

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 - Une mise en connexion du monde... - J.-F. Klein, F. Drémeaux & T. Vaisset
ISBN 979-10-231-3853-5

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes maritimes
(XIX^e-XX^e siècles)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 33
Une mise en connexion
du monde

Jean-François Klein,
François Drémeaux
& Thomas Vaisset (dir.)

La propulsion à vapeur prend son essor au cours du XIX^e siècle et bouleverse les conditions de la navigation commerciale. Elle permet le développement de grandes compagnies maritimes qui tranchent radicalement avec ce qui existait auparavant. En quelques décennies, la révolution de la vapeur participe à une nouvelle forme de mise en connexion du monde dont les paquebots et les grandes lignes maritimes sont tout autant les vecteurs que les acteurs.

Il convenait donc que la *Revue d'histoire maritime* revienne sur cette histoire d'autant que de récents travaux commencent à modifier l'approche que l'on avait de ces phénomènes. Cette thématique de la mise en connexion du monde par l'intermédiaire des paquebots et des lignes maritimes est ici saisie à l'aune des problématiques de l'histoire culturelle, de l'histoire de la colonisation et de l'histoire (trans-)impériale.

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.

Revue d'histoire maritime

33

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes
maritimes (XIX^e-XX^e siècles)

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

© Sorbonne Université Presses, 2023

ISBN : 979-10-231-0740-1

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

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

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 (31-32) était consacré aux « Musées maritimes et identités ».

Le prochain numéro (34) aura pour thème « Mer et migrations ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Chaline, Olivier Forcade, Jean-François Klein, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Sylviane Llinares †, Sylvia Marzagalli, Christophe Prazuck, Mathias Tranchant, Thomas Vaisset.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, 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	

UNE MISE EN CONNEXION DU MONDE.

PAQUEBOTS ET GRANDES LIGNES MARITIMES, XIX^e-XX^e SIÈCLES

Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes, XIX ^e -XX ^e siècles.....	11
Jean-François Klein, François Drémeaux & Thomas Vaisset	
L'alimentation des migrants européens à bord des navires transatlantiques, première moitié du XIX ^e siècle.....	17
Jean-Baptiste Schneider	
Relier les antipodes : la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie de la Compagnie des Messageries maritimes.....	33
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes	
La transformation mondialisée de La Ciotat dans la deuxième moitié du XIX ^e siècle : les Messageries maritimes comme trait d'union impérial.....	53
Kalliopi Vasilaki	
Compétition en Méditerranée occidentale : Port-Vendres, Cette et la question du service maritime postal en direction de l'Algérie (1870-1893).....	73
Philippe Lacombrade	
Les marins coloniaux employés par les compagnies maritimes impériales britanniques (1860-1945).....	89
Justine Cousin	
Les Messageries maritimes au-delà de Suez au début du XX ^e siècle : lutttes syndicales et souveraineté dans les zones grises de l'Empire français.....	107
Charles Bégué Fawell	
Une traversée de l'océan Pacifique sous tension : les engagés sous contrat vietnamiens à bord du <i>Saint-François-Xavier</i> (1922-1927).....	123
Sarah Mohamed-Gaillard	
Le personnel du <i>France</i> : une aventure transatlantique.....	137
Anthony Fournier	
MARCOMO, un nouveau projet au service de l'histoire des marines marchandes.....	155
François Drémeaux & Thomas Vaisset	

VARIA

Journaux de campagne et <i>logbooks</i> au temps de la guerre d'Indépendance américaine	
1. Les journaux français	165
Olivier Chaline	
2. Les <i>logbooks</i> britanniques	179
Richard Harding	
3. Croisons les sources	189
Olivier Chaline	
Le premier <i>cuirassé</i> japonais – le <i>Stonewall</i> – et la guerre civile japonaise de 1868-1869	197
Éric Seizelet	

CHRONIQUE

Sous le sceau du secret. Les coopérations internationales des Chiffres britannique et français, militaires et navals pendant la première guerre mondiale	223
Agathe Couderc	

