

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 - Le personnel du France: une aventure transatlantique · Anthony Fournier
ISBN 979-10-231-3861-0

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 Mantienne, <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

LE PERSONNEL DU *FRANCE* : UNE AVENTURE TRANSATLANTIQUE

*Anthony Fournier*¹
Université Le Havre-Normandie

Les travaux académiques portant sur la marine marchande – particulièrement en ce qui concerne les transatlantiques – sont relativement rares, surtout dès qu’il s’agit d’en étudier les aspects sociaux. Si les historiens médiévistes et modernistes sont les premiers à s’être véritablement intéressés à une sociohistoire de la marine marchande², le retard est important en ce qui concerne la période contemporaine. L’historiographie a connu une évolution avec Marcus Rediker³, qui s’est intéressé aux marins en essayant de comprendre la sociologie des travailleurs de la mer et leurs conditions de vie. Les recherches universitaires étudiant les traversées transatlantiques sous cet angle sont récentes et peu nombreuses. Les ouvrages recensés aujourd’hui sont davantage animés par la volonté de faire revivre les aspects prestigieux de l’histoire des grands paquebots⁴.

La vie à bord d’un paquebot ne serait pas possible sans qu’un groupe de personnes assure son bon fonctionnement. Entre les membres du personnel visibles et ceux travaillant dans l’ombre, il existe toute une armée d’hommes

- 1 Anthony Fournier a réalisé entre 2018 et 2020 un master 2 en histoire contemporaine à l’université Le Havre Normandie, sous la direction de Jean-François Klein, sur le paquebot *France* (*Le France* [1962-1974]. *Une saga industrielle française au crépuscule des Trente Glorieuses*).
- 2 Voir, pour les travaux les plus précurseurs : Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1500)*, Paris Sevpen, 1968, et Michel Mollat, *La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IX^e-XVI^e siècle)*, Paris, Hachette éducation, 1983. En guise de synthèse sur cette réflexion, voir Alain Cabantous, « Histoire maritime ou histoire sociale ? L’approche des gens de mer », *Drassana. Revista del Museu Maritim*, n° 15, 2007, p. 84-96, en ligne : <https://core.ac.uk/download/pdf/39097075.pdf>, consulté le 15 septembre 2022.
- 3 Marcus Rediker, *Les Forçats de la Mer. Marins, marchands et pirates dans le monde anglo-américain (1700-1750)*, Paris, Libertalia, 2010.
- 4 Voir, parmi les plus récents : Gabrielle Soullié de Roincé, Dorian Dallongeville & Claire Poirion (dir.), *L’Art Déco, un art de vivre. Le paquebot Île-de-France*, Paris, In Fine, 2019 ; Adrien Motel, *Normandie. Un rêve français*, Paris, Éditions Place des Victoires, 2022.

1. Opération d'appareillage du paquebot *France* (CGT, 1962) par les matelots, sous la direction du maître d'équipage adjoint ►
Source : French Lines & Compagnies (désormais FLC), FLo14597

(et quelques femmes) sans lesquels le navire ne pourrait pas naviguer et ne serait qu'une coque de fer. À bien des égards, le paquebot *France*, dernier grand transatlantique français, mis en service en 1962, offre une étude de cas pertinente dans un contexte de déclin de cette activité. Jusqu'à son désarmement en 1974, ce navire de la Compagnie générale transatlantique (CGT) a été l'objet de nombreuses attentions, notamment de la part de son équipage, en grande partie normand.

138

Les différents services du *France* sont divisés verticalement en trois lieux de travail. Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, dans ses travaux sur la Compagnie des Messageries maritimes, les décrit ainsi : dans les parties aériennes – de la passerelle au pont supérieur – s'affairent les officiers chargés de la conduite du navire ; dans « les bas-fonds invisibles et aveugles » se trouvent les membres d'équipage qui alimentent les machines permettant au paquebot d'avancer ; entre les deux, l'intérieur du paquebot est affecté au personnel du service civil (ou agents du service général, ADSG), qui s'occupe des espaces destinés aux passagers, des chambres aux cuisines en passant par les salons des différentes classes⁵.

Cet article a pour but de présenter la vie à bord du personnel du dernier paquebot *France* de la CGT – aussi nommée Transat ou French Line – sous plusieurs aspects. Tout d'abord, il convient de s'intéresser à l'origine géographique des membres de l'équipage, ainsi qu'à l'organisation et aux habitudes de travail (fig. 1). La question de la rémunération est également primordiale ; la solde du personnel de bord est différente selon le service et le poste occupé. De même, il est important de comprendre l'origine des conflits sociaux qui émaillent la période ainsi que les actions mises en place par l'équipage.

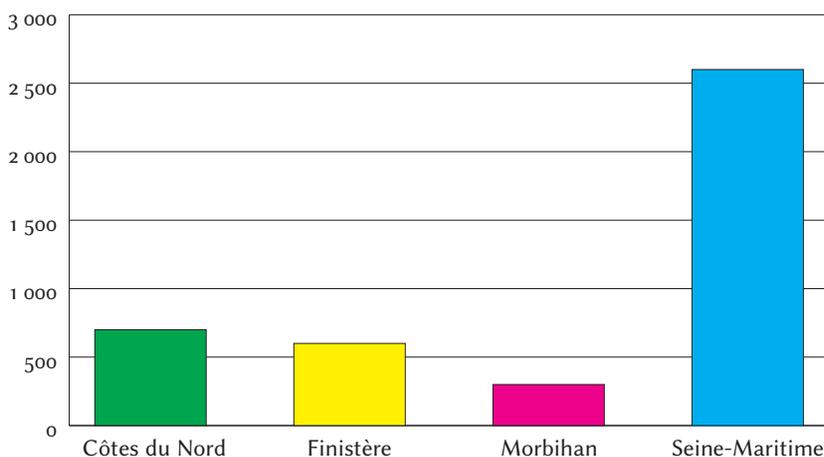
UN ÉQUIPAGE DOMINÉ PAR LA PRÉSENCE SEINOMARINE

Les officiers du personnel navigant sont recrutés via des démarchages de la Transat dans les six principales écoles nationales de la marine marchande (Paris, Paimpol, Le Havre, Nantes, Bordeaux et Marseille)⁶. Ces dernières forment les officiers en charge de l'encadrement des services ponts et machines. Le personnel

