

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 Unetraverséedel'océanPacifiquesoustension..àbordduSaint-François-XavierSarahMohamed-Gaillard
ISBN 979-10-231-3860-3

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 TRAVERSÉE DE L'OCÉAN PACIFIQUE SOUS TENSION :
LES ENGAGÉS SOUS CONTRAT VIETNAMIENS À BORD DU
SAINT-FRANÇOIS-XAVIER (1922-1927)

*Sarah Mohamed-Gaillard*¹
Maîtresse de conférences, INALCO

De 1920 à 1929, vingt-neuf convois transportent quelque 15 647 travailleurs engagés sous contrat en Indochine et recrutés pour travailler en Nouvelle-Calédonie, aux Nouvelles-Hébrides ou plus sporadiquement aux Établissements français de l'Océanie (EFO)². Cette décennie est marquée par le rôle de la maison Ballande père et fils qui, par l'intermédiaire d'une de ses filiales, la Compagnie navale d'Océanie (CNO), et avec l'appui de ses réseaux tant en France qu'en Indochine, organise vingt-deux des vingt-neuf transports de cette main-d'œuvre engagée sous contrat. En 1920, la filiale des établissements Ballande affrète un navire en *time charter*, puis se dote de son propre navire, le *Saint-François-Xavier*. De son premier voyage en août 1923 à son naufrage en mer de Chine en juillet 1927, ce vapeur de 2 000 tonnes effectue treize voyages à destination de l'Océanie française³.

Si le quotidien et le travail des coolies vietnamiens engagés dans les mines et plantations des îles françaises d'Océanie ont déjà été étudiés⁴, l'entre-deux que

- 1 Sarah Mohamed-Gaillard est maîtresse de conférences à l'INALCO, spécialiste de l'histoire du Pacifique, chercheuse au CESMA. Elle travaille actuellement, dans le cadre de son HDR et de l'ARN « Coolies Brokers », aux questions d'engagisme dans le Pacifique sud.
- 2 Émile Delamarre, *Exposition coloniale internationale. Indochine française. Section des services d'intérêt social. Inspection générale du travail de l'Indochine. L'émigration et l'immigration ouvrière en Indochine*, Hanoï, Imprimerie d'Extrême-Orient, 1931, p. 44. Précisons qu'il faut ajouter à ce nombre celui de 890 enfants accompagnant leurs parents, ce qui porte le nombre total des émigrants indochinois dans les trois territoires français d'Océanie à 16 537.
- 3 En 1930 (après avoir été réparé, puis réutilisé), le *Saint-François-Xavier* est racheté par les Messageries maritimes et devient le *Dumont-d'Urville*.
- 4 Claudy Chêne, « La situation des engagés tonkinois sous contrat en Nouvelle-Calédonie et aux Nouvelles-Hébrides : d'une crise tonkinoise à une crise permanente en Océanie », *Transversales*, HAL Id : Hal-02060179, mis en ligne le 11 décembre 2019, consulté le 20 août 2022 ; *id.*, « L'alimentation des engagés tonkinois sous contrat de

constitue le temps de leur transport et de leur vie à bord est largement délaissé. Le moment de la traversée est rapidement évoqué par Jean Vanmai dans son roman historique *Chan Dang*⁵, mais est absent des mémoires de Dong Sy Hua, dans lesquels ce dernier retrace son parcours aux Nouvelles-Hébrides⁶. Or l'engagement ne commence pas au débarquement à Nouméa ou à Port-Vila, et il faut penser le voyage maritime, espace-temps d'attente suspendu entre deux rives, comme partie prenante de la mobilité et de l'expérience de vie des engagés affectés aux archipels français d'Océanie⁷. Plus qu'un sas entre deux mondes, un non-lieu sur un espace fluide, il est marqué par la continuité impériale qui règne à bord.

S'intéresser à l'intervalle de la traversée, que nous abordons comme un moment de transactions sociales et coloniales, n'est pas chose aisée. Les sources concernant le transport en bateau sont largement éparpillées et fragmentaires. Les journaux de bord du capitaine du *Saint-François-Xavier* ne sont par exemple pas localisés, et nous ne disposons actuellement que de deux rôles d'équipage, conservés aux archives territoriales de la Nouvelle-Calédonie. En outre, ces sources lacunaires émanent essentiellement des autorités qui organisent et encadrent le recrutement. Toutefois, les accusations réciproques que se portent le capitaine Charlot, commandant le *Saint-François-Xavier*, et le docteur Marsy, médecin convoyeur pour les années 1924 et 1925, suscitent de nombreux courriers et rapports ainsi qu'une enquête de l'inspecteur des Colonies Delamarre ; autant de documents

