



**HAL**  
open science

**Emmanuelle Charpentier et Philippe Hrodej (dir.), Les Femmes et la mer à l'époque moderne, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 264 p. [compte-rendu]**

Mathias Tranchant

► **To cite this version:**

Mathias Tranchant. Emmanuelle Charpentier et Philippe Hrodej (dir.), Les Femmes et la mer à l'époque moderne, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 264 p. [compte-rendu]. *Revue d'histoire maritime*, 2021, 29, pp.229-232. <10.70551/KKYP8498>. <hal-05108280>

**HAL Id: hal-05108280**

**<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-05108280v1>**

Submitted on 11 Jun 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



29

Le ballast :  
pratiques et conséquences

Comptes rendus – 979-10-231-2394-4

Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline,  
& Sylviane Llinares

n° 29  
Le ballast :  
pratiques et  
conséquences

Mathias Tranchant

Pour tenir la mer, un bateau doit être lesté. Mais ce que l'on dépose dans la cale à cette fin a bien peu attiré l'attention des historiens, à la différence des marchandises transportées. C'est donc cette thématique largement inédite qui est abordée dans le numéro de la *Revue d'histoire maritime*.

Les mots, en désignant le lest dans ce qu'il a de concret et pesant, font saisir à la fois ce qui est indispensable en toutes circonstances et ce qui est variable selon le chargement, ce qui ne bougera plus et ce qu'on pourra, au contraire, déplacer d'une partie à l'autre de la coque. Selon le voyage, la quantité de lest n'est pas la même. Grande est la diversité des pratiques que révèlent aussi bien les fouilles archéologiques que les textes juridiques. Quels produits va-t-on charger ? pierres de taille variée, gueuses de fer, canons usagés, etc. Où les déposer à bord ? Selon quels plans ? Qu'en faire quand on n'en a plus besoin ?

Autant de questions qui nous conduisent aussi bien vers la stabilité du navire que vers les havres et chenaux que les délestages obstruent, vers la fiscalité portuaire que vers les navigations.

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.

25€

979-10-231-0670-1

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : Anonyme, *Navires dans le port d'Alger, 1857-1853*,  
image stéréoscopique sur papier albuminé, Amsterdam, Rijksmuseum / CC0 1.0.  
Graphisme : Atelier Papier



temos CNRS  
temps · mondes · sociétés · UMR 9016



# Revue d'histoire maritime

29

**Le ballast :  
pratiques et conséquences**

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

**ISBN PAPIER : 979-10-231-0670-1**

PDF complet : 979-10-231-2380-7

Introduction – 979-10-231-2381-4

Martin & Nantet – 979-10-231-2382-1

Tranchant – 979-10-231-2383-8

Sauzeau – 979-10-231-2384-5

Gaurier – 979-10-231-2385-2

Guibert – 979-10-231-2386-9

Marzagalli – 979-10-231-2387-6

Varia. Pouly – 979-10-231-2388-3

Varia. Mariet – 979-10-231-2389-0

Varia. Schneider – 979-10-231-2390-6

Chroniques. du Boullay & Drémeaux – 979-10-231-2391-3

Chroniques. Retureau – 979-10-231-2392-0

Chroniques. Le Bouedec – 979-10-231-2393-7

**Comptes rendus – 979-10-231-2394-4**

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris),  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

## **SUP**

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

[sup@sorbonne-universite.fr](mailto:sup@sorbonne-universite.fr)

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

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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 (28) était consacré à « Sortir de la guerre sur mer ».  
Le prochain numéro (30) aura pour thème « La Police des ports ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, 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
-----------------	---

## LE BALLAST : PRATIQUES ET CONSÉQUENCES

Introduction .....	11
Mathias Tranchant	
Le lest : éléments de terminologie à l'usage des archéologues .....	15
Guillaume Martins & Emmanuel Nantet	
La gestion du lest dans les ports de la France atlantique à la fin du Moyen Âge .....	31
Mathias Tranchant	
Le délestage dans la mer des Pertuis charentais (xvi <sup>e</sup> -xix <sup>e</sup> siècle) .....	49
Thierry Sauzeau	
Ballast, lestage et délestage dans l'ordonnance de la marine d'août 1681 .....	63
Dominique Gaurier	
Lest et pratiques de lestage sur les navires à destination des Antilles : état des lieux et perspectives de recherche en histoire et en archéologie maritimes (fin xvii <sup>e</sup> -début xix <sup>e</sup> siècle) .....	77
Jean-Sébastien Guibert	
La part du lest dans la navigation dans la France à la veille de la Révolution française. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus .....	103
Silvia Marzagalli	