5 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries maritimes. L'essor d'une grande compagnie de navigation française (1851-1894)*, Paris, PUPS, 2007, p. 454.

6 Julien Delente, *Les Officiers de la Compagnie générale transatlantique sur la ligne Le Havre-New York (1946-1976)*, mémoire de master 2, sous la dir. de John Barzman, université du Havre, 2010, p. 72.





2. Principaux départements d'origine du personnel navigant de l'agence CGT du Havre en 1966

Source: FLC, 1997 004 1556, listes des commandants et chefs de service dont le domicile légal est situé au Havre (26 septembre 1963)

subalterne est quant à lui recruté dans toute la France sans sélection particulière. Bien que l'origine géographique ne soit pas un facteur de recrutement, les personnes originaires de régions maritimes, principalement la Bretagne et la Normandie, sont les plus représentées tant sur le *France* qu'au sein du personnel navigant en général.

En février 1967, le personnel subalterne de la CGT comptait 3 518 personnes⁷, dont 1 627 logeaient au Havre ou dans ses environs, et 1 138 sur les côtes bretonnes.

Lors de sa mise en service en janvier 1962, le *France* embarque 1 045 membres d'équipage, dont 96 pour le service ponts, 163 pour le service machines et 786 pour le service civil⁸, chiffre porté à 1 112 dès septembre 1962⁹. Tout au long de la période, ce nombre oscille entre mille et plus de mille cent personnes.

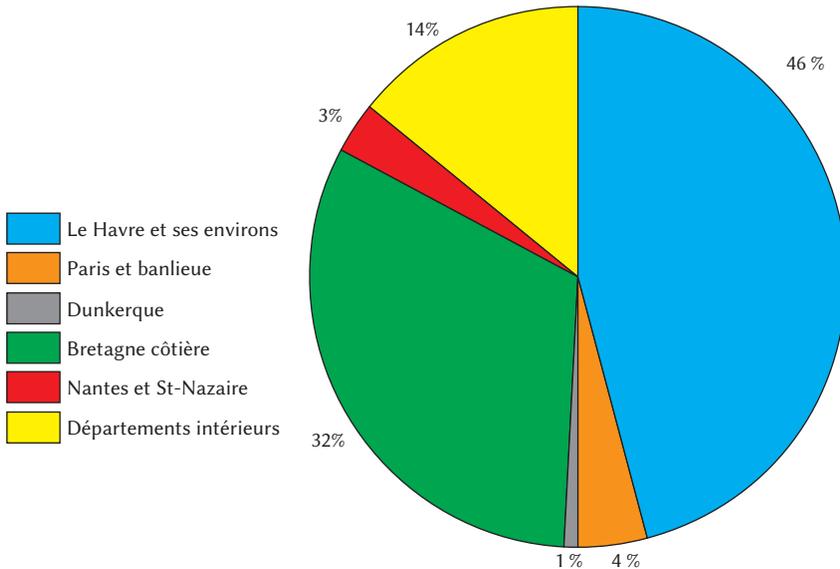
La plupart des postes ou des cabines du personnel sont placés entre les ponts B et C. Les autres sont répartis ainsi : deux cabines au *sundeck*, trois au pont des embarcations, quatre au pont véranda, cinq au pont promenade, onze au pont supérieur, dix-huit cabines et deux postes au pont principal et une cabine au pont A¹⁰. Comme celles des passagers, les cabines de l'équipage diffèrent suivant les catégories de personnel, bien qu'un mobilier et des équipements identiques soient

7 FLC, 1997 004 1556, lieu de résidence du personnel subalterne, 1^{er} février 1967.

8 FLC, 1997 004 3331, effectif du paquebot *France* (1961).

9 FLC, 1997 004 1671, lettre de la direction de l'armement au service administratif de l'armement du Havre, 6 septembre 1962.

10 FLC, 1997 004 1671, lettre du service civil du *France* au service de l'armement du Havre, 7 novembre 1962.



3. Lieu de résidence du personnel subalterne en février 1967
 Source : *ibid.*

le plus souvent adoptés¹¹. Ainsi, les cabines situées le plus haut sur le navire sont réservées aux officiers, celle du capitaine étant placée au *sundeck*, et sont aménagées et décorées comme des appartements de luxe¹².

