

# Revue d'histoire maritime



25

Borde – 979-10-231-1918-3

Le navire à la mer



# Revue d'histoire maritime

25

Le navire à la mer

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

© Sorbonne Université Presses, 2018

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN : 979-10-231-0609-1

PDF complet – 979-10-231-1910-7

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1911-4

Chaline, Knab-Delumeau & Kowalski – 979-10-231-1912-1

Rahn Phillips – 979-10-231-1913-8

Harrold – 979-10-231-1914-5

Nuttall – 979-10-231-1915-2

Tempère – 979-10-231-1916-9

Stanton – 979-10-231-1917-6

**Borde – 979-10-231-1918-3**

Villiers – 979-10-231-1919-0

Knab-Delumeau – 979-10-231-1920-6

Chaussade – 979-10-231-1921-3

Jubelin – 979-10-231-1922-0

Chaline – 979-10-231-1923-7

Schaub – 979-10-231-1924-4

Varia. Le Bouédec – 979-10-231-1925-1

Varia. Olivier-Jégat – 979-10-231-1926-8

Varia Barey – 979-10-231-1927-5

Hommage à Huetz de Lempis – 979-10-231-1928-2

Chronique Le Mao – 979-10-231-1929-9

Chronique Knab-Delumeau – 979-10-231-1930-5

Chronique Galano – 979-10-231-1931-2

Comptes rendus – 979-10-231-1932-9

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

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 (24) était consacré à la « gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours ».

Le prochain numéro (26) aura pour thème « Financer l'entreprise maritime ».

### 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	
Olivier Chaline.....	8

## DOSSIER LE NAVIRE À LA MER

Le navire à la mer, un défi pour l'historien	
Olivier Chaline, Isabelle Knab-Delumeau & Jean-Marie Kowalski.....	13
Navires à la mer: sources espagnoles et portugaises de l'époque moderne	
Carla Rahn Phillips.....	19
« Britannia's voices »: une histoire orale de la formation des officiers au Britannia Royal naval college	
Jane Harrold .....	33
La pirogue, retour vers le futur. Histoire et revitalisation du patrimoine maritime du pacifique	
Peter Nuttall.....	49
Quand la violence éclate, quand la joie retentit. Insultes, rixes, assassinats et festivités religieuses en mer... Violence et réjouissances à bord des galions espagnols du XVII <sup>e</sup> siècle	
Delphine Tempère.....	69
Les galères, la guerre navale et le problème de l'eau potable en Méditerranée au Moyen Âge	
Charles D. Stanton.....	89
Pratiques et comportements des pêcheurs boulonnais d'après les rapports de mer (vers 1850-1950)	
Christian Borde.....	101
Les qualités nautiques des frégates françaises de la guerre de Sept ans à la guerre d'indépendance	
Patrick Villiers .....	117

La transformation des méthodes de navigation et le rôle de l'hydrographie moderne (1820-1880) Isabelle Knab-Delumeau .....	127
Tentative de reconstitution de la chaîne opératoire de la réparation navale du VII <sup>e</sup> siècle av. J.-C. au VII <sup>e</sup> siècle apr. J.-C. Hélène Chaussade.....	143
Le feu et l'eau : peur et obsession de l'incendie en mer dans l'atlantique du début de l'époque moderne Alexandre Jubelin.....	159
Les moyens du bord. Réparer le navire à la mer au XVIII <sup>e</sup> siècle Olivier Chaline.....	171
Le problème de la lutte contre les avaries dans la marine de guerre des États-Unis : les innovations et leur mise en œuvre pendant la période de l'entre-deux-guerres Jeremy P. Schaub .....	187

## *VARIA*

Le port en situation coloniale et le statut du territoire ultra-marin d'implantation aux XVII <sup>e</sup> -XVIII <sup>e</sup> siècles Gérard Le Bouëdec .....	211
Frégates et chaloupes aux Antilles, la Marine royale à l'épreuve de la contrebande maritime(XVIII <sup>e</sup> siècle) Edern Olivier-Jégat.....	239
L'école navale des forces navales françaises libres, innover en temps de guerre? Lieutenant Morgane Barey .....	255