## VARIA

- Entre l'Écosse et la France, Antoine-Vincent Walsh, un armateur jacobite au service de deux rois(1745-1746) .....117  
Étienne Pouly
- De l'Atlantique aux mers de Chine :Rochefort, port impérial au XIX<sup>e</sup> siècle(1793-1913) .....135  
Vincent Mariet
- Les paquebots de la Compagnie générale transatlantique, des vecteurs de diffusion outre-Atlantique du modèle gastronomique français .....149  
Jean-Baptiste Schneider

## CHRONIQUES

- Nouvelles perspectives sur les archives de French Lines & Compagnies .....195  
Marie-Anne du Boullay & François Drémeaux
- Position de thèse. Sociétés littorales, gens de mer et activités maritimes dans un port en mutation. L'exemple des Sables-d'Olonne (1747-1866).....207  
Hervé Retureau
- Hommage à André Lespagnol.....218  
Gérard le Bouëdec

## COMPTES RENDUS

- Comptes rendus.....221

# Comptes rendus

ne pouvons que le souhaiter, par des travaux analysant cette fois, toujours sur le temps long, les dimensions économiques, sociales et culturelles (religiosité, représentations, patrimoine, mémoire).

Gilbert Buti

Aix-Marseille Université,

CNRS, TELEMMe, Aix-en-Provence

Emmanuelle Charpentier & Philippe Hrodej (dir.), *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2018, 264 p.

« Je ne suis pas de celles qui meurent de chagrin, je n'ai pas la vertu des femmes de marins<sup>1</sup>. » Si les épouses esseulées et désemparées attendant, fatalistes, le retour de l'être aimé sont abondamment célébrées par la littérature du XIX<sup>e</sup> siècle et continuent à hanter notre imaginaire, Jean-Baptiste Bruneau révèle que, loin d'être univoques, de telles représentations n'excluent pas la présence de « maritimes » vivant sous l'emprise des flots. Leurs mœurs, guère éloignées de celles adoptées par leurs homologues masculins, démontrent que le contact avec l'élément maritime est loin d'être l'apanage des hommes et peut conduire à transgresser l'ordre social, tous sexes confondus. Revisiter la production littéraire comme nous y invite *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, ouvrage paru en 2018 sous la direction d'Emmanuelle Charpentier et de Philippe Hrodej, constitue une bonne entrée en matière afin de questionner l'ambivalence et la complexité des rapports entre la gent féminine et les flots, dans une perspective historique embrassant une époque moderne étendue au XIX<sup>e</sup> siècle. Fruit d'une journée d'étude organisée par l'université de Bretagne-Sud en 2014, le recueil multipliant les points d'observation et de comparaison sur le vieux continent ne réunit pas moins de quinze contributions en histoire et en histoire de l'art, réexaminant en profondeur les fonds archivistiques et les productions artistiques relatives au fait maritime. Or, si « tout historien maritimiste sait que les femmes sont présentes, en clair ou en filigrane, au travers des archives relatives à la vie des marins » (p. 13), elles passent encore trop inaperçues, que leur exclusion du bord les réduise à quelques furtives apparitions dans les sources, ou que la dispersion parmi les travaux qui leur sont aujourd'hui consacrés les maintienne dans l'ombre.

1 Extrait de *Dis, quand reviendras-tu?*, chanson de Monique Serf, dite Barbara (1930-1997), auteure, compositrice et interprète, citée par Jean-Baptiste Bruneau, « Femmes de marins femmes de chagrin ? Les femmes de marins dans la littérature du XIX<sup>e</sup> siècle », dans Emmanuelle Charpentier & Philippe Hrodej (dir.), *Les Femmes et la mer à l'époque moderne*, Rennes, PUR, 2018, p. 229.