Nouvelle-Calédonie», *Phonothèque du LIR3S*, en ligne : <https://lir3s.u-bourgogne.fr/phonothèque/c-876>, mis en ligne en 2014, consulté le 20 août 2022. Plus largement sur l'engagisme en Nouvelle-Calédonie, voir aussi Catherine Adi, *Orang Kontrak. Les engagés originaires de Java venus sous contrat en Nouvelle-Calédonie (1896-1955)*, Koné, éditions Province nord, 2014 ; Jean-Luc Maurer, *Les Javanais du Caillou. Des affres de l'exil aux aléas de l'intégration*, Paris, Association Archipel, coll. « Cahiers d'Archipel », n° 35, 2007 ; Philippe Palombo, *La Présence japonaise en Nouvelle-Calédonie (1890-1960). Les relations économiques entre le Japon et la Nouvelle-Calédonie à travers l'immigration et l'industrie minière*, Sarrebruck, Éditions universitaires européennes, 2012 ; Dorothy Shineberg, *The People Trade: Pacific Island Laborers and New Caledonia, 1865-1930*, Honolulu, Center for Pacific Islands Studies and University of Hawai'i Press, 1999 ; Kobayashi Tadao, *Les Japonais en Nouvelle-Calédonie. Histoire des émigrés sous contrat*, Nouméa, Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie, 1992 ; Mutsumi Tsuda, *Âmes errantes. Le destin brisé des émigrants d'Okinawa en Nouvelle-Calédonie*, Nouméa, Madrépores, 2012.

5 Jean Vanmai, *Chan Dang. Les Tonkinois de Calédonie au temps colonial*, Nouméa, Société d'études historiques de la Nouvelle-Calédonie, 1980.

6 Dong Sy Hua, *De la Mélanésie au Vietnam. Itinéraire d'un colonisé devenu francophile*, Paris, L'Harmattan, 1993.

7 Laurent Vidal et Alain Musset, « L'attente comme état de la mobilité », dans *id.* (dir.), *Les Territoires de l'attente. Migration et mobilités dans les Amériques (xix^e-xxi^e siècle)*, Rennes, PUR, 2015, p. 19-28.

conservés aux Archives nationales d'outre-mer⁸. Ces sources permettent d'esquisser « le puzzle imparfaitement reconstitué⁹ » d'une vie à bord que nous envisageons comme le prélude des relations coloniales empreintes de violence qui attendent les engagés dans les mines et les plantations d'Océanie.

En montant à bord du *Saint-François-Xavier*, cette main-d'œuvre découvre d'abord les conditions d'installation sommaires qui seront les siennes durant ce mois de voyage qui constitue, pour la plupart de ces hommes et de ces femmes, leur première expérience d'un trajet océanique. Ce temps passé entre deux rives est aussi celui des questionnements sur leur avenir, et un temps marqué par une violence plus ou moins latente.

TRANSPORTER LES ENGAGÉS VIETNAMIENS D'HAÏPHONG AU PACIFIQUE AUSTRAL

En 1923, la Compagnie navale de l'Océanie annonce l'achat d'un « paquebot de 2 000 tonnes », doté de plusieurs faux-ponts et « précédemment utilisé au transport des Indes de Bombay à Maurice¹⁰ ». Ce navire est décrit par la presse australienne comme « un navire de transport de passagers et de marchandises en acier à deux hélices de 2 017 tonnes brutes, construit sur la Clyde en 1910¹¹ ». Selon les termes de l'inspecteur Delamarre qui voyage à son bord en 1925, c'est : « Un fort joli petit paquebot avec 15 cabines de 1^{ère} classe, [...] très confortable, avec deux cabines de luxe comme en ont peu de grands paquebots. Il est vrai que dans les corridors des premières on risque de rencontrer les *caïs*¹² et les interprètes annamites et leurs femmes, lesquels voyagent en cabine de première classe¹³. » D'Haïphong à Nouméa, le navire franchit quelque 8 000 kilomètres en une trentaine de jours de navigation, auxquels il faut ajouter encore une vingtaine de jours de mer pour rejoindre Papeete depuis Nouméa¹⁴.

8 Les archives sont dispersées, mais ces accusations réciproques se trouvent essentiellement dans le fonds de la direction des Affaires économiques et du Plan du ministère des Colonies (7 AFFECO).

9 Arlette Farge, *Le Goût de l'archive*, Paris, Éditions du Seuil, 1989, p. 5.

10 *Daily Commercial News and Shipping List*, « Saint-François-Xavier. Australia-Noumea Trade », 20 août 1923, p. 4.

11 *Ibid.*

12 *Contremaître* en vietnamien.

13 *L'Éveil économique de l'Indochine*, 12 avril 1925, p. 18.

14 *L'Éveil économique de l'Indochine*, « Main-d'œuvre pour Tahiti », 5 avril 1925, p. 12.