Après la seconde guerre mondiale, le paquebot *France* est un projet politique qui doit permettre au pays de reprendre sa place parmi les grandes nations en termes de transport maritime et de raffinement de la vie à bord¹³. L'habillement des employés fait l'objet d'une discipline stricte. Il en va de la réputation de la compagnie. Les règles s'appliquent principalement aux membres du personnel civil, qui côtoient les passagers ; leur uniforme présente donc plus de décorum. Tout, dans la décoration, doit être en harmonie, du mobilier à la tenue de l'équipage. Ainsi, le maître d'hôtel principal est reconnaissable à son frac (queue-de-pie) et à ses galons à liseré. Les garçons de salle à manger portent un pantalon noir, un spencer à galon torsadé à l'épaule, afin de différencier les rangs, et un nœud papillon. Les garçons de fumoir se distinguent quant à eux par leur spencer blanc orné d'une bande de couleur. Les cabiniers arborent une veste blanche avec un liseré de col ou un galon d'épaule. Le barman porte un spencer blanc à galons, afin

11 Armelle Bouchet-Mazas, *Le Paquebot France*, Paris, Éditions Norma, 2006, p. 154.

12 *Ibid.*

13 François Ponthier, « Le paquebot *France* », *Revue des deux mondes*, n° 10, mai 1960, p. 316-321.

d'être « décoratif dans un local abondamment décoré¹⁴ ». Le personnel civil est la *vitrine* du navire, et les tenues et accessoires doivent permettre de reconnaître, d'un simple coup d'œil, une fonction et un rang. Il existe une différence entre un maître d'hôtel principal de première classe, et un de classe touristique ; de même pour les chefs de réception¹⁵. Un galonnage est ajouté aux plus gradés, par le biais d'un petit liseré supplémentaire, afin de bien marquer la différence de rang. Tous les détails sont pensés, comme, par exemple, la poche intérieure des vestes des garçons de salle à manger – leur stylo ne doit pas être visible des clients¹⁶.

142 Malgré cette discipline, des problèmes subsistent, notamment en cas d'absence de membres du personnel lors de l'appel, réalisé une heure avant l'appareillage¹⁷. Procéder de cette manière ne permet le remplacement du personnel manquant que sous réserve d'éléments disponibles, lesquels doivent être munis de leurs effets personnels et présents à l'armement entre midi et 13 h 45. Un signalement des absents effectué dès la prise de service présenterait l'avantage de pouvoir remplacer à partir de 11 heures pour des départs à 14 heures. Or, cette disposition n'est prise qu'à partir de 1971, ce qui amène à se demander si le navire partait sans remplacer les absents, s'il n'en remplaçait qu'une partie, ou si les absences étaient rares.

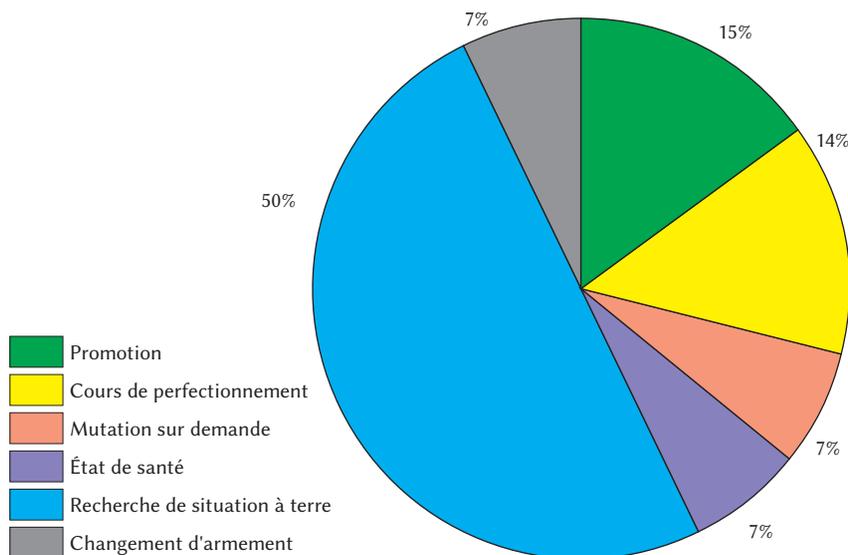
Une autre composante importante du personnel concerne le service des approvisionnements, qui œuvre à terre et comporte cinq départements : le département achats/soutes, chargé entre autres de la dactylographie, de la gestion des archives, des comptes de gestion de la cave et des concessions à bord ; le département industrie, qui achète les pièces de rechange et le matériel industriel en plus d'assurer l'ensemble de l'administration des contrats de représentation entre les fournisseurs et sa filiale, la COGER (Compagnie générale d'entretien et de réparations) ; le département hôtel/armement, qui achète des articles pour les services ponts et civil et pour les agences, et qui gère les magasins nord, d'une superficie de 8 500 m², comprenant environ cinq mille articles ; le département des vivres, qui se charge des réserves de nourriture, des produits de cave et des tabacs, et gère les magasins secs et frigorifiques ainsi que la cave, dans lesquels sont entreposés environ deux mille articles sur une superficie de 2 000 m² ; enfin, le département des expéditions et livraisons, qui centralise tous les articles commandés par le

14 FLC, 1997 004 1671, note à la direction de l'armement – suggestions du commissaire administratif concernant la tenue du personnel civil, 3 juin 1960.

15 FLC, 1997 004 11946, lettre du directeur de l'armement au chef du personnel maritime, 30 novembre 1961.

16 FLC, 1997 004 11946, note pour le service des approvisionnements, 16 novembre 1962.

17 FLC, 1997 004 7173, lettre du capitaine d'armement au commandant adjoint, 2 juin 1971.



4. Cause de départ des officiers mécaniciens entre 1962 et 1964

Source : FLC, 1997 004 7173, évolution de l'état-major entre le premier et le quarante-septième voyage (deux ans et demi d'exploitation), juin 1964.

navire et organise ensuite les livraisons à bord, que ce soit au Havre ou dans tout autre port d'escale¹⁸.