COMPTES RENDUS

Caroline Le Mao & Claire Steimer (dir.), <i>Le Sud-Ouest aquitain, la mer et l'outre- mer</i> , Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 2022, 275 p.	235
Frédéric Mantiene, <i>Marins et protestantisme à La Tremblade et environs (XVI^e-XVIII^e siècle)</i> , Paris, Les Indes savantes, 2 ^e éd. revue et augmentée, 2022, 230 p.	238
Éric Schérer, <i>Les Marins français 1789-1830. Étude du corps social et de ses uniformes</i> , Paris, Bernard Giovanangeli éditeur/ musée national de la Marine, 2021, 255 p.	239

Une mise en connexion du monde

Paquebots et grandes lignes
maritimes, XIX^e-XX^e siècles

Textes rassemblés par
Jean-François Klein, François
Drémeaux & Thomas Vaisset

UNE MISE EN CONNEXION DU MONDE.
PAQUEBOTS ET GRANDES LIGNES MARITIMES,
XIX^e-XX^e SIÈCLES

Jean-François Klein
université de Bretagne-Sud

François Drémeaux
université Le Havre-Normandie

Thomas Vaisset
université Le Havre-Normandie

« Autrefois, dans les circonstances les plus favorables, on employait six mois pour aller de New York à San Francisco. Maintenant, on met sept jours. »

Jules Verne, *Le Tour du monde en 80 jours*, 1873.

Du Néolithique à la première moitié du XIX^e siècle, le transport maritime a toujours été conditionné par la force éolienne ou l'énergie des hommes qui, grâce à la voile ou à la rame, entreprenaient de se déplacer sur les espaces fluides, liquides que sont les rivières, les lacs, les fleuves, les mers et les océans. Avec les progrès réalisés à la fin du XVIII^e siècle et dans la première moitié du XIX^e siècle, comme l'ont notamment démontré les travaux de Caroline Le Mao et David Plouviez sur les ports et les arsenaux¹, apparaissent peu à peu des navires propulsés par une nouvelle force motrice : la vapeur.

Si les premiers essais sont effectués en France en 1776 sur le *Palmipède*, dès l'année suivante, la révolution navale est déjà transatlantique. Les Britanniques du Nouveau Monde, bientôt Américains, comme le Virginien James Rumsey, John Ficht, du Connecticut, et le New-Yorkais Robert Fulton, s'emparent de la question et produisent à leur tour des navires à vapeur. N'oublions pas que la première ligne commerciale de vapeurs équipés de roues à aubes – Albany-New York – est ouverte

1 Voir notamment Caroline Le Mao (dir.), *Les Arsenaux de la Marine. Du XVI^e siècle à nos jours*, Paris, SUP, 2021 ; David Plouviez, *La Marine française et ses réseaux économiques au XVIII^e siècle*, Paris, Les Indes savantes, 2014.

sur l'Hudson dès 1807. Du fleuve à l'océan, il n'y a qu'un pas, franchi en quelques années. En 1816, un petit vapeur britannique, l'*Élise*, équipé de mâts entoilés, mais également pourvu d'un moteur vapeur qui actionne les aubes latérales du navire, quitte New Haven pour Le Havre. La première traversée transmanche effectuée, il ne faut attendre que trois ans pour qu'en 1819, le *Savannah*, vapeur américain, entame et réussisse la première traversée transatlantique à vapeur. Vingt ans plus tard, la firme marseillaise Rostand développe à son tour une flotte de vapeurs à destination des principaux ports méditerranéens. En 1844, la mission commerciale adjointe à la première mission diplomatique française menée par le baron de Lagrenée est expédiée en Chine, deux mois après le départ des diplomates, embarqués sur la frégate à voile d'État la *Sirène*. Les missionnaires du négoce embarquent le 20 février à Brest, pour la destination de Canton, sur la très récente corvette à vapeur l'*Archimède*, qui rejoint les premiers partis. Belle démonstration de puissance militaire et technologique, censée marquer autant les Chinois que les rivaux britanniques.

