

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 · Varia · Journaud de campagne – Croisons les sources · Olivier Chaline
ISBN 979-10-231-3865-8

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 |

Varia

JOURNAUX DE CAMPAGNE ET *LOGBOOKS*
AU TEMPS DE LA GUERRE D'INDÉPENDANCE AMÉRICAINE

*

3. CROISONS LES SOURCES

Olivier Chaline
Sorbonne Université, FED 4124

Examinons l'après-midi et la soirée du jeudi 24 janvier 1782. L'armée navale du comte de Grasse et celle de Sir Samuel Hood se découvrent à proximité de l'île antillaise de Saint-Christophe, St Kitts, pour la possession de laquelle s'affrontent déjà des troupes françaises et britanniques. Précisons que dans les *logbooks*, la date qui est portée est celle de fin d'observation. Si c'est le 25 janvier, cela veut dire que, sous cette entrée, sont rapportées les données concernant le 24 après-midi (PM, soit *Post Meridiem*) et le 25 au matin (AM, *Ante Meridiem*). Notons aussi que les variations dans la manière d'orthographier les toponymes n'ont pas été corrigées dans les citations ci-dessous.

Parmi les sources navales britanniques, nous disposons tout d'abord du journal de Sir Samuel Hood qui, depuis le *HMS Barfleur*, commande une force de trente bâtiments (vingt-deux vaisseaux, huit frégates).

Jan. (Friday, 25th), 1782. — Extremes of Nevis Point, Rodondo¹ and Montserrat. — Moderate breezes and cloudy weather; 14 min. past noon, made the Fortunee's signal for her captain; at same time made the Russell's signal for a lieutenant; 12 m. past 1 P.M. made the Prince William's signal for her captain; ½ past 1 do. answered the Shrewsbury's signal for a sail in the S. East; 55 min. past 1 do. Rear-Admiral Drake made the Alcide's signal for being out of her station, and at 25 min. past 2 do. he made the Ajax's signal for being out of her station; at 3 do. I made the Alfred and St. Alban's

1 Il s'agit de l'îlot volcanique sombre et inhabité de Redonda, ainsi dénommé par Christophe Colomb du fait de sa forme ronde. Il s'élève à 296 mètres au-dessus du niveau de la mer et se situe à l'ouest d'Antigua, au nord-ouest de Montserrat, au nord-est de Niévès (Nevis) et au sud-est de Saint-Christophe. Situé à peu près à mi-distance entre cette île et Montserrat, il suit le même alignement nord-ouest – sud-est que ces deux îles et la Guadeloupe.

signals to change stations in the line; 26 min. past do. made the Jane, Drake, Gros Islet, and Expedition's signal for their commanders; 16 min. past 4 do. answered the Champion's signal for 3 sail in the N.E.; 20 min. past do. Rear-Admiral Drake made the signal for his division to close; 11 min. past 5 I made the Nymph's signal for her captain; ¾ past 5 came into the fleet a large French cutter, prize to the Lizard and Convert; ½ past 5 do. the Commodore made the signal for his division to close; Rear-Admiral Drake made the Intrepid's and Ajax's signals for being out of their stations; made the Fortune's signal for a lieutenant; brought to; at 6 do. answered the Princess's and Centaur's signals for seeing a fleet; at 8 do. made the signal to make sail after lying by; ½ Past 9 do. made the signal to tack; at 10 saw 20 strange vessels in the N.W., which proved to be the French fleet²...

190 La manière britannique de tenir un *logbook* est immédiatement reconnaissable : après le point et les indications météorologiques sont énoncés de manière très précise, à la minute exacte, des ordres, c'est-à-dire des signaux. Les seules informations de nature différente concernent la découverte des bâtiments ennemis.

Le croisement des sources est d'abord à effectuer dans une même force navale, en changeant de niveau dans la hiérarchie et de place dans la formation déployée. Après le *logbook* de l'amiral, voyons ceux de deux *captains*, ceux des *HMS Canada* et *Ajax*.

HMS Canada

Friday, 25th. — P.M. moderate and clear; at 2 bore up and run to leeward of the Admiral; the Admiral made the Alfred's and St. Albans signals to change stations in the line of battle and La Nymph's signal for her captain; ½ pt. 5 the Centaur made the signal for a fleet in the N.W.; at 6 Rock Redondo E.N.E. and the north-west-most part of Nevis N.W.-J-W.; at 8 the Admiral made the signal to make sail after lying by; ¾ pt. 9 he made the signal to tack; made and shortened sail occasionally; at 20 min. past 10 tacked; moderate and clear³.