L'un des principaux apports de l'ouvrage consiste en premier lieu à mettre en exergue l'ingéniosité et la grande faculté d'adaptation des épouses de marins demeurées à terre en l'absence de leur mari. Les exemples abondent, de Marie-Jacquette Anquetil, Malouine d'adoption unie au charpentier Gilles Pignot expédié à Cadix puis sur les mers du Sud lors de la guerre de Succession d'Autriche, à Angélique Jourdan, intentant en 1771 un procès devant la sénéchaussée de Marseille contre son époux Antoine Borrely, matelot de son état, pour injures graves, coups et mauvais traitements. La première, portraiturée par Emmanuelle Charpentier, multiplie d'abord les expédients, vendant hardes et effets personnels, puis envisage de s'endetter, enfin tient à son compte une boutique de grains et de café afin de subvenir à ses besoins. En dépit de la réputation sulfureuse dont souffre le mari failli en fuite, converti sur le tard à la navigation parce qu'en indélicatesse avec ses créanciers, et des convoitises que le commerce ne manque pas de susciter, ces nouvelles responsabilités lui procurent fierté et indépendance. La seconde, mentionnée par Claire Boër parmi les femmes de marins provençaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, en est réduite à « la dure nécessité de garder des petits enfans pour gagner par là sa vie » (p. 36), activité fréquemment passée sous silence dans les sources, mais que les archives judiciaires permettent d'approcher. Quant aux épouses, filles et sœurs de marins néerlandais étudiées par Roberto Barazzutti, elles bénéficient de tout un arsenal juridique leur conférant une certaine autonomie dans leur vie familiale ou professionnelle, à l'instar des « veuves de non décédés ». Ces dispositions ne sont d'ailleurs guère éloignées des clauses figurant sur les procurations octroyées au XVIII<sup>e</sup> siècle par les marins provençaux sur le départ à leurs plus proches parentes, épouses en tête, et dont Gilbert Buti indique qu'elles favorisent grandement le transfert de « responsabilités de première importance » (p. 55), tel que l'acquittement de dettes, le recouvrement de créances ou encore l'octroi de prêts à des tiers.

Agissant pour le compte de et en qualité d'ayant droit du personnel navigant, le temps de gérer l'absence, les femmes prennent également en charge diverses tâches et occupations professionnelles plus ou moins étroitement associées au monde de la mer. Comme l'affirme André Lespagnol, « dans une économie maritime complexe, où l'activité ne se limitait pas à l'embarquement sur les navires », les femmes endossaient « une grande variété de rôles et de fonctions, et pas seulement en position subalterne et complémentaire » (p. 97). Le constat est repris par Nicole Dufournaud et Bernard Michon pour caractériser le littoral atlantique à l'époque moderne. Les actes notariés, riches en informations quant au rôle social et à la capacité d'action des femmes l'illustrent, notamment en matière de commerce maritime. Le recours aux notaires permet de contourner le silence de séries moins bien documentées. Cette moindre visibilité du

sexe féminin dans les sources est aggravée par une sous-représentation des intéressées dans les inventaires et catalogues des dépôts d'archives élaborés au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle. D'Audrey Beaudouin esquissant le portrait de Shetlandaises s'adonnant au tricot et confectionnant des articles en laine en complément d'une pêche saisonnière masculine requérant de lourds investissements, à Samuel Guicheteau, ressuscitant « pinceauteuses, fileuses et tailleuses » nantaises produisant au XVIII<sup>e</sup> siècle une partie des marchandises chargées dans le port ligérien, les femmes au contact de la mer en vivent, même indirectement. Ailleurs, leur contribution à l'économie maritime est plus significative encore, sans qu'elles bénéficient toujours d'une couverture archivistique à la hauteur de leur poids réel dans chaque filière. En Saintonge, dans les années 1710 et 1720, Thierry Sauzeau relève qu'à La Tremblade elles officient comme matelots, assurant la traversée de la Seudre, « vont à la pêche » à la drague ou au chalut, supervisant les opérations de tri en mer, enfin conduisent des chaloupes jusqu'à La Rochelle, à la stupéfaction des agents du roi enquêtant sur la province, passablement irrités par de tels procédés. Parmi les professionnels de l'estran, « massivement présentes dans les rangs du petit peuple des grèves » (p. 161), elles font « vraisemblablement jeu égal avec les hommes » (p. 164), capturant poissons, crevettes, huîtres et autres mollusques de l'estuaire de la Gironde à Oléron. Et même un espace *a priori* aussi peu féminisé que l'arsenal brestois à la fin de l'Ancien Régime réunit son contingent de femmes qui, quoique très minoritaires, se recrutent dans toutes sortes de milieux sociaux. Olivier Corre signale ainsi la présence *in situ* de fileuses des corderies, de voilières ou d'étoupières, mais aussi de religieuses chargées de pensionnaires, de prostituées, d'« élégantes » le temps d'une visite, d'artistes, de fournisseuses, d'hôtesse, de boulangères, enfin d'épouses et de filles d'ouvriers ou d'officiers de marine, conférant à la population brestoise une touche de mixité non dénuée d'originalité, et ce jusqu'au cœur du complexe militaro-industriel breton.