## HOMMAGE

Nécrologie Christian Huetz de Lempis (1938-2017) .....	275
--	-----

## CHRONIQUES

HABILITATION À DIRIGER DES RECHERCHES. Les fournisseurs de la marine de Louis XIV au temps de la guerre de la ligue d'Augsbourg(1688-1697) Caroline Le Mao .....	283
POSITIONS DE THÈSE. La carte nautique et ses usages (vers 1830 – vers 1880) Isabelle Knab-Delumeau .....	287
COMPTE RENDU DE SOUTENANCE DE THÈSE. Montpellier et sa lagune. Histoire sociale et culturelle d'un milieu naturel (XI <sup>e</sup> -XV <sup>e</sup> siècle) Lucie Galano.....	293
Comptes rendus.....	305



# Le navire à la mer



PRATIQUES ET COMPORTEMENTS  
DES PÊCHEURS BOULONNAIS  
D'APRÈS LES RAPPORTS DE MER (VERS 1850-1950)

*Christian Borde*

*Maître de conférences en histoire contemporaine  
Université du Littoral-Côte-d'Opale, HLLI*

Ledit comparant a déclaré faire le présent rapport pour sa décharge et pour assurer ses droits, déclarant qu'il n'y a rien de sa faute ni de celui [*sic*] de son équipage et que tous les accidents qui lui sont arrivés doivent être attribués aux événements de la mer. Lecture faite de son dit rapport, il a déclaré qu'il était exact, sincère et véritable, y a persisté et a signé avec le président du tribunal et ledit greffier adjoint<sup>1</sup>.

Par cette formule quasi sacramentelle s'achève en janvier 1809 le premier rapport de mer d'un pêcheur de Boulogne-sur-Mer, affirmé sous le nouveau régime du Code de commerce de 1807<sup>2</sup> qui reprend les termes utilisés par l'ordonnance de marine<sup>3</sup>. Il s'agit de poser, grâce à un témoignage oral consacré par la justice commerciale, un acte essentiel à la conclusion du voyage maritime : le patron du bateau de pêche, comme le capitaine du navire de commerce, s'exonère de la responsabilité éventuelle des dégâts, accidents ou pertes – les avaries, ou le naufrage – qui sont advenus au cours de la traversée, en invoquant le principe juridique de la « fortune de mer », nommée « évènement de la mer » dans notre exergue de 1809. La formule est suivie d'un serment, « l'affirmation », prêtée par le patron lui-même et deux membres de l'équipage qui affirment la sincérité des faits rapportés par le maître après Dieu.

Le serment et l'affirmation sont précédés par un récit plus ou moins circonstancié des événements proprement dits qui justifient de prendre acte en justice. Ce sont « les hasards qu'il a courus [...] désordres arrivés dans le navire »,

1 Archives du Pas-de-Calais 6U2/704, « Rapport du sieur Nicolas Antoine Wasselin, maître du bateau de pêche l'*Espérance* du port de Boulogne, n° 1<sup>er</sup> du répertoire, 12 janvier 1809 ».

2 Code de commerce, liv. II, art. 242-248.

3 Ordonnance de la marine du mois d'aout 1681, livre 1<sup>er</sup>, titre X, « Des congés et rapports », art. 4 à 8.

mais également « toutes les circonstances remarquables de son voyage<sup>4</sup> ». Ces circonstances, toujours relatées par le commandant du bateau ou du navire, et recueillies par la justice commerciale, sont replacées dans l'ensemble de la navigation considérée, là encore de manière plus ou moins développée, mais toujours entre le début et la fin du voyage. Il peut donc s'agir également des manœuvres de port puisque le voyage débute et ne s'achève que par le largage des amarres ou la mise à quai du bateau.

Plusieurs types de circonstances nautiques sont relatées et dans leur grande majorité, elles ont lieu hors du regard des terriens, mais pas toujours sans témoins puisque les pêcheurs de la mer du Nord travaillent dans des parages fréquentés par nombre de navires. On peut distinguer : l'assistance portée aux navires de commerce en perdition qui peut se transformer en sauvetage, les conflits liés aux filets, et enfin les abordages entre pêcheurs ou par des navires de commerce. Dans les sondages annuels que nous avons effectués jusqu'ici<sup>5</sup>, les deux naufrages rencontrés entre 1850 et 1950 ont lieu en pleine mer et le naufrage de 1809 qui inaugure les registres boulonnais se déroule à l'entrée du port dans l'indifférence générale.