Le *Captain's log* de l'*HMS Ajax* est encore plus laconique :

Winds ENE, ESE, NE, ENE, ESE.

Light breezes, prize cutter, frigates join'd us.

PM sign'd Alfred, Saint Albans to change station in the line, R to get in our station, filled a made sail, main sail set & top gallant sails⁴.

2 *Logbook* de l'amiral S. Hood, 25 janvier 1782, The National Archives (désormais TNA), ADM 50/6; *Letters written by Sir Samuel Hood (viscount Hood) in 1781-2-3*, éd. David Hannay, London, Navy Records Society, 1895, p. 86.

3 *Ibid.*, p. 66.

4 *Captain's log* du *HMS Ajax*, 25 janvier 1782, TNA, ADM 51/17, n.p.

Si nous n'avons plus, pour cette période, le journal du *captain* Alexander Hood (cousin de l'amiral) qui commandait le *HMS Barfleur*, nous pouvons toutefois nous reporter à celui du *master*. Il nous indique d'abord sous forme de tableau les données sur la course du bâtiment et la météorologie, la voileure devant être adaptée à celle-ci.

| H | K | F | Course | Winds | Remarks |
|---|---|---|----------------------------|--------|---|
| | | | Up SE off S | ENE | Moderate breezes and cloudy weather. |
| 1 | | | Up off 1 1 3 W | ESE | Filled. <i>Rodondo East 4 leagues ¾ Pt 5 came into the fleet a cutter prize to the Lizard and Convert.</i> |
| 1 | | | Up SE b E off SSE | ENE | Light Airs and cloudy brought too. |
| 1 | | | Up SE b E off S b E NE b E | | |
| 1 | | | | | Rodondo NE b E ½ E 3 leagues 28 sail in light. Filled and made sail. |
| 1 | 3 | 2 | SE ½ E | NE b E | Moderate Breezes and fair weather R saw 20 Strange vessels in the NW in topgallantsails. |
| 1 | 3 | 2 | NNE | E | |
| 2 | 3 | 2 | NNE | E | Nevis N b W Rodondo SE b E. |
| | | | | | Past 1 observed the enemy fleet tack and stand to the northward. |
| 2 | 2 | 2 | N b E | E b N | Tacked ship the extreme of Nevis from NW b W NW the headmost of the French Fleet NW b W and the sternmost W b S. |
| 3 | 1 | 6 | SE | ENE | |
| 4 | 2 | 6 | SE | ENE | Fresh breezes and squally at times the body of Nevis NNW, the extreme of Monserrat from ESE to ENE, the body of the French Fleet from N ¼ Pt 4. Set the jib and the maintopmast staysail. |

La découverte de voiles ennemies s'inscrit dans un environnement topographique et atmosphérique précis. Le *master* du *HMS Barfleur* a ensuite soigneusement consigné tous les signaux de l'après-midi et de la soirée.

Signals made this day

PM

At 14 minutes past 12 made the Fortunee signal for her captain.

15 minutes past 12 made the Russell signal for a Lieut.

12 minutes past 1 made the Prince William signal for her captain.

35 minutes past 1 the Shrewsbury made the signal for a sail in the SE.

55 minutes past 1 the Princessa made the Alcide signal for being out of her station.

25 minutes past 2 the Princessa made the Ajax signal for being out of her station.

At 3 made the Alfred & the Saint Albans signals to change station in the line.

26 minutes past 3 made the Jane, Drake, Gros Islet & Expedition signals for their comm.

16 minutes past 4 answered the Champion, signal for 3 sails in the NE.

20 minutes past 4 the *Princessa* made the signal for admiral Drake's division to close.
 11 minutes past 5 made the *La Nymphe* signal for her captain.
 ½ past 5 the *Bedford* made the signal for her division to close and the *Princessa* made the *Intrepid* & *Ajax* signal of being to their stations, made the *Fortunee* signal for a lieutenant, the *Princessa* made the *Saint Albans* signal for being out of her station, the *Jane* made the signal for her division to tack.
 ¾ past 5 the *Sybil* made the signal for a sail in the SE. We made the signal to tack at 11 Pts. 6 made the signal for the line ahead one cable length.
 16 minutes past 6 made the *Le Espion* made signal to come within hail, the *Princessa* made the signal for her division to make more sail, and we made the *Fortunee* signal for her commn.
 24 minutes past 7 admiral Drake made the signal for a ship to have in the line supposed to be the *St Albans*, the *Centaur* made the signal for a strange sail in the NW⁵.

192

Consignée par le *master*, la demi-journée consiste en une succession de signaux, envoyés ou perçus. On mesure tout de suite l'importance qu'il y a à tenir et conserver sa place dans les évolutions en cours. Même la découverte d'une voile étrangère nous est rapportée grâce à l'indication d'un signal.

