



HAL
open science

Marcomo, un nouveau projet au service de l'histoire des marines marchandes

François Drémeaux, Thomas Vaisset

► **To cite this version:**

François Drémeaux, Thomas Vaisset. Marcomo, un nouveau projet au service de l'histoire des marines marchandes. *Revue d'histoire maritime*, 2023, 33, pp.155-160. <10.70551/HOVV7845>. <hal-04199748>

HAL Id: hal-04199748

<https://normandie-univ.hal.science/hal-04199748v1>

Submitted on 24 Mar 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC 4.0 - Attribution - Non-commercial use - International License

Revue d'histoire maritime

33

RHM33-MARCOMO, un nouveau projet au service de l'histoire des marines marchandes. F. Drémeaux & T. Vaisset
ISBN 979-10-231-3862-7

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

MARCOMO,
UN NOUVEAU PROJET AU SERVICE DE L'HISTOIRE DES
MARINES MARCHANDES

François Drémeaux
université Le Havre-Normandie, UMR IDEES

Thomas Vaisset
université Le Havre-Normandie, UMR IDEES

155

Les marines marchandes sont, hier comme aujourd'hui, des vecteurs autant que des acteurs des mondialisations. À partir du XIX^e siècle, la France a pu déployer son influence dans le monde notamment par l'entremise d'une flotte de commerce modernisée et de grandes compagnies maritimes. Cette histoire est celle d'un fait national et transnational qui transcende tous les domaines d'expertise et les secteurs d'activités habituels, et dont la caractéristique principale est de s'exercer dans un milieu spécifique : la mer. Longtemps, l'étude de la marine marchande française après 1830 a semblé constituer un angle relativement mort de l'historiographie. Mais des travaux récents – dont le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* – témoignent, parmi d'autres, d'un regain d'intérêt pour cet objet.

Le projet MARCOMO (pour MARines marchandes au COeur des MONdialisations) est né de ce constat et de la volonté de contribuer à ce renouveau. Son objectif est de concourir à une connaissance plus fine, tant des flottes commerciales que des compagnies maritimes, et de leur intégration au monde aux XIX^e et XX^e siècles. Piloté par Thomas Vaisset, maître de conférences à l'université Le Havre Normandie, et co-écrit avec François Drémeaux, ingénieur de recherche dans le même établissement, MARCOMO est un RIN Tremplin (Réseaux d'intérêts normands). Financé par la région Normandie pour les années 2022-2025, il est porté par l'université Le Havre Normandie, l'EM Normandie et enfin l'EPCC French Lines & Compagnies, qui conserve une part importante des fonds et collections des compagnies maritimes françaises.

Par l'intermédiaire des outils qu'il entend développer, ce programme de recherche souhaite contribuer aux travaux relatifs aux entreprises maritimes à

l'épreuve des risques, notamment sanitaires, à la manière dont la France protège ses flux et ses routes maritimes, ainsi qu'à la dimension socioculturelle de l'histoire de la marine marchande. À partir de ces thèmes pivots, qui s'insèrent dans une historiographie maritime renouvelée – à l'image des sujets abordés dans ce numéro –, il devrait être possible de mieux comprendre l'évolution de la marine marchande française contemporaine.

L'apparition de la navigation à vapeur a été prise comme point de départ chronologique, tant cette nouvelle technologie bouleverse les navires de commerce et les sociétés maritimes, et permet l'essor de grandes compagnies maritimes qui tranchent radicalement avec ce qui existait auparavant. L'étude peut trouver son terme avec la réorganisation internationale du transport maritime, dans les premières années du XXI^e siècle.

156 À l'usage des chercheuses et des chercheurs, mais aussi d'un public plus large, MARCOMO entend développer des outils pour répondre à des questions récurrentes. Quels navires servaient quelles lignes à quelles périodes ? Quelles lignes étaient exploitées avec quelles escales ? Quelles fréquences pour les lignes commerciales au départ de la France et de son empire ? Il est actuellement difficile de connaître les développements d'une ligne comme celle de Bordeaux à La Plata, opérée par les Messageries maritimes. Aucune étude, aucun document récapitulatif ne permet de savoir précisément, selon la période, quels ports sont desservis, quels navires sont affectés à ce service et quelle est la régularité des rotations. La moindre demande de ce type au service des archives de French Lines & Compagnies nécessite l'ouverture de nombreux cartons ou des recoupements bibliographiques parfois hasardeux, sinon contradictoires.

En s'appuyant dans un premier temps sur les ressources de l'EPCC French Lines & Compagnies¹, au Havre, où sont conservés 5 kilomètres d'archives et 32 000 objets, MARCOMO poursuit deux objectifs liés. D'une part, élaborer et alimenter deux bases de données, l'une pour recenser les navires des compagnies maritimes françaises, l'autre pour identifier les flux maritimes français. D'autre part, numériser et mettre à la disposition du plus grand nombre, dans le respect des textes en vigueur en matière d'archives, les devis d'armement et les rapports de mer des paquebots et cargos de la Compagnie des Messageries maritimes (CMM) et de la Compagnie générale transatlantique (CGT).