Le personnel de bord est formé tout au long de sa carrière sur le *France* ; c'est le cas par exemple d'un assistant-électronicien qui fait un stage de six semaines chez Philips afin de se former pour intervenir sur les transistors de télévision¹⁹. Des cours hôteliers sont organisés pour le personnel de salle à manger pendant les arrêts techniques. Dispensés par un maître d'hôtel et un chef de cuisine, ils comprennent des enseignements théoriques sur la mise en place du service de table, sur les goûts et coutumes des passagers en fonction de leur nationalité, sur les bases de la cuisine française (hors-d'œuvres, fromages, desserts, alcools, etc.) et sur la prise de commandes en français comme en anglais. Le bilinguisme à bord est une règle absolue²⁰.

Des départs surviennent régulièrement, notamment dans l'état-major, pour diverses raisons : mutation, abandon de la profession, débarquement pour raisons de santé, impératifs familiaux dans le cas de jeunes cadres (mariages, naissances).

¹⁸ FLC, 1997 004 2680, note interne – Compagnie générale transatlantique (approvisionnement), 14 février 1974.

¹⁹ FLC, 1997 004 1673, lettre de la direction de l'armement au personnel maritime du Havre, 15 janvier 1963.

²⁰ FLC, 1997 004 1673, lettre du commissaire administratif du *France* au chef du personnel maritime, 13 décembre 1962.

La CGT doit donc maintenir un ensemble de personnel homogène pour répondre à des impératifs contradictoires : assurer le fonctionnement des installations avec un effectif minimum et un système de relève aussi économique que possible.

Enfin, notons que peu de femmes sont employées à bord. Les postes les plus importants sont occupés par des hommes. Les quelques femmes présentes occupent des postes d'infirmières, dactylographes, femmes de chambre, nourrices, vendeuses, blanchisseuses. Leur nombre varie peu entre les voyages et elles sont souvent environ cinquante sur plus de mille membres d'équipage, soit environ 5 % du personnel. Ce chiffre représente néanmoins une augmentation considérable du nombre de femmes à bord par rapport à la période qui précède la seconde guerre mondiale, puisque les employées ne représentaient que 1,7 % des effectifs du *Normandie*²¹.

LA GRANDE DISPARITÉ DES SOLDES AU SEIN DE L'ÉQUIPAGE

La solde des officiers employés par la Transat est mensualisée et dépend du grade, de l'ancienneté, du brevet, de la fonction exercée, mais aussi de la catégorie du navire sur lequel ils exercent²². Ce salaire fixe peut être complété par le paiement d'heures supplémentaires, ainsi que d'une indemnité selon le brevet détenu et l'ancienneté de son obtention. Peuvent éventuellement s'y ajouter une indemnité de traitement de table (si l'officier n'est pas nourri à bord), un supplément familial (si l'officier est marié, veuf, divorcé et a au moins deux enfants à charge) et une prime de redoublement (s'il repart en voyage après un séjour au port d'armement inférieur à un nombre de jours déterminés). Généralement, celle-ci est calculée en journées de solde.

Ainsi, en guise d'exemple, en 1962, le capitaine du *France* touche une solde mensuelle de 1 989,90 nouveaux francs, à laquelle s'ajoute un forfait de 27,5 % soit 547,20 NF, ainsi qu'un supplément lié au grade de capitaine de 1 646,40 NF, soit au total 4 183 NF²³. À l'échelon le plus bas, un employé touche 1 158,60 NF au service ponts, 1 132,65 NF au service machines et 1 673,98 NF au service civil. Ces valeurs ne sont qu'une moyenne de chaque service et des disparités existent entre un officier non titulaire ou ayant peu d'expérience, et un officier ayant plusieurs années d'embarquement sur des paquebots.

Les soldes des membres du personnel connaissent des hausses successives tout au long des années 1960 et 1970. Les accords de Grenelle, négociés en 1968, ont

21 François Drémeaux, *Le Personnel féminin à bord des transatlantiques français dans l'entre-deux-guerres, essai de typologie d'une mobilité discrète*, à paraître.

22 FLC, 1997 004 0608, règlement des soldes des états-majors des cadres du Nord, janvier 1962.

23 FLC, 1997 004 0608, barèmes des soldes de l'état-major, septembre 1962.

une véritable incidence sur la négociation des salaires des professions en France, et la marine marchande n'y fait pas exception. À la suite de ces accords, en juillet 1968, les soldes sont majorées de 23 % pour l'ensemble du personnel²⁴. Ces hausses se poursuivent en 1971 et engendrent une majoration totale de 23,97 % pour les soldes de l'état-major et des assistants-officiers, et de 21 % pour celles du personnel d'exécution²⁵. De plus, un nouvel accord est passé avec les syndicats en décembre 1970 afin que les correctifs concernant les salaires tiennent compte de l'évolution du coût de la vie²⁶. Ainsi, toujours pour l'échelon le plus bas, le commandant passe d'un salaire de 2 884 NF au 1^{er} avril 1964²⁷ à un salaire de 4 343 NF au 1^{er} janvier 1971, soit une augmentation de 50,6 % en sept ans²⁸. Ce qui renforce d'autant l'attractivité des métiers du personnel navigant.

Ces augmentations se poursuivent jusqu'en 1974, année qui voit la fin de l'activité du navire ; elles ne comprennent pas les heures supplémentaires qui pouvaient être effectuées, et qui étaient courantes bien que la compagnie ait tenté de les limiter.