Changeons de point de vue et voyons ce qu'écrivent les Français sur ce même après-midi du 24 janvier 1782. Chez eux, les journaux sont tenus, soit sur une journée entière, de minuit à minuit, soit – le plus souvent – de midi à midi, donc du 24 midi au 25 midi. Celui du *Saint-Esprit*, commandé par M. de Chabert, est le plus proche, dans sa conception, de la pratique britannique de tenue des journaux. Pour la journée du 24 midi au 25 midi, il donne les informations suivantes, étant entendu qu'à 7 h 45 du matin, le *Souverain* a signalé une escadre, et qu'à 9 h 30, l'*Iris* a dénombré vingt-quatre voiles :

[En marge : Variation estimée : u. E. 2° 30' G haut. mérid. 54° 09'. Lat. obs. N 11° 16']

Vents du NE à l'E, temps beau, mer belle, sous différentes voilures et amures, au plus près sur les deux bords, donnant chassé à l'ennemy.

| | |
|--|---------------|
| Au lever du soleil relevé au compas la pointe du Sud de Nieves | N 25° 30' Est |
| Le sommet de la Redonde | N 86° Est |
| La pointe du Nord de Montsarra | S 79° Est |
| La pointe du Sud de Montsarra | S 65° Est |

| | |
|--|-----------|
| A midy relevé la pointe du Sud de Nieves | S 71° Est |
| La pointe du Nord de la même isle | S 85° Est |
| La Redonde | N 78° Est |

5 *Master's log* du *HMS Barfleur*, 25 janvier 1782, TNA, ADM 52, n.p.

Corrigé de la variation de la pte du Sud de Nieves
La pte du Nord de la même
La Redonde

ESE 1° Est
E ¼ SE 3° 45' Est
E ¼ NE 1° 45' Est

Mouvement

[En marge : appareillé le 24 de Saint Christophe]

Midi ¼ signal au *Languedoc*. Midi ¾ à l'*Amazone*. 3 h à l'*Iris*.

3 h ordre aux bâtiments qui découvrent des voiles de signaler l'aire de vent où elles restent.

3 h signal au *Palmier*. Le Gal a distingué les signaux.

3 h ½ faire appareiller sans aucun autre signal. Idem rallier l'armée à l'ordre de bataille, dans l'ordre naturel, bâbord amures.

3 h ¾ signal au *Glorieux*. 4 h ½ nous avons mis sous voiles.

4 h ¾ une frégate signale que l'ennemi tient le plus près du vent, bâbord amures. Le Gal distingue les signaux.

5 h toute l'armée étoit sous voiles, les amures à bâbord, au plus près du vent.

5 h ¼ rallier l'armée dans l'ordre naturel, les amures à bâbord.

Idem, ordre aux vaisseaux de tête de tenir le plus près du vent, bâbord amures.

8 h le *Duc de Bourgogne* tire un coup de canon. On ignore ce signal.

8 h ¾ du soir faire augmenter de voile à toute l'armée.

9 h ¾ le Gal signale qu'on a connoissance de l'ennemi et qu'il est essentiel que chaque vaisseau prenne son poste.

Minuit ¾ un bâtiment avertit qu'il a connoissance d'un bâtiment suspect.

1 h signal que l'ennemi coure vent arrière ou large. Le Gal est attentif⁶.

La période considérée devient ici une trame, certes de signaux, mais plus encore de mouvements notés dans le journal. La précision horaire est toutefois moindre que sous la plume d'un *master* britannique puisque les données horaires enregistrées sont arrondies au quart d'heure le plus proche. Ce qui a été aperçu par le *Général*, de Grasse, est signalé.

Mais cette façon de tenir un journal s'avère exceptionnelle dans l'armée navale de de Grasse. La forme la plus courante est celle d'un texte rédigé. Les marins français font des phrases. Ils décrivent, mais parfois aussi expliquent, voire contestent ou critiquent, notant leur désaccord ou leur incompréhension devant tel ou tel ordre jugé obscur ou inapplicable. À bord du *Pluton*, le rédacteur du

6 Journal tenu à bord du *Saint-Esprit*, 24-25 janvier 1782, AN, Marine B⁴ 184, fol. 104 v^o-105 r^o.

journal de ce bâtiment, commandé par le CV d'Albert de Rions, note pour le même après-midi :

A midi nous avons relevé la pointe Sud de Nièves SE 5 E, le Réduit distant $\frac{3}{4}$ de lieue NE, la pointe de Sables N $\frac{1}{4}$ NE, louvoyé toute la journée le vent au NE, vu nautre (*sic*) escadre quelques vaisseaux sous voile. Le gros de l'armée a la Basse Terre par la y mettre (*sic*). Un de ceux a la voile qui était sous voile près de Nièves a signalé le SE $\frac{1}{4}$ E imaginé qu'il avait sans doute signalé auparavant l'ennemi et que c'était l'aire du vent ou il restait.