102

Au-delà de leur valeur juridique, les rapports de mer témoignent de certains usages et comportements des marins à la mer, parmi lesquels, pour cette première approche, nous avons volontairement isolé les rapports concernant les pêcheurs, et uniquement pour le ressort de Boulogne-sur-Mer qui devient dès les années 1860 le premier port de pêche de France<sup>6</sup>.

Nous examinerons d'abord le rôle de ces documents dans la police des pêches. Puis, nous verrons comment les conflits liés à la pêche et à la navigation sont régulés par le recours à la justice, par des accords entre patrons et aussi dans le cadre des principes des conventions internationales. Enfin l'étude de la « réciprocité maritime<sup>7</sup> » montrera le rôle singulier des modes de communication à la mer et de la mutualisation assurantielle.

4 Code de commerce, liv. II, art. 242.

5 APC, 6U2/704-771 (1808-1958). Nous avons effectué des sondages annuels en 1809, 1850, 1875, 1901, 1938-1939 et 1954. Les références suivantes indiquent la cote des APC, le nom du navire et la date du dépôt au tribunal de commerce.

6 Georges Oustric, *Le Port de Boulogne-sur-Mer au XIX<sup>e</sup> siècle*, La Sentinelle (Nord), Le Téméraire, 1995 ; Christian Borde et Patrick Villiers, « France's North Sea and Channel Coast Fisheries, c. 1700-1848 », dans David J. Starkey, Jon Th. Thór & Ingo Heidbrink, *A History of the North Atlantic Fisheries*, t. I, *From Early Times to the Mid Nineteenth Century*, Bremen, Deutsches Schiffahrtsmuseum/H. M. Hauschild, 2009, p. 172-193.

7 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993, p. 232.

En 1850, trente et un rapports de mer sont enregistrés à Boulogne soit 22 % du total des 142 caboteurs chargés et sur lest entrés dans le port cette année-là. Seulement six de ces rapports concernent la pêche côtière, dont trois consacrés à l'assistance à un bateau de commerce désarmé (*infra*). Cette rareté des déclarations des pêcheurs s'explique, comme au XVIII<sup>e</sup> siècle par « la pénétration du juridique, instrument du contrôle étatique » qui continue d'être « inégale et difficile »<sup>8</sup>. D'autre part, le texte du Code dans son expression formelle est destiné au commerce maritime et même si les dispositions générales s'appliquent à tous types de navires, la pêche n'y figure pas en tant que telle, puisqu'il est interdit aux pêcheurs de faire tout commerce à la mer où dans les ports qu'ils visitent. Enfin, pour les Boulonnais, la pêche lointaine en mer du Nord, à l'exception d'expéditions morutières sporadiques en Islande qui bénéficient de primes, est surtout celle du hareng. Jusqu'au début des années 1850, elle est encore perturbée par des achats frauduleux de poisson aux pêcheurs anglais. Même si on peut supposer que quelques rapports de mer sont affirmés dans les consulats de France des ports de la mer du Nord, la discrétion est encore très utile aux pêcheurs qui pratiquent cette pêche simulée et les importations frauduleuses de poissons étrangers. En 1875, la fraude a disparu mais la part des pêcheurs dans les registres est toujours très réduite, trois rapports de pêcheurs contre trente-deux pour le commerce.