Le personnel du service civil peut aussi compter sur le paiement de pourboires, mais cette pratique est source de problèmes, car les employés sollicitent trop les passagers. En 1968, les dirigeants de la Transat s'interrogent sur l'éventuelle nécessité de supprimer les pourboires en les ajoutant directement au salaire²⁹. Cela permettrait de moins importuner la clientèle, et supprimerait les discriminations engendrées par cet usage, car les passagers américains sont jugés plus généreux que les Européens. Mais d'autre part, supprimer les pourboires pourrait faire baisser la qualité du service, le personnel n'étant plus stimulé par l'espoir d'un gain supplémentaire en fin de voyage. Il faudrait établir une déclaration fiscale, obligatoire pour ce supplément de salaire, alors que la majorité des pourboires est quasi systématiquement dissimulée ; cela nécessiterait également l'établissement d'un complexe barème des répartitions entre les différentes catégories de personnel, certaines pouvant exiger une part plus importante que d'autres. Enfin la course au pourboire risquerait de demeurer ancrée dans les mœurs à bord ; il est donc décidé, en définitive, qu'une réforme ne changerait rien³⁰.

24 FLC, 1997 004 0541, majoration des soldes, 12 juillet 1968.

25 FLC, 1997 004 0541, modification majoration des salaires du 1^{er} janvier 1971, 4 décembre 1970, et note au centre mécanographique – majorations des salaires à compter du 1^{er} mai 1970, 5 mai.

26 FLC, 1997 004 0541, lettre du délégué général du comité central des armateurs de France, 21 décembre 1970.

27 FLC, 1997 004 0608, protocole d'accord du 3 avril 1964.

28 FLC, 1997 004 0541, barèmes des soldes de janvier 1971.

29 FLC, 1997 004 0545, note pour Monsieur le directeur général, 3 janvier 1968.

30 FLC, 1997 004 0541, majoration des soldes, 12 juillet 1968.

LES AUGMENTATIONS DE SOLDE : POINT DE DÉPART DES CONFLITS SOCIAUX

De très nombreux mouvements de grève émaillent l'histoire de l'exploitation du *France*, laquelle se fait déjà sans cesse sur le fil du rasoir. Ces mouvements de grève reviennent chaque année, tout comme les revalorisations salariales, les deux éléments étant évidemment liés. Jusqu'en 1970, la direction ne répond que par l'attentisme, avant d'entrer dans un réel rapport de force avec les syndicats, alors que la situation financière du paquebot est déjà chancelante³¹.

Les grèves à quai durent le plus souvent plusieurs journées et ont pour but de retarder l'appareillage des navires. Elles sont d'autant plus préjudiciables qu'elles sont rigoureusement suivies au sein du personnel³². Cela entraîne des pertes de recettes liées aux annulations de réservations, mais aussi des dépenses supplémentaires dues aux frais d'hébergement, de repas et de transports locaux des passagers retardés, ainsi que des demandes d'indemnisation présentées *a posteriori* et que la direction est contrainte d'honorer³³.

146

Le point d'orgue de ces mouvements sociaux a lieu durant l'année 1968. Les revalorisations salariales concédées font alors taire un temps le mécontentement général des syndicats et du personnel. Cependant, dès décembre, la Transat tente d'endiguer le déficit « insupportable du paquebot³⁴ ». Plusieurs actions sont envisagées, dont la réduction des effectifs³⁵. Le principal constat fait par la direction est l'absence d'une organisation industrielle sur le navire : « Les hommes sont juxtaposés et le travail découpé en tranches de plus en plus fines³⁶. » Les effectifs ont été jusque là augmentés en fonction de l'accroissement des capacités d'accueil, sans que jamais l'activité des employés n'ait été coordonnée ou harmonisée pour obtenir de meilleures conditions de travail et sans jamais tenir compte de l'évolution des techniques adaptables à l'hôtellerie.

Divers projets, comme un allègement des menus, une réduction de la vitesse du navire pour réduire les frais de carburant ou l'augmentation du prix du billet, n'empêchent pas des réductions d'effectifs l'année suivante. La compagnie cherche clairement à compenser le manque à gagner. Dès le premier trimestre 1969, plusieurs études sont réalisées afin de définir la meilleure

31 Antoine Frémont, *La French Line face à la mondialisation de l'espace maritime*, Paris, Anthropos, 1998, p. 90.

32 FLC, 1997 004 0281, lettre du directeur de l'armement à la direction, 12 août 1971.

33 FLC, 1997 004 0281, lettre du chef de l'exploitation du *France* à la direction, 18 août 1971.

34 FLC, 1997 004 11949, de la rentabilité du paquebot *France* – réduction des effectifs, 17 décembre 1968.

35 *Ibid.*

36 *Ibid.*

stratégie possible pour réduire les effectifs tout en gardant un *standing* digne d'un paquebot transatlantique. Les premières réductions sont donc proposées en février 1969, puis en novembre 1970³⁷. Immédiatement, ces mesures provoquent des revendications parmi le personnel. Les agents du service général, par exemple, se fondent sur les revendications de la marine marchande : aucune diminution d'effectifs sur les navires tant que des garanties concrètes sur l'emploi ne sont pas données³⁸.

Les protestations et les retards à l'appareillage se poursuivent malgré tout, le personnel de la compagnie continuant de suivre les actions de grève parcourant l'ensemble de la marine marchande. En 1971, trois mouvements se succèdent, en mai, août et octobre, et sont principalement portés par les officiers, d'après les informations relayées. Ces trois périodes présentent une continuité puisque la cause principale des grèves est la même à chaque fois : l'augmentation des soldes. De nombreuses revendications sont acceptées et les salaires sont relevés dès août 1971³⁹, mais la grève continue malgré tout. Ces mouvements ne sont pas isolés et sont réalisés en concertation avec les trois principaux syndicats, la Confédération générale du travail (syndicat CGT), Force ouvrière (FO), et la Confédération française démocratique du travail (CFDT).