1 François Drémeaux & Marie-Anne Du Boullay, « Nouvelles perspectives sur les archives de French Lines & Compagnies », *Revue d'histoire maritime*, n° 29, avril 2021, p. 195-205.

DES BASES DE DONNÉES AU SERVICE DE L'HISTOIRE MARITIME

La création d'une base de données recensant les lignes maritimes opérées par les compagnies françaises permettra de recueillir rapidement des informations précises et offrira des perspectives inédites par la hauteur de vue qu'elle proposera. De telles informations ouvrent de vastes chantiers quantitatifs pour la communauté des historiennes et des historiens. La tâche est néanmoins vertigineuse. Rien que pour les Messageries maritimes, environ soixante-huit lignes sont recensées, principales ou secondaires, subventionnées ou non, de la création de la compagnie en 1851 jusqu'à sa fusion sous l'entité CGM en 1977 ! Et dans le cas d'une ligne particulière, par exemple celle de Saïgon à Haïphong opérée entre 1880 et 1954, plus de 1 500 rotations sont enregistrées. Ceci permet de prendre la mesure du chantier de MARCOMO, mais aussi de comprendre que cet ensemble de mouvements maritimes n'est pas infini, qu'il est possible de saisir l'ampleur exacte des développements des réseaux maritimes à l'époque contemporaine. Pour cela, il est nécessaire de fixer de manière claire ces connaissances grâce aux outils informatiques désormais à notre disposition. À terme, l'une des ambitions de MARCOMO est de réaliser une cartographie dynamique des flux maritimes français à l'époque contemporaine.

Les monographies de navires et les inventaires de flotte sont nombreux, mais l'expérience montre que les données publiées sont parfois imprécises, ou bien orientées uniquement sur les caractéristiques techniques, ou encore qu'elles ne tiennent pas compte des changements structurels de certaines unités au cours de leur carrière. Par ailleurs, si certains paquebots bénéficient d'une abondante littérature – *Normandie* (CGT 1935) et *France* (CGT 1962) sur la ligne transatlantique nord, pour ne prendre que les plus connus –, bien d'autres sont oubliés alors qu'ils permettraient de contribuer à éclairer l'histoire maritime de la France. Les exemples sont nombreux ; mentionnons seulement ici les paquebots de la CGT de la ligne d'Amérique du Sud ou encore les stationnaires coloniaux des Messageries maritimes.

La base de données consacrée aux navires viendra combler un manque essentiel. En commençant par la CGT et la CMM, MARCOMO va reprendre les inventaires de flotte les plus fiables², puis les croiser avec les documents originaux conservés par l'EPCC, notamment les devis d'armement ou les procès-verbaux

2 Pour la CMM, le site de Philippe Ramona (www.messageries-maritimes.org/, consulté le 4 octobre 2022), qui a lui-même compilé (entre autres) les ouvrages de Jean Lanfant, *Historique de la flotte des Messageries maritimes (1851-1975)*, Cholet, Hérault, 2000, et Paul Bois, *Le Grand Siècle des Messageries maritimes*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence, 1992. Pour la CGT, Marthe Barbance, *Histoire de la Compagnie générale transatlantique. Un siècle*

de conseils d'administration. Il s'agira ensuite d'affiner cette base, petit à petit et au fil des dépouillements, en ajoutant des informations qui n'étaient pas jugées essentielles jusqu'à présent. Par exemple, les dimensions des navires figurent toujours sur les fiches signalétiques des monographies ou des répertoires de flotte, mais pas toujours le nom de l'architecte, du chantier naval ou même des décorateurs intérieurs pour les paquebots. Pour qui voudrait aborder la marine marchande sous cet angle, il est difficile, sans d'innombrables manipulations de documents, de trouver les informations pour travailler.

UN AMBITIEUX PROJET DE NUMÉRISATION DES RAPPORTS DE VOYAGE

158

C'est ici qu'intervient la numérisation des archives des lignes maritimes avec, pour les documents tapuscrits (donc essentiellement après 1900), un processus de reconnaissance optique des caractères (*océrisation*), qui permet de réaliser des recherches par mots-clés dans la totalité du texte. Cela permettra de mettre en lumière certaines problématiques récentes de l'histoire sociale qui apparaissent incidemment dans les archives des compagnies maritimes et des navires. Par exemple, le classement de l'EPCC French Lines & Compagnies ne comporte pas d'entrées spécifiques pour celles et ceux qui voyagent clandestinement. Il s'agit pourtant d'un sujet inhérent au transport maritime et que l'actualité nous rappelle régulièrement de manière tragique. Comment mobiliser assez de documents de façon efficace pour permettre un travail qui questionnerait les profils des clandestins et leurs évolutions par origine ou destination, ainsi que la manière dont les compagnies maritimes réagissent, au-delà des sources normatives ?