L'examen des toiles du peintre Joseph Vernet par Laurent Manœuvre dans la troisième partie de l'ouvrage démontre que « les femmes sont omniprésentes, même dans l'arsenal de Toulon, à proximité des forçats » (p. 251). Vendant fruits et légumes à Marseille, cueillant des fleurs à Bordeaux ou de retour de la pêche à pied à Dieppe pour ne citer que ces exemples, elles ne sont pas pour rien dans l'animation qui enfièvre les places portuaires. Les bourgeoises ou aristocrates assistantes, médusées, à la mise à mort des thons capturés au large de Bandol, manifestement intriguées par le spectacle, incarnent la passion que les « élégantes » vouent à l'effervescence des ports qu'elles cherchent à jauger par elles-mêmes. Alors que « les quais semblent un lieu de promenade recherché » (p. 252) propice aux divertissements et au délasserment, le Bordeaux

dépeint par les voyageuses de la fin de l'Ancien Régime au Consulat ne saurait faire exception, d'autant que le spectacle sur la Garonne comme à proximité immédiate de la berge est à la hauteur de l'importance acquise par le premier port du royaume à la veille de la Révolution. Michel Figeac nous informe ainsi que l'écrivaine de langue allemande Sophie von La Roche, séjournant dans la capitale de la Guyenne du 29 avril au 19 mai 1785 sur l'invitation de la fille de Bethmann, banquier francfortois solidement établi dans la cité, est littéralement subjuguée par « le mouvement des navires et le travail des portefaix qu'elle décrit avec minutie » (p. 192). L'amarrage des gréements sur trois rangs afin de prévenir tout accident au gré des marées retient notamment son attention. Quelques années plus tard, la promenade de Johanna Schopenhauer le long de la berge met tous ses sens en éveil, des perceptions visuelles aux manifestations auditives, sans oublier les sensations olfactives que le port de la Lune suscite en elle. Les chantiers navals, clou du spectacle, font enfin forte impression auprès de la voyageuse. La même curiosité anime les jeunes aristocrates russes voyageant dans toute l'Europe, conformément à une tradition largement éculée au Siècle des Lumières, à la différence près que celles-ci ne se contentent pas d'observer la scène à bonne distance, mais embarquent sur des bâtiments de mer, dans le cas présent entre la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Catherine Viollet a pu déceler dans les journaux personnels rédigés en français un vif intérêt en faveur de la flotte, des conditions dans lesquelles s'effectuaient les traversées ou du paysage maritime s'offrant à elles, outre les passages consacrés aux sociabilités de bord. Le réalisme du récit prouve que les diaristes sont en phase avec un environnement mouvant. Les développements consacrés aux inconvénients de la navigation et aux risques encourus en voyage n'ôtent toutefois rien aux « plaisirs de la mer et des bateaux » (p. 208). Quant à Flora Tristan, « une femme à bord parmi des hommes » pour Jean Delhom, sa traversée de l'Atlantique en 1833, suivie de son séjour dans les Andes, forgèrent sa conscience sociale. Tour à tour affectée par la beauté du lever et du coucher du soleil dans les tropiques puis les « horreurs » du cap Horn, sujette au mal de mer, sensible au sort inhumain réservé aux esclaves mais non exempte de préjugés racistes, consternée par la situation des matelots bien que contradictoire dans ses jugements, forte « de la confiance en soi d'une femme émancipée » (p. 227), son expérience sur l'océan la marque à vie. Demeurant à quai ou navigant vers le large, les femmes ont suivi leurs propres « chemins de la mer »<sup>2</sup>, s'affranchissant de certaines règles sociales, comme autant d'itinéraires personnels remarquables « contribuant à l'affirmation de soi en tant qu'individu » (p. 260).

2 Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen. Saint-Tropez (xvii<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècles)*, Rennes, PUR, 2010, 500 p.

## 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/>

*La Real Armada*

*La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle

Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

*Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation*

*au XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup>*  
*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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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 XVII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

# REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*