126 Dès son premier voyage d'Haïphong à Nouméa, le *Saint-François-Xavier* embarque un médecin convoyeur, chargé de la santé des engagés sous contrat vietnamiens. En 1923, le docteur Lefèvre note que les 442 hommes, cent douze femmes et seize enfants transportés sont installés « dans les entreponts avant et arrière de [sur] deux lits de camp superposés couvrant presque toute la superficie des faux-ponts. Ces lits de camp étaient recouverts de nattes. Chaque individu adulte pouvait disposer d'une largeur de 55 centimètres pour se coucher ». Le navire dispose alors de « deux séries de latrines à eau courante et à sièges multiples [...] établies à l'avant et à l'arrière » ainsi que de « bailles pour le bain des hommes et un réduit pour le bain des femmes », installés sur le pont. Le docteur Lefèvre regrette toutefois que le navire n'ait pas été muni des tauds¹⁵ qu'il avait préconisés afin de « protéger les logements contre la pluie et les embruns ». Dans la perspective d'un nouveau transport, il recommande à la CNO de doter le navire de « tauds et manches à air en quantité suffisante¹⁶ », d'établir une claire-voie permettant d'apporter de la lumière aux huit couchettes de l'hôpital, et d'embarquer de l'alcool de riz, des allumettes et du savon.

La promiscuité, l'humidité, le manque de propreté et le défaut d'aération du navire sont également pointés du doigt par le successeur du docteur Lefèvre. À l'issue de son premier voyage (janvier 1924), le docteur Marsy demande au gouverneur général de l'Indochine, Martial Merlin, d'intervenir « de façon très énergique auprès de la Compagnie Navale d'Océanie¹⁷ » pour qu'elle porte plus de soin au choix de son personnel et à l'installation des engagés. Saisi, le ministère des Colonies demande au gouverneur de la Nouvelle-Calédonie de « prendre des sanctions impitoyables¹⁸ » et menace clairement de conditionner l'autorisation d'un nouveau recrutement aux améliorations demandées. Quelques mois plus tard, le père Raynaud, missionnaire des Missions étrangères de Paris (MEP) qui voyage à bord du *Saint-François-Xavier*, dénonce à son tour les conditions de transport des engagés et qualifie les cales « d'obscurcs prisons », décrivant :

15 Abri de grosse toile goudronnée qu'on dresse en forme de tente à bord d'une embarcation pour se protéger des intempéries ou d'un soleil trop ardent.

16 Archives nationales d'outre-mer (désormais ANOM), 7 AFFECO 11, rapport du médecin convoyeur sur le transport de travailleurs tonkinois effectué par le *Saint-François-Xavier*, juillet-août 1923.

17 ANOM, 7 AFFECO 11, lettre du ministre des Colonies au gouverneur général de l'Indochine, 10 mai 1924.

18 ANOM, 7 AFFECO 11, télégramme au gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, 4 février 1925.

Sept rangées de planches, superposées à un mètre d'intervalle l'une de l'autre, forment un hémicycle appliqué à la coque du navire. Au milieu, long lit de camp, lui aussi de sept étages, séparé de l'autre par un couloir de 70 à 80 centimètres de largeur. Même disposition à la cale avant et à la cale arrière¹⁹.

Tout au long des années 1920, la CNO, qui a eu bien du mal à obtenir de l'administration de l'Indochine le droit de recruter les engagés sous contrat²⁰, s'inquiète de la suspension de cette autorisation. Les agents de la compagnie n'ont donc cessé de minimiser les critiques portées à l'encontre de l'installation des engagés à bord du *Saint-François-Xavier* en soulignant l'intérêt vital de cette main-d'œuvre indochinoise pour le maintien et le développement des intérêts français en Océanie. Ainsi, le capitaine Charlot considère que les premiers transports se déroulent dans des conditions sanitaires satisfaisantes et il reproche au docteur Marsy de vouloir que « les coolies soient aussi bien traités que des passagers de première classe ». Et de conclure : « Si l'on veut faire de la sensiblerie et de l'humanitarisme à outrance dans le transport des coolies, il faut un navire bien plus grand²¹. » Dans un article publié dans *L'Éveil économique de l'Indochine*, Henri Coucherousset, un publiciste probablement rémunéré par Ballande, déconstruit lui aussi les critiques du docteur Marsy, s'appuyant sur la très faible mortalité à bord, et faisant de ce taux l'indicateur du bon traitement des engagés sous contrat durant la traversée. Il est vrai que peu de morts à bord sont à déplorer parmi ces convois qui transportent quelque cinq cents hommes, femmes et enfants. Le voyage de janvier 1925, le premier auquel participe le médecin, n'enregistre aucun décès sur les 533 hommes et femmes transportés²².