Grâce à l'océrisation et à la recherche par mots-clés, les voyageurs clandestins, mentionnés de manière ponctuelle au détour d'un rapport de mer ou d'une correspondance d'agence, pourront émerger dans toute leur complexité et leur diversité. Il pourrait en être de même pour les personnels négligés, comme les chauffeurs originaires de pays colonisés ; qui voudrait se pencher sur la question de la délinquance à bord pourra le faire par le biais d'une série de termes récurrents. En outre, ces numérisations massives ne manqueront pas d'ouvrir ces archives maritimes aux études comparatives et transnationales, plaçant ainsi les lignes maritimes françaises sur le planisphère des travaux les plus actuels et ambitieux en histoire globale.

En termes d'ingénierie de la recherche, cette campagne de numérisation est rendue possible grâce à l'acquisition, dans le cadre de MARCOMO, d'un scanner

d'exploitation maritime, Paris, Arts & Métiers graphiques, 1955, et Ludovic Trihan, *La Compagnie générale transatlantique. Historique de la flotte*, Paris, Glénat, 1991.

performant et de qualité. Le traitement et la préservation des données s'inscrivent dans les cadres fixés par un plan de gestion des données (PGD) en concertation avec l'EPCC French Lines & Companies et la direction du SIAF (Service interministériel des archives de France), et respectent les principes FAIR³. Tout ce que le Code du patrimoine autorisera à communiquer sera mis à la disposition du public dans les meilleurs délais.

La marine marchande à l'époque contemporaine ne se limite pas à deux compagnies, fussent-elles des actrices prépondérantes du secteur. Il est évidemment nécessaire de s'ouvrir à des archives complémentaires, par exemple celles de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence (CCIMP) qui conserve les fonds de compagnies maritimes plus modestes et locales, mais aussi les ressources privées, parfois conservées par les entreprises héritières d'anciennes filiales, ou même par des particuliers qui ont sauvé de la destruction des pans entiers de connaissance.

Si MARCOMO est un projet français, il souhaite se placer dans une dynamique internationale. Les Britanniques et les Américains, notamment, ont une avance considérable dont il faut tirer parti sur le fond comme sur la forme. Le projet para-académique *Ship Index* rassemble quantité de ressources bibliographiques et de sources imprimées, le tout compilé sur une gigantesque base de données dédiée aux navires⁴. *Crew List* est fondé sur des recherches en archives par le biais des équipages⁵. En Nouvelle-Zélande, le projet *Miramar Ship Index* a opté pour une approche centrée sur l'activité d'un port⁶.

Exception notable en dehors du monde anglo-américain, le programme *SeaLIT* pour *Seafaring Lives In Transition* est le projet qui, du point de vue des ambitions numériques, se rapproche le plus de celles de MARCOMO en proposant des bases de données et des catalogues innovants pour le monde maritime méditerranéen entre 1850 et 1920⁷. En termes de problématiques et de qualité du contenu, l'expérience française moderniste de *Navigocorpus* puis de *Portic*⁸, qui recense les itinéraires des navires marchands du XVII^e au début du XIX^e siècle, demeure une référence.

En tant que projet tremplin, MARCOMO ne ferme aucune écouteille. Pour rester à l'écoute des préoccupations des maritimistes, l'une des premières

3 Voir en ligne : <https://openscience.pasteur.fr/2020/10/05/les-principes-fair-findable-accessible-interoperable-reusable/>, consulté le 4 octobre 2022.

4 Voir en ligne : <https://www.shipindex.org/>, consulté le 5 octobre 2022.

5 Voir en ligne : <https://www.crewlist.org.uk/>, consulté le 5 octobre 2022.

6 Voir en ligne : <https://www.miramarshipindex.nz/>, consulté le 5 octobre 2022.

7 Voir en ligne : <https://www.sealitproject.eu/>, consulté le 5 octobre 2022.

8 Voir en ligne : <https://navigocorpus.hypotheses.org/> et <https://anr.portic.fr/portic/>, consultés le 5 octobre 2022.

réalisations de l'équipe est le lancement d'un carnet de recherche Hypothèses intitulé *Steamer*⁹. En guise de point de départ, ce blog est ouvert à toutes les productions académiques qui s'appuient, entièrement ou partiellement, sur les archives de French Lines & Compagnies. Cet espace bilingue (français et anglais) sera donc la vitrine de MARCOMO, dont les perspectives sont assurément celles d'un voyage au long cours.

9 Voir en ligne : <https://steamer.hypotheses.org/>, consulté le 5 octobre 2022.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Naissance d'une 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*