12

Ainsi, en quelques décennies, la révolution vapeur participait à la mise en connexion du monde. Pour autant, le *Steam Boat*, le *steamer*, le vapeur, ne fait pas disparaître la marine à voile. C'est d'ailleurs au cours du XIX^e siècle et jusque dans les années 1930 que les grands voiliers connaissent une nouvelle poussée d'innovations. Celle-ci leur permet d'atteindre un optimum technique, tant en matière de taille, de vitesse que de tonnage². Parallèlement au développement de la technologie vapeur se poursuit donc la construction d'immenses clippers, de cap-horniers, mais aussi de navires de plus petit tonnage, faits pour les pêches ou pour redistribuer le fret en pratiquant le cabotage. Rappelons que ce n'est qu'en 1885 que le tonnage vapeur dépasse celui transporté par les voiliers. La révolution de la vapeur et les constructions de navires de plus en plus gros chargeant hommes et paquets (*packets boat*, ce qui donna le mot *paquebot*) permettent d'accélérer, en quelques décennies à peine, le développement du tonnage embarqué, la rapidité du transport du fret maritime dont le prix ne cesse de chuter jusqu'à la récente pandémie de COVID-19, et la circulation des hommes via les ports. La rapidité et, surtout, la régularité des *steamers* – qui ne dépendent plus des caprices des vents – s'imposent sur les marchés du transport humain, du courrier et des marchandises à forte valeur ajoutée comme les balles de soies grèges ou les soieries lyonnaises.

Les choses vont vite. Dès 1835, la France possède 82 vapeurs, tandis que les Britanniques affichent une flotte de plus de cinq cents *steamers*. Trois ans plus tard, Samuel Cunard devient le premier armateur mondial avec sa compagnie

2 Jean-Louis Lenhof, *Les Hommes et la mer. De Trafalgar au Vendée Globe*, Paris, Armand Colin, 2005, p. 268-291.

de vapeurs, la British North American Royal Steam Packet, plus connue sous le nom de Cunard Company. En 1867, Thomas Henry Ismay rachète le nom d'une célèbre compagnie de clippers fondée en 1845 – la White Star Line –, qui s'était spécialisée dans le transport de colons et de *convicts* vers l'Australie, et la dote de paquebots transatlantiques. Comme la Cunard, la White Star Line commence une incroyable aventure humaine et technologique, jusqu'à ce que les deux compagnies n'en fassent plus qu'une seule, lorsqu'en 1934 la première absorbe la seconde. L'ère des paquebots, à vapeur puis au fuel – comme le *France* (CGT 1962) ou l'actuel *Queen Mary II* –, est ouverte au mitan du XIX^e siècle. Les progrès se diffusent rapidement. Les roues à aubes sont remplacées par les hélices, la turbine permet d'emporter moins de charbon pour une productivité sans cesse plus performante. Sans parler du jaugeage : entre le milieu du XIX^e siècle et la veille de la première guerre mondiale, le tonnage de jauge des paquebots est multiplié par vingt-deux et leur longueur par trois. La durée de la traversée de l'Atlantique, du Havre à New York, passe de trois semaines au début du XIX^e siècle à six jours en 1914. En quelques décennies, les paquebots jalonnent les toiles tissées par les lignes maritimes qui connectent entre eux les grands ports équipés de docks, alors que des cargos mixtes relient des ports plus petits, les uns et les autres assurant ainsi la première véritable mondialisation des hommes et des marchandises. Les chiffres donnent la mesure de ces progrès : rien qu'à la fin du XIX^e siècle, dix-sept lignes maritimes mettent en circulation pas moins de cent cinquante paquebots qui desservent le port de New York. Mais, si certains ports sont devenus de véritables *hubs* mondiaux, d'autres sont moins connectés et certaines zones du globe restent encore des zones grises de la mondialisation maritime. Comme aujourd'hui, en fin de compte.

Dans son ouvrage *La Mondialisation au XIX^e siècle*, Bruno Marnot débutait ainsi son introduction :

La mondialisation est devenue, depuis le dernier quart du XX^e siècle, le phénomène économique structurant de notre planète, au point d'avoir progressivement envahi tous les domaines de l'activité humaine. Tout s'est passé comme si la mondialisation de l'économie avait été la matrice des autres formes de mondialisation dont le plus beau symbole est la toile Internet³.