Ni la CNO ni l'équipage du *Saint-François-Xavier* n'échappent donc aux débats que suscitent les conditions de transport de la main-d'œuvre engagée, quels

- 19 Archives des Missions étrangères de Paris (désormais AMEP), Raynaud, 6098, *Volonté indochinoise*, p. 3. Ce témoignage est à manier avec précaution car le père Raynaud rédige son journal au début des années 1950 à partir des notes prises durant sa tournée d'inspection des engagés vietnamiens catholiques employés en Nouvelle-Calédonie. Cette rédaction postérieure à l'événement s'inscrit aussi dans son contentieux avec la maison Ballande qui a rapidement obtenu son retour au Tonkin.
- 20 Sarah Mohamed-Gaillard, « De l'Indochine à la France australe : les réseaux de sociabilité impériaux à l'épreuve du processus du recrutement de la main-d'œuvre engagée sous contrat », dans Éric Guerassimoff, Andrew Hardy, Nguyễn Phương Ngoc & Emmanuel Poisson (dir.), *Les Migrations impériales au Vietnam. Travail et colonisations dans l'Asie-Pacifique français (XIX^e-XX^e siècles)*, Paris, Maisonneuve et Larose/Hémisphères éditions, 2020, p. 281-307.
- 21 ANOM, 7 AFFECO 11, rapport du capitaine Charlot, février 1924.
- 22 *Bulletin du commerce de la Nouvelle-Calédonie et des Nouvelles-Hébrides* (désormais BCNC-NH), 21 janvier 1925.

que soient l'engagiste ou les lieux du recrutement. L'installation des travailleurs à bord, leur hygiène et leur alimentation constituent des questions-clés de la bonne santé du convoi, un souci récurrent pour l'armateur et le capitaine de bord qui craignent l'épidémie, laquelle affaiblirait les travailleurs et susciterait une coûteuse mise en quarantaine du bateau et de son convoi.

L'ÉPREUVE DE LA HAUTE MER

128 Pour une grande partie des engagés sous contrat, prendre la mer constitue sans doute une épreuve ou une aventure inédite – selon le point de vue adopté. La grande majorité d'entre eux sont des paysans du delta tonkinois qui n'ont pas l'expérience des voyages transocéaniques. Outre le fait qu'il peuvent souffrir du mal de mer, ils peuvent également être impressionnés par les conditions de navigation entre Haïphong et Nouméa, Port-Vila et Papeete. Ainsi, Đỗ Đức Thoái (matricule 2 3 3 0), arrivé en Nouvelle-Calédonie en 1920 à bord du *Roberto Figueras*, se souvient dans un courrier écrit en 1924 d'un paquebot qui « [...] après avoir quitté Haïphong, se rendit directement dans l'océan Pacifique. Il a traversé plusieurs endroits où les lames étaient gigantesques : on eût dit qu'il aurait passé par-dessus des montagnes d'eau. Je suis resté un mois entier sur mer²³ ».

Les aléas climatiques ne sont pas rares dans l'océan Pacifique et poussent souvent le capitaine à adapter l'itinéraire du navire pour échapper aux tempêtes. Ainsi, lorsque le *Saint-François-Xavier* quitte Townsville (Australie) en janvier 1924, il est attendu à Nouméa quatre ou cinq jours plus tard ; mais « une semaine plus tard, on l'a retrouvé à plusieurs kilomètres de sa destination après un violent coup de vent et d'eau. Le navire a été poussé à une distance considérable au sud de sa route, et lorsqu'il a été constaté que Brisbane n'était pas très loin, il a été décidé de faire route vers Morton Bay²⁴ ». Après ce gros temps, le navire, dont le convoi est marqué par plusieurs cas de rougeole, doit faire route vers Brisbane, une escale impromptue destinée à ravitailler le bâtiment en charbon avant de reprendre la mer en direction de la Nouvelle-Calédonie.

Débarquant à Nouméa avec le convoi de janvier 1925, le père Raynaud signale également que « pour éviter les typhons et leurs conséquences, le commandant, au lieu de prendre la route directe à l'est des Philippines, avait préféré la ligne plus accidentée il est vrai, mais plus abritée, entre Bornéo et les possessions hollandaises²⁵ », permettant aux passagers d'apercevoir des îles à la végétation

23 ANOM, 7 AFFECO 17, traduction d'une lettre de Đỗ Đức Thoái à M. Le Van Phuc, Nouméa, 7 juin 1924.

24 *The Daily Mail*, « Lightering in the Bay », 25 janvier 1924, p. 14.

25 AMEP, Raynaud, 6098, *Volonté indochinoise*, p. 7.

luxuriante, ce qui brise sans doute la monotonie du parcours en haute mer. Cette même année, des officiers et membres de l'équipage signalent avoir aperçu aux environs du phare de Port Stephens en Nouvelle-Galles du Sud :

Un immense serpent de mer couleur jaune sombre d'environ 60 pieds de longueur et 2 pieds de diamètre [...] Celui-ci paraissait endormi, se tenant dans une position horizontale, son corps formant cinq replis. Réveillé sans doute par le bruit de l'hélice, il releva la tête hors de l'eau de plusieurs yards. Il resta dans cette position quelques minutes et disparut ensuite. Les Annamites de l'équipage considérèrent le serpent comme un dragon, monstre mythologique de la Chine²⁶.