LA MUTINERIE DE SEPTEMBRE 1974

Un événement est néanmoins propre à la *Transat* et se déroule durant le mois de septembre 1974. Les dernières heures du *France* sont comptées, son désarmement prochain ayant été annoncé par le gouvernement Chirac. Son personnel tente alors un coup de force inimaginable : une mutinerie qui immobilise le navire dans le chenal du port du Havre⁴⁰. Du jamais vu dans l'histoire de la compagnie.

Le mercredi 11 septembre 1974, de retour d'une traversée *Eastbound*⁴¹, la passerelle est envahie à 21 h 6 par une partie de l'équipage, les délégués et les secrétaires des syndicats. Toujours mécontents du sort réservé à leur navire, ils veulent tenter un ultime coup de force et essaient d'obliger le commandant Christian Pettré à stopper le *France* et à le faire mouiller dans le chenal. Évidemment, le *pacha* refuse, car il ne veut pas boucher l'entrée du chenal. Il parvient à négocier l'arrêt du paquebot à un endroit moins gênant. Cependant,

37 FLC, 19970047173, étude de bord, novembre 1970.

38 FLC, 19970040281, grève du 11 mars 1969 dans la marine marchande.

39 FLC, 19970040281, lettre du directeur de l'armement à la direction, 12 août 1971.

40 Marc Bergère, « Le paquebot *France* à quai au Havre. Symbole d'une ville et d'un pays en crise ? », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 84, octobre-décembre 2004, p. 161-168.

41 Une traversée des États-Unis vers l'Europe, soit de l'ouest vers l'est.

il a sous sa responsabilité les 1 266 passagers encore à son bord. Ces derniers sont débarqués le lendemain dans une opération *Car-Ferry*, par le *Viking III* qui accoste le *France* vers 9 h 15. Les bagages et les automobiles restent en revanche dans les cales. S'ensuit alors une longue période d'occupation du navire par le personnel navigant et les employés du bord, à laquelle la météo met fin. À cause d'une tempête, le navire doit en effet appareiller le mardi 24 septembre et faire escale au large de Saint-Vaast-la-Hougue. Le *France* rentre enfin au Havre le mercredi 9 octobre, après presque un mois de grève. Un mouvement social d'une ampleur inédite pour le transatlantique.

Pour le commandant Pettré, ce coup d'éclat est une « occasion offerte à certains de tenir la vedette grâce à la publicité que la presse ne manquer [a] pas de donner à cette affaire et [qui est] l'une des motivations essentielles de l'insurrection⁴² ». À bord, un groupe se crée afin de mener des discussions avec les pouvoirs publics : le Comité de défense du paquebot *France*. Celui-ci installe des *brigades d'intervention* afin de contrôler les embarquements et débarquements. Les premiers concernent principalement les journalistes venus assister à des conférences de presse. La grève est très majoritairement soutenue. Deux semaines après le début du conflit, elle recueille encore 80 % de votes favorables parmi les grévistes⁴³. Certains quittent néanmoins le navire à cause de la durée de la mutinerie, de l'intransigeance du Gouvernement, mais aussi pour des raisons familiales⁴⁴. Le 2 octobre, cent quarante marins ont déjà quitté le bord. Pour Christian Pettré, parmi ceux qui se trouvent encore à bord au moment du retour au Havre, l'on peut dénombrer : les irréductibles de la grève pour la grève ; ceux qui sont à bord par habitude, « ne débarquant au port que lorsqu'on leur dit de le faire⁴⁵ » ; ceux qui ont accumulé des bagages et ne tiennent pas à s'en séparer ; ceux qui estiment avoir un service à remplir et qui ont aidé à faire régner un semblant d'ordre ; ceux qui s'y trouvent bien ; d'autres, qui défendent « la poule aux œufs d'or des pourboires⁴⁶ », ainsi que les syndicalistes sans arrière-pensées. En effet, tous les employés n'ont pas participé à la grève de la même manière, ce que la Transat a bien saisi. Son analyse des événements met en évidence « le rôle déterminant du commandant Pettré et de ses officiers qui ont su maîtriser l'événement avec courage et sang-froid⁴⁷ », ainsi que le note le conseil d'administration. Aucun accident matériel ou corporel n'est à déplorer, la sécurité du navire ayant été assurée. Cela pousse la direction à

42 FLC, 19970044709, rapport du commandant Pettré, 15 novembre 1974.

43 *La Presse de la Manche*, 27 septembre 1974.

44 *Ibid.*

45 FLC, 19970044709, rapport du commandant Pettré, 15 novembre 1974.

46 *Ibid.*

47 FLC, 19970044709, lettre du directeur général de la CGT Jacques Ribière au secrétaire général de la Marine marchande, 19 décembre 1974.

5. *France* (CGT 1962)
au quai de l'oubli
Source: FLC, FLo01104



retirer la plainte qu'elle avait déposée le 13 septembre devant l'administrateur en chef des Affaires maritimes, à adopter des mesures de clémence contre les mutins, et à récompenser « ceux dont le sang-froid a permis d'éviter le pire⁴⁸ ».

Le principal objectif des mutins était de poursuivre et de renforcer l'action engagée pour la sauvegarde du navire, la défense de l'emploi et le développement de la marine marchande⁴⁹. Pour eux, la décision de désarmer le *France* est inacceptable ; ils jugent que le Gouvernement a gonflé les chiffres qu'il a présentés, afin de justifier le retrait du navire en exagérant son coût pour les finances publiques⁵⁰. Les négociations de retour au Havre aboutissent finalement le 8 octobre : les employés encore à bord reprennent espoir⁵¹.