L'essor de la part des pêcheurs dans les déclarations au tribunal de commerce est lié sans surprise au progrès inhérents aux pêches motorisées qui nécessitent de leur part un niveau d'instruction et un cadre juridique plus intense. Si on reste toujours dans un recours au tribunal très exceptionnel, les pêcheurs tendent à rattraper les bateaux de commerce : 17 rapports sur 43 sont affirmés par les patrons de pêche en 1901. En 1938 sur les 84 rapports du registre, 34 sont affirmés par les patrons de chalutiers, 42 par des navires de commerce et 8 par des remorqueurs assistant tous des pêcheurs à l'entrée ou la sortie du port. Enfin, en 1954, sur 54 rapports, 14 concernent les pêcheurs qui sont tous des chalutiers. La part dominante des navires de commerce s'explique par les destructions de la Seconde Guerre mondiale et l'affluence à Boulogne de grands vapeurs britanniques venus de l'Inde anglaise, après escales en Angleterre pour déposer à Boulogne leur fond de chargement de jute destinée aux usines Saint-Frères de la Somme.

Le recours au rapport de mer a d'abord été conçu localement comme un moyen de surveillance généralisée des pêcheurs, mais l'échec de l'administration impériale pour imposer cette pratique est patent. Le ministre de l'Intérieur

8 *Ibid.*, p. 202.

charge en octobre 1810 le préfet du Pas-de-Calais de rappeler au président du tribunal de commerce de Boulogne de lui transmettre un relevé de ces registres, mais la mesure est annulée<sup>9</sup>. Étant donnée l'absence presque totale des rapports de mer affirmés par les pêcheurs, les ministres, par le truchement des commissaires de marine et de la douane, éprouvent le besoin d'instaurer un moyen plus particulier destiné à surveiller les opérations de grande pêche dans le contexte protectionniste. Il s'agit d'obliger les pêcheurs à tenir un « livret de pêche » et à déposer leur journal de bord afin de prouver l'origine de leurs apports sur le marché français. Ce serait une transposition du rapport de mer des capitaines du commerce pour les patrons et capitaines de la grande pêche de la morue en mer du Nord et Islande. À cette époque, les patrons boulonnais ne fréquentent pas Saint-Pierre-et-Miquelon, la côte de Terre-Neuve ou le grand banc de Terre-Neuve. Ils exercent la pêche côtière du frai et une harengaison très intense qui peut être élargie au Dogger Bank et en Écosse. Seuls les armements, très sporadiques en Islande<sup>10</sup>, pourraient contribuer à l'adoption de ce « livret de pêche », mais c'est précisément cette pêche qui fournit les rapports les plus circonstanciés. Un interrogatoire est organisé par le commissaire de marine qui entend « collectivement ou séparément les hommes de l'équipage » et confronte les déclarations avec le journal<sup>11</sup>. C'est, à peu de chose près, la procédure qui est utilisée dans le greffe du tribunal de commerce lors du dépôt du rapport de mer, à la différence que dans ce dernier les négociants mêlés de près à la fraude peuvent être partiels, d'autant plus que le Code de commerce ne prévoit aucune sanction pour les fausses déclarations. Il est plus difficile de tromper un officier de marine inquisiteur, très au courant des choses de la mer et qui gère les armements des pêcheurs. Le législateur indique d'ailleurs lui-même que son introduction parmi les pêcheurs est très contestée et il ne manque pas d'édicter des pénalités « lorsqu'un ou plusieurs feuillets en ont été arrachés ; quand on y aura fait des ratures ou des surcharges, ou qu'on aura mis ces livrets dans un état de détérioration tel que les annotations qui y auraient été inscrites seraient devenues illisibles<sup>12</sup> ».

Le décret d'application de la loi de prime de 1911 renouvelle les exigences du Second Empire, mais toujours sans illusions, puisque la présentation du journal de bord et du livret de pêche est exigée mais seulement « s'il en existe

9 APC. 6U2/704, note insérée dans le registre des capitaines de navires.

10 Ordonnance du roi relative aux primes pour la pêche de la morue du 8 février 1816, *Bulletin des lois de la République française*, 1816, n° 66 (n° 417), p. 165.

11 *Ibid.*, p. 174.

12 Art. 5 et 8 du décret loi du 28 mars 1852, sur la pêche du hareng, livret de pêche pour la pêche du hareng et du maquereau.

un<sup>13</sup> ». Le retour du protectionnisme dans les années 1930 voit l'institution d'une « déclaration de pêche<sup>14</sup> » pour la liquidation des primes, auquel l'administration demande de joindre comme au siècle précédent « le journal de bord, le livret de pêche, s'il en existe un, et le rapport de mer<sup>15</sup> », avec comme précédemment la possibilité d'un interrogatoire en règle de l'équipage.