Parfois donc, un changement de route, une escale imprévue ou tout autre événement inattendu vient briser la routine du voyage. En dehors des conditions sommaires de voyage, il est difficile de se faire une idée de ce que représentent, pour les engagés, les vingt-huit à trente jours de traversée entre Haïphong et Nouméa, ou de ce à quoi ils occupent leurs journées. Toutefois, des éléments peuvent être glanés dans la presse, au gré des escales du bateau ou des événements qui l'affectent.

129

LE NAVIRE, MODÈLE RÉDUIT DES TRANSACTIONS COLONIALES

À bord du *Saint-François-Xavier* se côtoient un équipage hétéroclite d'une cinquantaine d'hommes, quelque cinq cents engagés vietnamiens et de très rares passagers, souvent liés aux opérations de recrutement. Au cours de ce long voyage où l'ennui des engagés doit le disputer aux inquiétudes quant à leur avenir, le contrôle des hommes et des femmes constitue pour l'équipage un impératif dans lequel transparaissent stéréotypes et normes coloniales. Le huis clos que constitue le temps de la traversée produit ainsi une atmosphère empreinte de violence²⁷.

LES INQUIÉTUDES DE L'INSTALLATION

Durant les longues journées de la traversée, le temps est occupé, selon le père Raynaud, par des promenades sur le pont, des jeux, ou des discussions au cours desquelles sont évoqués ceux qui sont déjà partis pour les îles d'Océanie et ne donnent plus de nouvelles. La perspective de l'arrivée à destination occupe vraisemblablement les esprits, du fait, tout d'abord, que dans les premiers convois,

26 BCNC-NH, 28 février 1925, p.4.

27 Laurent Dornel, « Les usages du racialisme. Le cas de la main-d'œuvre coloniale en France pendant la Première Guerre mondiale », *Genèses*, n° 20, 1995, p.48-72 ; Ann Laura Stoler, *La Chair de l'Empire. Savoirs intimes et pouvoirs raciaux en régime colonial*, Paris, La Découverte, 2013 ; Elsa Dorlin, *La Matrice de la race. Généalogie sexuelle et coloniale de la Nation française*, Paris, La Découverte, 2009.

les hommes et les femmes partent pour des destinations dont ils n'ont aucune connaissance. Ainsi, Đō Đức Thoái, dont le témoignage a déjà été évoqué, se souvient, dans un récit probablement reconstruit *a posteriori* :

Lorsque j'étais encore chez moi, et que j'entendais parler de la Nouvelle-Calédonie, je m'imaginai toujours que c'était un monde nouveau qui venait d'être découvert. Dès que j'atteignis l'âge de 18 ans, j'avais grande envie de partir à l'étranger. Heureusement, une bonne occasion se présenta alors : on recrutait des ouvriers pour aller travailler à la *Nouvelle Île*. Je me suis immédiatement engagé pour partir ensemble avec mes compatriotes²⁸.

130 Dès que les premiers engagés sous contrat sont installés en Nouvelle-Calédonie et aux Nouvelles-Hébrides, des rumeurs plus ou moins inquiétantes courent sur ces îles. Le même Đō Đức Thoái, qui ne connaît les Nouvelles-Hébrides que par les courriers que lui adresse un ami, décrit l'archipel comme un « pays où le climat est malsain », ajoutant : « Le matin, la neige tombe dru et couvre les routes, ce n'est qu'à huit heures qu'on peut envisager nettement les objets²⁹. » En 1924 encore, Đào Hữu dit Ba Thương, qui est arrivé en Nouvelle-Calédonie en 1902, prévient dans un courrier aux propos plus réalistes :

Malheur encore à ceux qui sont envoyés aux Nouvelles-Hébrides, pays de forêts sacrées et de climat malsain. Rien qu'à entendre parler de ce qui se passe dans ces îles, comme maladie, on en est déjà effrayé. Et si, par malchance, on tombe entre les mains d'un patron cruel, le malheur est sans borne³⁰.

Face aux rumeurs et aux incertitudes que présente l'avenir sur les plantations ou dans les mines, les engagés cherchent à demeurer avec des personnes qu'ils connaissent et apprécient, qu'il s'agisse des membres de leur famille, de leur village ou d'amis rencontrés à bord. Dans cette logique, les relations de couple occupent une place particulière. Les femmes, relativement peu nombreuses dans le convoi³¹, sont l'objet de convoitises, mais peuvent aussi, notamment lorsqu'elles sont seules, chercher à se placer sous la protection d'un homme³². Le père Raynaud explique

28 ANOM, 7 AFFECO 17, traduction d'une lettre de Đō Đức Thoái à M. Le Van Phuc, Nouméa, 7 juin 1924.

29 *Ibid.*

30 ANOM, 7 AFFECO 17, traduction d'une lettre de Đào Hữu Thương, Nouméa, 12 juin 1924.

31 Les femmes sont censées représenter le tiers du contingent, mais la CNO ne parvient pas à répondre à cette injonction de façon régulière. En 1923, elles représentent 50,5% des engagés, enfants et adolescents exclus, mais elles ne sont plus que 29,8% en 1924, 36,6% en 1925, et 26,2% l'année suivante.