La réaction des pouvoirs publics est révélée par le compte rendu de Jacques Gérard, alors sous-préfet du Havre⁵². Il montre que les autorités cherchent l'épreuve de force tout autant que les mutins, d'abord en entravant la solidarité grandissante de la population avec ces derniers, ensuite en coupant le personnel du monde extérieur. Le directeur du cabinet du Premier ministre Jacques Chirac recommande la fermeté et l'imperméabilité du blocus qui se constitue autour du navire. Jacques Gérard pense – et insiste en ce sens auprès du préfet – que l'isolement produit un effet qui s'avère favorable aux grévistes et ne peut être une fin en soi ; il faut en sortir, sous peine de voir les familles des employés de la compagnie manifester à terre.

Après de longues discussions, les trois syndicats acceptent donc, le 8 octobre, les mesures suivantes : le navire doit accoster au quai Joannès Couvert et y rester jusqu'au lundi 14 octobre ; un autre poste lui sera alors désigné par les autorités portuaires, en accord avec la compagnie. Un effectif de sécurité de 121 personnes pouvant se déclarer grévistes est maintenu à bord pour assurer la garde du navire ; la relève de cet effectif de sécurité peut s'effectuer suivant les besoins et les possibilités du personnel ; enfin seules les personnes ayant un motif de service auront accès au navire lorsqu'il sera à quai. Finalement, à compter de ce jour, le navire est délaissé, et amarré à partir de décembre au *quai de l'oubli*⁵³ (fig. 5).

La compagnie ne s'attendait pas à un tel mouvement et avait prévu une dernière série de traversées avant de faire quitter au *France* la scène transatlantique et de le désarmer. Le mouvement de septembre 1974 empêche la réalisation de ce projet et

48 *Ibid.*

49 FLC, 19970045348, *Le (la) France en rade* (journal de bord édité par les grévistes), J + 5, 19 septembre 1974.

50 *Ibid.*, J + 12, 23 septembre 1974.

51 Marc Bergère, « Le paquebot *France* à quai au Havre », art.cit., p. 162-163.

52 FLC, 19970044709, *France occupé* – compte rendu par Jacques Gérard, sous-préfet du Havre, septembre-octobre 1974.

53 Marc Bergère, « Le paquebot *France* à quai au Havre », art.cit., p. 165 et sq.

les dirigeants se voient contraints d'annuler les voyages prévus jusqu'au 25 octobre. Entre le 27 septembre et le 25 octobre, le *France* devait en effet effectuer deux traversées et deux voyages d'adieu pour lesquels plus de 6 100 passagers étaient inscrits, assurant un remplissage à près de 100 % de la capacité du navire⁵⁴. Cet événement est aussi l'occasion pour les syndicats d'établir un parallèle entre les fermetures d'entreprises et le désarmement du *France*. Même après le retour au Havre, le syndicat CGT continue de penser qu'une négociation à l'issue positive est possible. Mais cette volonté est illusoire, tant les pouvoirs publics, et notamment le Premier ministre Jacques Chirac, restent fermés à toute discussion. Le directeur général de la compagnie, Jacques Ribière, explique notamment que le chef du gouvernement ne veut pas octroyer de rendez-vous avant le désarmement et les licenciements en cours, une stratégie qu'il approuve personnellement. Il pense qu'il faut « ôter le dernier espoir auquel [les employés du bord] se raccrochent de sauver le bateau pour entamer les procédures de licenciements⁵⁵ ». Par ailleurs, le navire, dont le désarmement est déjà prévu, n'est plus inscrit sur le marché des ventes de produits touristiques et le personnel des ponts et des machines a déjà été reclassé sur d'autres navires. En revanche, la situation reste tendue pour le personnel civil embarqué, qui dispose de moins de garanties. Il est en effet plus facile de reclasser les employés des ponts et machines sur des cargos, que les ADSG sur des navires transportant des passagers, alors que ce type de navigation – telle que la pratique la CGT – est moribonde. Plusieurs solutions sont alors évoquées par la direction : une formation pour opérer aux services ponts ou machines, un reclassement à terre dans des établissements hôteliers, ou un poste de steward dans une compagnie aérienne⁵⁶.

Ces reclassements occupent une bonne partie du temps de la direction du personnel durant l'année 1975, la Transat proposant un suivi et des solutions à ceux qui rencontrent des difficultés dans leur recherche de travail. Au 25 avril 1975, 1 044 membres du personnel du service civil ont été licenciés⁵⁷. Des questionnaires sont envoyés pour un suivi de leur reclassement, auxquels tous ne répondent pas. Parmi ceux qui répondent, au 21 mai 1975, 444 personnes ont été reclassées, 191 restent en attente, trente ont un emploi en vue, deux sont en congé maladie et quatre font leur service militaire⁵⁸. La Transat fait ainsi face au phénomène de « rejet de l'ancien employeur ». Certaines entreprises ont proposé des emplois, comme la SNCF, Air France, la RATP, des chaînes d'hôtels, mais

54 FLC, 1997 004 4709, communiqué de la Compagnie générale transatlantique, 18 septembre 1974.

55 FLC, 1997 004 4709, message de Jacques Ribière à M. Bricout, 12 octobre 1974.

56 *Ibid.*

57 FLC, 1997 004 3130, situation des ADSG ex-*France* au 25 avril 1975.

58 FLC, 1997 004 3130, réponses aux questionnaires, 21 mai 1975.

aussi d'autres compagnies maritimes étrangères, notamment la Cunard et la Royal Viking Line, tant la réputation du personnel de bord n'est plus à démontrer⁵⁹. Il reste néanmoins 137 membres du service civil qui ne sont pas reclassés au 20 août 1975⁶⁰.