Signal a l'armée d'appareiller, ce que toute l'escadre a fait successivement. A 3 heures nous avons découvert 17 voiles / dans l'ESE.

A 3 h $\frac{1}{2}$ signal de rallier l'armée a l'ordre de bataille babord amures dans l'ordre naturel.

A 4 h on voyait 22 voiles. Louvoyé toute la soirée pour nous rallier.

Au coucher du soleil, relevé Mont Serrat au SE $\frac{1}{4}$ E, Antigua ESE, la pointe Sud de Niève E $\frac{1}{4}$ SE distant 3 lieues, la pte des Salines NE.

Les ennemis paraissaient être mouillés car on ne distinguait aucune voile. L'armée était toujours babord amures. Louvoyé pour nous rallier.

A 8 h $\frac{1}{2}$ signal d'augm. de voile.

A 9 h $\frac{1}{2}$ signal qu'on a connaissance de l'ennemi et qu'il est essentiel que chaque vaisseau tienne son poste en serrant la ligne⁷.

Si nous n'avons malheureusement pas le journal du comte de Grasse, un LV servant à bord de son vaisseau amiral, la *Ville de Paris*, Leveneur de Beauvais, a laissé un document souvent détaillé et parfois très personnel – ce qui serait inimaginable du côté britannique. Remontons jusque dans la matinée du vendredi 24 janvier.

A 8 heures le *Souverain* étant sous voile nous a signalé qu'il découvrirait une escadre au vent de l'isle de Niève. Peu de tems après nous les avons aperçus du haut de nos mats par-dessus la pointe de cette isle qui est extrêmement basse du côté de sous le vent.

A 2 heures $\frac{3}{4}$ nous avons découvert l'armée sous le vent de la pointe. Le Gal n'a plus douté que leur intention n'eut été d'examiner nos forces, a 3 h $\frac{1}{4}$ nous fimes le signal d'appareiller et de rallier l'armée a l'ordre de bataille, l'amure a bâbord, dans l'ordre naturel en longeant la pointe de la terre de fort près.

A 5 heures ordre aux vaisseaux de tête de tenir le plus près du vent les amures a bâbord.

7 Journal tenu à bord du *Pluton*, 24-25 janvier 1782, AN, Marine B⁴ 253, fol. 254 v^o-255 r^o.

A 9 h $\frac{1}{4}$ nous avons signalé à l'armée que nous avons connaissance de l'ennemi et qu'il était essentiel que chaque vaisseau serre la ligne et tiennent à son poste⁸.

Ainsi, d'une série de journaux à l'autre, on constate que les deux armées ennemies se voient, sans toutefois qu'au sein de l'une ou de l'autre, on soit en mesure d'identifier un bâtiment adverse, hormis sans doute le vaisseau amiral. C'est le même paysage que l'on scrute pour faire ses relèvements. La journée apparaît comme une succession imprévisible de signaux, émis selon les nécessités de la navigation. Chez les Français, aussi bien d'Albert de Rions que Leveneur de Beauvais se montrent encore peu prolixes en ce jour d'évolutions sans combat, à la différence de ce qu'ils seront les jours suivants. C'est là une des grandes différences entre journaux et *logbooks*. Les premiers peuvent devenir très personnels, tandis que les seconds, strictement normés, ignorent les variations de la subjectivité. Les premiers sont encore entièrement manuscrits alors que les seconds sont déjà des imprimés à remplir. Ce n'est qu'au lendemain de la guerre d'Amérique que la marine royale française adopte ces pratiques plus bureaucratiques.

195

8 Journal du LV Leveneur de Beauvais, à bord de la *Ville de Paris*, 24 janvier 1782, AN, Marine B⁴ 258, fol. 352 v^o.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

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

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

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

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

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

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. L'Instrument naval
tome II. L'Opérationnel naval
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or
Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État
Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule
1798-1800
Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne
XV^e-XX^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle
Bruno Marnot

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

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

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

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

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

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

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

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

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

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine
1700-1850
Olivier Chapuis
Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
XVII^e-XVIII^e siècles
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer
1558-1626
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle
Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Matias Tranchant

- 31-32. *Musées maritimes et identités*
30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
29. *Le ballast: pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*