32 *L'Océanie française*, « Établissements français de l'Océanie », août-septembre 1925, p. 99.

ainsi que ceux qui souhaitent aller ensemble doivent se présenter au médecin convoyeur. Le docteur Marsy a en effet obtenu de la CNO d'être chargé de la répartition des engagés entre la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides, ce qui lui permet de décider du maintien ou non des couples, des familles ou des groupes d'amis lors des débarquements à Nouméa ou Port-Vila³³. La description du père Raynaud se fait plus explicite, évoquant l'existence à bord d'un véritable *labyrinthe matrimonial*, expliquant :

Vous voulez vous marier ? Rien de plus facile. Il suffit qu'un brave homme réussisse à subtiliser la carte d'identité d'une voyageuse à son goût. Vite, il descend chez le docteur. « Je vous serais reconnaissant de marquer sur la liste le nom de ma femme à côté de mon nom, afin que nous soyons envoyés ensemble. » Aussitôt dit, aussitôt fait. Mais, il arrive que la voyageuse ait déjà jeté son dévolu sur un autre, ou qu'un autre ait déjà jeté son dévolu sur elle. La scène recommence³⁴.

Le défaut de consentement de la mariée ou les engagements multiples pour un même individu sont sporadiquement évoqués par les sources. Au-delà du vaudeville que semble décrire le père Raynaud, ces transactions témoignent du poids qui pèse sur les femmes et constituent un nouvel exemple du fait que la durée de la traversée n'est en rien un temps perdu ou suspendu, mais doit être intégrée pleinement à l'expérience de l'engagement.

LES GÉOMÉTRIES VARIABLES DE LA VIOLENCE

Le contexte de violence est parfaitement saisissable à travers les rapports du capitaine Charlot et du docteur Marsy, qui font état de faits de violence de l'équipage envers les coolies, de tractations et de violences sexuelles, de vente et d'usage d'opium, et de pratiques médicales réalisées à des fins disciplinaires. Notre propos ne vise pas ici à passer en revue l'ensemble des faits de violence rapportés par le médecin, mais de montrer que ces violences s'inscrivent pleinement dans le système d'assignation paternaliste et racialisé qui pèse sur les sujets d'Empire que sont les engagés vietnamiens ou les matelots kanaks. Ainsi, en partant de trois faits, il apparaît que les violences du bord sont les prémices de l'expérience qui attend les engagés dans les mines et plantations du Pacifique.

En 1924, le docteur Marsy signale que l'escale de Townsville a été marquée par des violences du commandant du bord envers dix-huit engagés qui refusaient,

33 ANOM, 7 AFFECO 17, suite de la déclaration de M. le capitaine Charlot, 19 avril 1925.

34 AMEP, Raynaud, 6098, *Volonté indochinoise*, p. 29.

malgré les demandes des *caïs*, de participer au ravitaillement du navire³⁵. Le capitaine Charlot reconnaît avoir usé du nerf de bœuf afin de forcer les engagés à travailler, car la quarantaine subie par le navire lui imposait d'assurer le ravitaillement sans aide extérieure. Cette justification témoigne de ce que, dès le temps de la traversée, les engagés vietnamiens sont perçus comme paresseux et tire-au-flanc ; des accusations qui ne cessent de justifier, sur les plantations et dans les mines du Pacifique, l'usage de la chicote (nerf de bœuf) ou de la cadouille (badine de rotin ou de bambou) par les patrons ou contremaîtres qui ne perçoivent les engagés que comme des corps à mettre au travail.

Au cours de ce même voyage, Marsy accuse le maître d'équipage, Walter Borden, né à Cuba et qui ne parle pas français, d'avoir donné un coup de poing au *caï* Thai. Les faits surviennent alors que Borden, qui supervise le nettoyage de l'entrepont arrière par des matelots kanaks, demande à « un Tonkinois qui fumait³⁶ » de se déplacer. Auditionné par l'inspecteur Delamarre, Walter Borden reconnaît l'altercation, mais en donne une raison différente :

132

Pendant que j'étais occupé à arranger des tuyaux sur le pont [un Annamite] m'a pris à la gorge et m'a accusé la nuit précédente d'avoir couché avec sa femme. Je me suis dégagé et ai dit que ce n'était pas moi. Il m'a repris par la chemise, par mon plastron, et m'a fait encore de violents reproches. Comme je le repoussais en faisant de nouvelles dénégations, il m'a dit que si ce n'était pas moi, alors c'était le cuisinier. Je lui ai répondu que le cuisinier étant annamite et lui aussi, c'était leur affaire, mais que cela ne me regardait pas. Il m'a encore une fois saisi par le plastron de la chemise, alors pour me dégager je l'ai repoussé plus vivement et il est tombé, et sa tête a heurté une bitte servant à enrouler les amarres. Il a eu la tête écorchée par cette chute, mais ce n'était pas grave, il ne fut même pas étourdi et se relève (*sic*). En tout cas ce n'est pas mon coup de poing qui l'a blessé. Je ne connais pas son nom et je ne sais pas où il est maintenant³⁷.