## LA RÉGULATION DES CONFLITS À LA MER

### L'assistance à un navire de commerce en perdition

On comprend que sauver un navire de commerce en perdition puisse se révéler une très bonne affaire pour les pêcheurs. Il faut attendre la loi du 29 avril 1916 sur les faits d'assistance et de sauvetage pour mettre fin au silence du Code de commerce sur ces questions de prise en mer d'une épave. Jusque-là on ne pouvait que suivre les dispositions de l'ordonnance de 1681 qui octroyait « le tiers des effets naufragés trouvés en pleine mer aux sauveteurs<sup>16</sup> », la récupération directe des biens étant remplacée au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle par une vente publique<sup>17</sup>.

En ce matin du 21 mars 1850, trois bateaux de pêche boulonnais sont occupés à la pêche au chalut à 12 milles de Dungeness. Ce sont des chalutiers à voiles qui prennent du poisson frais puisqu'on est dans la période intermédiaire entre la harengaison et la saison du maquereau qui fournissent le gros de la pêche destinée aux salaisons. Les trois pêcheurs vont dans la même matinée assister un navire en détresse et récupérer l'épave et la cargaison d'un navire de commerce de 80 tonneaux. Il s'agit du koff oldenbourgeois l'*Alida* parti de Bordeaux le 24 février chargé de « vins et autres marchandises » à destination de Brême. Il vient d'être abordé dans la nuit par le brick hollandais le *Helligonda-Ida*, allant d'Amsterdam à Sétubal et qui a recueilli équipage de l'abordé. Grâce au rapport du capitaine du navire abordé<sup>18</sup> et à ceux des trois patrons de pêche qui vont récupérer l'épave qui flotte encore, on peut observer comme les choses vont se passer, ou plus exactement comment elles sont relatées par les acteurs.

Au crépuscule, les trois pêcheurs se trouvent à des distances différentes du navire désemparé, l'*Antoinette*, à deux milles, la *Louise* et la *Sainte Thérèse* à trois milles. Jean-Julien Marec, patron de l'*Antoinette* (17 tonneaux, 9 hommes), est

13 Décret du 9 novembre 1911 portant règlement d'administration publique pour l'application de la loi du 26 février 1911 (JO du 14 novembre 1911, p. 9071.) art. 5, § 2, « Représentation du journal de bord à l'appui des déclarations pour l'obtention des primes aux grandes pêches ».

14 Décret et arrêté du 19 mai 1932 déterminant les conditions d'application de la loi du 12 avril 1932 portant encouragements à l'industrie des grandes pêches maritimes.

15 *Ibid.*

16 Ordonnance de la marine 1681, liv. IV, titre 9, art. 27.

17 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares*, op. cit., p. 99.

18 6U2/716, *Alida*, 25 mars 1850.

l'inventeur du « sauvement » puisque c'est à 7 heures du matin qu'il aperçoit « un navire chaviré »<sup>19</sup>. Il lui faut une heure et demie pour relever son chalut et se rendre auprès du navire et il agit de manière très efficace. Le greffier retranscrit son témoignage : « Il arriva près du navire sur lequel il monta et coupa le hauban du côté du vent espérant par là que le grand mât casserait et que le navire dresserait [*sic*], puis il revint à bord de son bateau ; qu'effectivement ses prévisions se réalisèrent et le navire dressa, bien que toujours entre deux eaux. » Dans le rapport qui le concerne, le bateau pêcheur la *Louise*<sup>20</sup> apparaît quelques instants après, et c'est avec l'aide de son patron Delpierre que sont installées des câbles de remorques et que les deux pêcheurs font route vers Boulogne avec leur prise.