S'agit-il des meneurs de grèves ? Aucune source consultée ne permet de l'affirmer. Néanmoins, et quel qu'ait été leur degré d'engagement, les répercussions des mouvements sociaux de 1974 pèsent dans la vie des employés du bord et sur le destin de leur outil de travail. Leur comportement a des conséquences, tant sur l'image du *France* que sur l'image de la compagnie elle-même : une mauvaise réputation qui peut avoir des effets néfastes sur les ventes et réservations de voyages pour les autres navires de la Transat. Les procédés employés durant les grèves – les retards à l'appareillage notamment – ont eu un impact très net sur des réservations, dont certaines ont été annulées, comme sur la satisfaction des passagers, qui se sont sentis pris au piège par les employés du paquebot. Le baroud d'honneur ne s'est finalement révélé payant pour personne.

152

Si l'histoire du désarmement du *France* est relativement bien connue, en revanche la question de la responsabilité du personnel n'avait jamais été traitée clairement ; l'étude de cette question a été rendue possible par la récente ouverture des archives non classées de l'EPCC⁶¹ French Lines & Compagnies, sur lesquelles repose ce travail. Certes, la fin de ce fleuron de la marine marchande française était programmée, mais les choses auraient pu se passer autrement. De façon péremptoire, Antoine Frémont a attribué la responsabilité des événements à « l'obscurantisme du personnel⁶² » qui aurait défendu sa poule aux œufs d'or envers et contre tout, au détriment d'une rationalisation de son utilisation. On l'aura compris, la réalité sociale était plus complexe. Face aux réductions d'effectifs décidées pour tenter d'éponger les manques à gagner des actionnaires, les syndicats ont toujours répondu par une levée de boucliers et par l'usage des grèves. Mais tous, y compris les officiers, ont tenté de sauver leur outil de travail. Par ailleurs, la CGT, déficitaire sur le *France*, a été acculée par les augmentations de soldes qui ont suivi les accords de Grenelle. Le nœud gordien s'est resserré sur le dernier grand transatlantique français. De manière plus profonde et structurelle, la compagnie, sous tutelle de l'État, s'est montrée incapable de s'adapter au tourisme maritime

59 FLC, 19970043130, rapport sur le reclassement du personnel navigant du paquebot *France* par le commissaire principal Guy Samzun, 24 mars 1975.

60 FLC, 19970043130, état du personnel AD SG non reclassé ex-*France* au 20 août 1975.

61 Établissement public de coopération culturelle, cofinancé par la ville du Havre et la région Normandie.

62 Antoine Frémont, *La French Line face à la mondialisation de l'espace maritime*, op. cit., p.90.

de masse⁶³. Acheté par un armateur norvégien, le *France* devient le *Norway* en 1979⁶⁴, et entame avec succès une seconde vie de croisières jusqu'en 2006. Preuve du manque de vision et d'anticipation des cadres de la CGT.

La comparaison avec les situations actuelles du personnel embarqué sur les navires de croisière est tout à fait saisissante. En effet, si tous les employés du *France* étaient français, ceux des paquebots actuels sont majoritairement étrangers, notamment philippins. Cet état de choses a débuté dès 1974, année du désarmement du *France*. En quelques décennies, les gens de mer philippins ont acquis une réputation de fiabilité et de qualité dans l'ensemble des postes subalternes à bord⁶⁵. À bien des égards, il s'agit d'une survivance moderne du recours aux employés colonisés, que la CGT, les Messageries maritimes ou la P&O pratiquaient au temps des empires sur les lignes subtropicales, pour des raisons financières⁶⁶.

Ces hommes et ces femmes vivent et travaillent à bord durant de longs mois et sont soumis à la réglementation du pavillon sous lequel vogue le navire⁶⁷. Cela permet aux compagnies de limiter drastiquement les coûts et de contourner certaines règles par le biais des pavillons de complaisance⁶⁸. Il existe néanmoins des disparités selon le service et le poste occupé, les employés du service restaurant pouvant, pour leur part, travailler soixante-cinq heures par semaine, avec très peu de plages de repos⁶⁹. De fait, ce personnel représente les nouveaux *forçats de la mer*, pour reprendre l'expression de l'historien Marcus Rediker. Ainsi va la mondialisation.

63 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, « Le naufrage de la marine marchande française au xx^e siècle », *Entreprises et histoire*, n° 27, juin 2001, p. 23-43, ici p. 32.

64 À l'automne 1979, Paul Marseille a publié dans le journal *Le Monde* une série de correspondances intitulées « De *France* à *Norway* », pour raconter la transformation du paquebot et la réussite du modèle économique des croisières. Voir aussi Mathieu Fantoni, « Les derniers habitués de la French Line », *Le Monde*, 21 janvier 1980.

65 Fernando Paragas, « Les réseaux interpersonnels transnationaux des travailleurs migrants philippins. Une communication en hélice », *Réseaux*, n° 159, 2010, p. 57-89.

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

67 Gwennaëlle Furlanetto, *L'Essor contemporain de la croisière maritime. Enjeux et politiques de développement dans les villes portuaires de la rangée nord-européenne*, thèse sous la dir. de Bruno Lecoquierre, université du Havre, 2014, p. 145.

68 *Ibid.*, p. 156.

69 Catherine Berger, « Partir sans arriver, la migration paradoxale des marins philippins », *Revue Projet*, n° 308, 2009, p. 12-19.

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*