Quant au capitaine Charlot, il reconnaît que le ton est monté entre les deux hommes, mais il justifie la réaction de son subalterne par ses origines et le tempérament qui en découle puisqu'il décrit Walter Borden comme « un métis très coloré de l'Amérique centrale, très grand, d'ordinaire très doux, mais habitué à faire le coup de poing comme tout matelot américain » et qui « se voyant menacé [...] a frappé ». Le capitaine cantonne les faits à un simple « incident comme il

35 ANOM, 7 AFFECO 11, rapport de l'inspecteur des Affaires politiques et administratives du Tonkin, M. Delamarre, à M. le gouverneur de l'Indochine, 6 mai 1925.

36 ANOM, 7 AFFECO 17, suite de la déclaration de M. le capitaine Charlot, 19 avril 1925.

37 ANOM, 7 AFFECO 17, déclaration de Walter Borden, 19 avril 1925.

s'en produit fréquemment sur tous les navires³⁸ », ne rédige aucun rapport et ne prend aucune sanction contre Borden.

Son attitude est tout autre dans le cas du matelot kanak nommé Hai, lequel, lors de l'escale de Brisbane, aurait frappé l'engagé Vũ Văn Chúc. Bien que l'enquête menée à bord n'ait pas permis de déterminer si Hai avait blessé intentionnellement ou accidentellement l'engagé, le capitaine dit avoir puni et renvoyé le matelot, qu'il présente comme n'étant pas « un sujet recommandable³⁹ ». Signalons que dès le deuxième voyage du *Saint-François-Xavier*, les matelots chinois sont largement remplacés par des matelots kanaks pour des raisons d'économies. Cette situation ne satisfait pas le capitaine Charlot qui s'inquiète du peu de goût de ces hommes pour le travail et « de la surveillance continue⁴⁰ » qu'ils demandent – reprenant un reproche que les colons adressent régulièrement aux Mélanésiens.

Parmi les faits de violence signalés par le docteur Marsy, nous distinguons ainsi trois contextes et trois réactions différentes : des violences du capitaine justifiées par une nécessaire mise au travail d'engagés récalcitrants et qui ne suscitent aucune remarque de l'inspecteur des Colonies ; une affaire de mœurs entre engagés à laquelle se trouve mêlé, sans qu'il en soit sanctionné, le maître d'équipage ; enfin, une accusation non prouvée contre un matelot kanak rapidement renvoyé.

Pour se dégager des accusations de Marsy, le capitaine Charlot tente de discréditer ses propos en mentionnant sa consommation d'opium et son annamitophilie, esquissant le portrait d'un Européen qui déchoit, qui s'indigénise. Si la consommation d'opium par le médecin convoyeur ne peut être prouvée, l'accusation vise *a minima* à le discréditer en pointant sa familiarité et sa complaisance à l'égard des Vietnamiens ; des raisons suffisantes pour remettre en cause son témoignage et renverser les accusations de violence. Le commandant accuse en effet le médecin de recourir aux « abcès de fixation à titre de sanction disciplinaire [infligés] à des hommes et même à une femme⁴¹ ». Cette pratique, qui consiste à injecter « deux centimètres cubes de térébenthine⁴² » au milieu de la cuisse, vise à neutraliser, par la douleur, les ardeurs sexuelles ou les accès de violence des personnels de l'équipage ou des engagés. Le docteur Marsy, depuis son troisième voyage, est en effet en charge de la discipline à bord, et reconnaît avoir infligé de tels abcès à cinq reprises.

38 ANOM, 7 AFFECO 17, suite de la déclaration de M. le capitaine Charlot, 19 avril 1925.

39 ANOM, 7 AFFECO 11, déclaration de Georges Charlot, capitaine au long cours, commandant le *vapeur Saint-François-Xavier*, Haïphong, 18 avril 1925.

40 ANOM, 7 AFFECO 11, rapport du capitaine Charlot, février 1924.

41 ANOM, 7 AFFECO 11, rapport de l'inspecteur des Affaires politiques et administratives du Tonkin, M. Delamarre, à M. le gouverneur de l'Indochine, 6 mai 1925.

