctionnant en concurrence pour prendre en main avec succès le contrôle des étrangers, la lutte contre la contrebande et la régulation de l'ensemble des activités urbaines.

Pour achever ce dossier, il était indispensable d'évoquer la situation particulière du port colonial. Répondant à cette perspective, c'est à travers l'exemple des deux plus grands ports de la perle des Antilles, Cap-Français et Port-au-Prince, que Bernard Gainot analyse la montée des pratiques policières destinées à mieux contrôler les mouvements de la rade au port, la circulation sur les quais et celle de l'information. Dans ces villes portuaires originales, le rôle de l'État dans la gestion de la police portuaire s'affirme plus nettement et moins nettement en concurrence. Cette évolution originale est assurément l'un des principaux indices de l'approfondissement de la crise de l'autorité coloniale à Saint-Domingue au moment où y débute la Révolution.



## CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –  
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de  
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée  
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes  
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-  
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;  
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87  
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la  
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

## 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<sup>e</sup> siècle*

Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

*Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine*

1763-1783

tome I. *L'Instrument naval*

tome II. *L'Opérationnel naval*

Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*La Maritimisation du monde*

*de la préhistoire à nos jours*

GIS d'histoire maritime

*L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe*

*du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*

Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

*La Naissance d'une thalocratie*

*Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or*

Louis Sicking

*La Piraterie au fil de l'histoire*

*Un défi pour l'État*

Michèle Battesti (dir.)

*Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin*

*Genèse et préambule*

1798-1800

Michel Jangoux

*Les Ports du golfe de Gascogne*

*De Concarneau à la Corogne*

XV<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> siècle*

Bruno Marnot

*Les Huguenots et l'Atlantique*  
*Pour Dieu, la Cause ou les Affaires*  
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*Négociants et marchands de Bordeaux*  
*De la guerre d'Amérique à la Restauration*  
1780-1830

Philippe Gardey  
Préface de Jean-Pierre Poussou

*La Compagnie du Canal de Suez*  
*Une concession française en Égypte*  
1888-1956

Caroline Piquet

*Les Villes balnéaires d'Europe occidentale*  
*du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

*La France et l'Indépendance américaine*  
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

*Les Messageries maritimes*  
*L'essor d'une grande compagnie de navigation française*  
1851-1894

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

*Canadiens en Guyane*  
1745-1805

Robert Larin

Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

*La Mer, la France et l'Amérique latine*  
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

*Sous la mer*  
*Le sixième continent*  
Christian Buchet (dir.)

*Les Galères au musée de la Marine*  
*Voyage à travers le monde particulier des galères*  
Renée Burlet

*La Grande Maîtresse, nef de François I<sup>er</sup>*  
*Recherches et documents d'archives*  
Max Guérout & Bernard Liou

*À la mer comme au ciel*  
*Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne*  
*L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*

1700-1850

Olivier Chapuis

Prix de l'Académie de marine, 2000

Grand prix de la Mer décerné par l'association  
des écrivains de langue française, 2000

*Les Marines de guerre européennes*

XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles

Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

*Six millénaires d'histoire des ancres*

Jacques Gay

*Coligny, les protestants et la mer*

1558-1626

Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).*

*Épisode de la vie scientifique du XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

29. *Le ballast : pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
  - 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX<sup>e</sup> siècle*
  21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale : une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
  17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*
  16. *La Puissance navale*
  15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
  14. *Marine, État et Politique*
  13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle*
  12. *Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation*
  9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
  8. *Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles*
  7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
  6. *Les Français dans le Pacifique*
  5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
  4. *Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
  - 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
  1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*