Comme il le rappelle, la mondialisation n'a rien de nouveau. Si, vingt ans plus tôt, Paul Bairoch avait déjà ouvert la voie, Bruno Marnot démontre dans cet ouvrage et ceux consacrés aux ports français comment les espaces maritimes constituent une *conversion à l'espace* (*Spatial Turn*) et, surtout, comment les

3 Bruno Marnot, *La Mondialisation au XIX^e siècle (1850-1914)*, Paris, Armand Colin, 2012, p. 5.

mutations industrielles du XIX^e siècle permettent à l'industrie navale de fournir des engins à vapeur capables de transporter hommes, courrier postal et paquets toujours plus volumineux, de façon toujours plus rapide, faisant ainsi fi d'Éole qui, jusque-là, permettait seul de transporter l'humanité sur toutes les mers et les océans. Sans que cela pacifie ou apprivoise pour autant les espaces maritimes, lesquels continuent à percevoir leurs lots de blessés et de disparus – les divers naufrages qui émaillent ce siècle et le suivant, à l'instar de celui du *Titanic* de la White Star britannique qui en est devenu le symbole traumatique, le rappellent –, les hommes empruntent désormais des navires toujours plus performants, au tonnage sans cesse augmenté et, surtout, utilisent des lignes maritimes qui permettent de connecter le monde en des points nodaux qui tissent une première toile (*web*) à la surface du globe. Mieux encore, ces lignes maritimes et ces vapeurs, connectés aux trains – comme le souhaitait le rêve saint-simonien des frères Pereire, fondateurs de la ligne ferroviaire Paris-Rouen-Le Havre, propriétaires de docks et d'entrepôts implantés sur le port du Havre, et patrons de la Compagnie générale transatlantique (CGT) –, permettent de parcourir le monde en quatre-vingts jours, à la manière d'un Phileas Fogg. Si l'*anglobalisation* du monde est la marque du XIX^e siècle, la Grande-Bretagne n'est pourtant pas la seule puissance industrielle à se lancer dans la course nautique via les grandes compagnies maritimes, qui sont bien souvent des fiertés nationales, voire nationalistes. Elle est bientôt rejointe dans la compétition par des puissances occidentales telles que la France, l'Italie ou l'Allemagne, mais aussi par des pays qui émergent sur le plan industriel comme les États-Unis, le Japon, la Chine impériale ou l'Empire ottoman. Et lorsqu'éclatent les deux déflagrations mondiales du XX^e siècle, les paquebots deviennent des outils auxiliaires indispensables pour transporter troupes, munitions, matériels, matières premières, enfin tout ce qui contribue à l'économie globalisée de la guerre, en connectant les empires coloniaux ultramarins à leurs métropoles et en reliant les nations les unes aux autres.

Il convenait donc que la *Revue d'histoire maritime* revienne sur cette histoire, d'autant que de très récents travaux commencent à révolutionner l'approche que l'on en avait, notamment par l'apport de l'histoire culturelle. Citons par exemple ceux relatifs à l'alimentation de Jean-Baptiste Schneider, auteur d'une belle thèse sur l'alimentation à quai et à bord des transatlantiques nord – anglais, français et allemands – au XIX^e siècle⁴. Il nous livre ici un aperçu de la complexité de la question de l'alimentation et des marchés que représentent les migrants

4 Jean-Baptiste Schneider, *Histoire d'une compétition internationale. L'alimentation des voyageurs dans les ports et à bord des transatlantiques (1818-1914)*, thèse de doctorat sous la dir. de Jean-François Klein, Le Havre, université Le Havre Normandie, 2021.

embarqués sur les grands transatlantiques, toutes classes confondues. Mais il faut aussi prendre en compte les mutations historiographiques profondes de l'histoire des colonisations et des empires ultramarins, qui commencent à toucher l'histoire maritime. Il en va ainsi des travaux de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, à qui l'on doit la première thèse d'envergure sur la Compagnie des Messageries maritimes⁵, et qui nous offre un exemple de mise en connexion dans les antipodes transimpériaux. Son article est renforcé par l'apport récent des travaux d'une jeune docteure grecque, Kalliopi Vasilaki⁶, qui étudie au plus près la construction de ces navires dans le port de La Ciotat, ainsi relié au monde par ses chantiers navals. L'article de Philippe Lacombrade examine pour sa part la concurrence entre des ports comme Port-Vendres et Sète pour être reliés à l'empire. Cette mise en connexion dépasse évidemment la métropole. Justine Cousin et Charles Bégué Fawell, deux jeunes docteurs, l'une de l'université de Caen⁷, l'autre de celle de Chicago⁸, s'intéressent ainsi aux personnels *indigènes*, colonisés, employés à bord de ces paquebots qui connectent les empires. Ils apportent tous deux, la première pour le monde britannique, le second pour l'empire français, un regard nouveau sur le voyage, que l'on pensait et, surtout, que l'on représentait depuis le XIX^e siècle comme un sas entre le monde métropolitain et le monde colonial. De fait, l'empire est à bord, et à tous les niveaux, comme ils le démontrent clairement. Ce qu'affirme et confirme, à une autre échelle, Sarah Mohamed-Gaillard, qui travaille actuellement sur le *coolie trade* dans le monde de l'Asie pacifique. Enfin, à la suite de l'ouverture récente d'une partie des archives jusqu'alors non classées de French Lines & Compagnies dans le cadre du projet « NORMONDE. Empires en Seine. Les Normands, acteurs de la mondialisation, IX^e-XXI^e siècle⁹ », Anthony