42 ANOM, 7 AFFECO 17, suite de la déclaration de M. le capitaine Charlot, 19 avril 1925.

Le premier concerné par cette injection de térébenthine dans la cuisse est le « kanak Wadrilla », accusé « par une femme annamite de l'avoir abîmée et contaminée de chancrelle⁴³ ». Au cours de la même traversée (mai-juin 1924), la sanction est aussi infligée à deux Tonkinois surpris avec des femmes du contingent qui auraient été intimidées pour en obtenir des faveurs⁴⁴. Sur le navire comme sur les plantations, des cas de viols sont évoqués à demi-mot, sans être sanctionnés pour ce qu'ils sont. Au cours du voyage suivant (septembre 1924), le docteur Marsy inflige un abcès de fixation au *cai* Quảng, accusé de brutaliser les coolies⁴⁵, dans le but de « l'immobiliser dans sa cabine » et de l'empêcher de récidiver⁴⁶. Enfin, lors du cinquième voyage (janvier 1925), il inflige la même sanction à une « con gai⁴⁷ hospitalisée à l'infirmerie [...] surprise, un soir, dans une attitude ne laissant pas de doute avec le cuisinier des coolies⁴⁸ ».

134

Marsy dit avoir utilisé cette méthode pour punir cette femme, faute de local disciplinaire suffisant. Ce local, qu'il aurait pourtant utilisé pour écarter et punir les engagés, est décrit par l'inspecteur Delamarre avec précision : « Il mesure 1 m 90 de long sur 1 m 20 s de large et ses 2 m 20 s de haut sont réduits à 1 m 10 s du fait qu'il est séparé en deux par un plancher établi à mi-hauteur. Ce local aéré par un hublot de 0 m 24 s de diamètre doit être excessivement chaud⁴⁹. » Un élément d'explication de la violence médicale exercée par Marsy tiendrait donc à la nécessité de discipliner les comportements, notamment sexuels, sans disposer à bord des locaux suffisants et adéquats pour écarter les contrevenants. La perversion du médecin ne peut toutefois pas être écartée puisqu'il aurait déclaré au capitaine : « Punir en purifiant, comme c'est beau⁵⁰. »

En dépit de leur gravité, les sanctions médicales qu'impose le médecin demeurent exceptionnelles : quelques personnes sont concernées au cours de trois traversées transportant à chaque fois quelque six cents hommes, équipage

43 ANOM, 7 AFFECO 11, rapport de l'inspecteur des Affaires politiques et administratives du Tonkin, M. Delamarre, à M. le gouverneur de l'Indochine, 6 mai 1925.

44 ANOM, 7 AFFECO 11, déclaration de Georges Charlot, Haïphong, 18 avril 1925.

45 ANOM, 7 AFFECO 11, rapport de l'inspecteur des Affaires politiques et administratives du Tonkin, M. Delamarre, à M. le gouverneur de l'Indochine, 6 mai 1925.

46 ANOM, 7 AFFECO 11, déclaration du docteur Marsy à Haïphong, 1^{er} mai 1925.

47 *Jeune femme* en vietnamien. Terme largement dévoyé par la colonisation puisqu'il sert aussi à désigner la maîtresse vietnamienne d'un Européen ou une catin.

48 ANOM, 7 AFFECO 11, déclaration de Georges Charlot, Haïphong, 18 avril 1925.

49 ANOM, 7 AFFECO 11, rapport de l'inspecteur des Affaires politiques et administratives du Tonkin, M. Delamarre, à M. le gouverneur de l'Indochine, 6 mai 1925.

50 ANOM, 7 AFFECO 17, suite de la déclaration de M. le capitaine Charlot, 19 avril 1925.

et engagés compris. De tels faits ne sont plus rapportés dès lors que Marsy quitte le bord en 1925. Néanmoins, les archives que ces événements ont engendrées permettent d'entrevoir des bribes du quotidien à bord du *Saint-François-Xavier* et donnent à voir, notamment, l'enjeu que constitue la discipline. Sur ce sujet, il est probable que les pratiques du capitaine Charlot, qui demeure le capitaine du cargo mixte, évoluent peu.

Bien qu'il soit difficile de saisir la réalité à travers les sources disponibles, le navire et le temps du voyage ne sont donc ni un non-lieu ni un sas atemporel. Le mois de voyage entre Haïphong et Nouméa est tout à la fois marqué par des conditions de vie sommaires, l'inquiétude de l'avenir, des relations sociales diverses et une forme d'attente que brisent parfois des événements impromptus. La fonction même de navire convoyeur impose aussi une forme de contrôle social et de discipline – comme sur tout navire, mais peut-être ici exacerbés par le rapport colonial et de subalternité de l'infraprolétariat des coolies – qui n'échappent pas au climat colonial et aux formes de violence qui en découlent. Le navire convoyeur est donc aussi un lieu de frontières plus ou moins exprimées entre les classes, les races et les sexes. En cela, l'espace-temps de la traversée de l'océan Pacifique à bord du *Saint-François-Xavier* participe pleinement de l'expérience de l'engagement de la main-d'œuvre vietnamienne sous contrat à destination des colonies françaises d'Océanie. Une circulation impériale où toutes les violences du rapport colonial et de classe sociale émergent à fleur de papier des sources étudiées.

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 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 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*