5 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *La Compagnie de navigation française des Messageries maritimes de 1851 à 1914. Entreprise de transport et service public*, thèse de doctorat en histoire, sous la dir. de Dominique Barjot, Paris, université Paris-Sorbonne, 2002.

6 Kalliopi Vasilaki, *The Maritime Community of La Ciotat (1850-1914)*, thèse de doctorat en histoire, sous la dir. de Sokratis Petmezas, Réthymnon, université de Crète, 2021.

7 Justine Cousin, *Les Marins extra-européens employés par les compagnies maritimes impériales britanniques (1860-1960)*, thèse sous la dir. de Fabrice Bensimon, Sorbonne Université, 2018.

8 Charles Bégué Fawell, *In-between Empires: Steaming the Trans-Suez Highways of French Imperialism (1830-1930)*, thèse sous la dir. de Leora Auslander, université de Chicago, 2021.

9 « NORMONDE. Empires en Seine. Les Normands, acteurs de la mondialisation, IX^e-XXI^e siècle » est un projet RIN (réseaux d'intérêt normands) financé par la région Normandie. Dirigé par Jean-François Klein et Éric Saunier entre 2017 et 2019, il était porté par l'UMR IDEES (université Le Havre-Normandie) et associait des membres du GRiHS de l'université de Rouen Normandie (EA 3831), du CRHIA (EA 1163) de l'université de Nantes, du CRAHAM (UMR 6273) de l'université de

Fournier, titulaire d'un Master 2 de l'université Le Havre-Normandie, nous livre ici des informations inédites sur le personnel employé à bord du paquebot *France*, avant que ce dernier ne soit envoyé rouiller sur le *quai de l'oubli* de la Cité océane. Une mise à la retraite anticipée qui marquait, en grande partie, la fin d'un monde, mais non celle de la marine marchande, comme le montre le lancement récent du projet MARCOMO (MARines marchandes au COeur des MOndialisations) dont le présent numéro fait état.

Le dossier présenté dans ces pages de la *Revue d'histoire maritime* tire notamment son origine des réflexions menées à l'occasion des différentes séances du séminaire « Penser le maritime », lancé en 2016 au Havre avec le soutien de l'UMR IDEES et du CERCMUD (université Le Havre-Normandie), du laboratoire HisTeMé (université de Caen-Normandie) et du Pôle d'études maritimes (PEMAR) de la MRSH de Caen, et dont un premier bilan vient de faire l'objet d'une publication¹⁰.

Caen Normandie, de l'Office universitaire d'études normandes et du Pôle d'études maritime (PEMAR) de la MRSH de Caen.

10 Nicolas Guillet, Jean-François Klein, Arnaud Le Marchand & Éric Saunier (dir.), *Penser le maritime*, La Crèche/Pessac, La Geste/Presses universitaires de Nouvelle-Aquitaine, 2022.

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/>

Le Marin, la carte et l'ingénieur
La carte nautique et ses usages (1830-1880)
Isabelle Delumeau

Dictionnaire historique des institutions maritimes et littorales de la France
Jörg Ulbert, Christophe Cérino & Jean-Baptiste Bruneau (dir.)
avec la coll. de Gérard le Bouëdec

L'Amiral de Grasse et l'Indépendance américaine
Commander en opérations
Olivier Chaline & Jean-Marie Kowalski (dir.)

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

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 thalassocratie
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 XVIII^e siècle
Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Matias Tranchant

- 31-32. *Musées maritimes et identités*
30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
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^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*