Le patron François Sauvage qui commande la *Sainte Thérèse* nous apprend que son bateau de vingt-neuf tonneaux et seize hommes est plus imposant que les deux premiers bateaux remorqueurs. Il aperçoit la scène plus tard que les deux autres (« un navire chaviré auprès duquel étaient deux bateaux de pêche de Boulogne ») mais il a la chance de voir aussi à quatre milles dans le sud-ouest « un brick ayant son pavillon en berne »<sup>21</sup>, ce qui est le signe que ce bâtiment demande assistance. En fait ce brick est bien l'abordeur de l'épave flottante l'*Alida* et son capitaine lui demande de ramener en France l'équipage du navire chaviré. Sauvage indique dans son rapport que, « faisant route, il s'aperçut que le navire que les bateaux de pêche remorquaient avait dressé mais que son grand-mât était cassé. Qu'il s'approcha de ses bateaux et offrit ses services qui furent acceptés et il donna son câble pour remorquer l'un des bateaux, la *Louise* ».

Si on s'en tient aux termes de leurs rapports les trois patrons ont bien géré le récit du partage de cette assistance car chacun d'eux séparément demande une indemnité pour droit de sauvetage. On ignore leur lien de parenté ou d'intérêt dans la pêche qui pourraient peut-être nous éclairer davantage sur leur attitude présentée comme conciliante. Marc-Louis Delpierre, le second à intervenir, tient à signaler qu'il est arrivé près de la prise « quelques instants » après l'*Antoinette*, signe très clair de prise de rang pour l'indemnisation éventuelle, mais il marque aussitôt après son sens du devoir et son mérite dans l'affaire : « Il travailla de concert pour prendre les mesures nécessaires pour assurer le sauvetage du navire et de sa cargaison ; que des remorques ayant été installées avec beaucoup de peine, et non sans danger, l'on fit route pour les côtes de France<sup>22</sup>. » L'intérêt des rapports de mer réside dans le fait que chacun des protagonistes doit donner sa propre version des faits indépendamment des

19 6U2/716, *Antoinette*, 23 mars 1850.

20 6U2/716, *Louise*, 23 mars 1850.

21 6U2/716, *Sainte Thérèse*, 23 mars 1850.

22 6U2/716, *Louise*, 23 mars 1850.



autres, mais la collusion est ici évidente, sans qu'on sache à quel moment elle est établie entre les « cosauveteurs ». Les déclarations *a posteriori* sont orientées en fonction des suites de l'affaire à terre, que nous ignorons par ailleurs, dans l'état actuel de nos recherches.

Le rapport donne un instantané retouché par les acteurs à leur avantage et selon leur intérêt et comporte donc tous les degrés de sincérité ou de mensonge. Il ne s'agit que des allégations des diverses parties mais elles sont faites sous serment et avec le concours de témoins, ce qui peut éventuellement jouer un rôle modérateur bien difficile à mesurer. Les suites judiciaires ou jurisprudentielles qui ne se créent qu'en cas de conflit peuvent éclairer quelques aspects des pratiques et comportements. Les précautions oratoires des pêcheurs et l'attitude très conciliante de leur intervention ne sont pas inutiles puisque les conditions de répartition du butin lorsqu'il y a eu sur le moment dispute ou violence, ne se font pas toujours au bénéfice des pêcheurs, c'est ce qui pousse ses derniers à travailler de « concert » dès qu'ils se trouvent en situation d'assister un navire. En 1840, un arrêt de la cour d'appel de Rouen décide qu'il ne suffit pas pour prétendre aux objets sauvés, d'être monté le premier sur le pont d'un navire naufragé et d'avoir fait quelques tentatives pour le conduire en sûreté, mais qu'il est nécessaire d'amener ces objets à bon port. Pour le juge il s'agit bien « d'encourager les gens de mer pouvant utilement agir, à raison de l'intérêt général et des sacrifices particuliers qui peuvent résulter pour eux<sup>23</sup> ».

#### Les filets perdus

En 1855, la plainte du patron Libert évoque les conflits de voisinage entre pêcheurs côtiers au sujet des zones de pêche. Domicilié à Boulogne, son bateau est attaché au port de Boulogne et il est venu placer ses filets à maquereau en compagnie d'une autre embarcation « vers le travers du Portel<sup>24</sup> », localité au sud de Boulogne et port de pêche plutôt indépendant par rapport à son grand voisin. Mais la présence des Boulonnais ne semble pas très souhaitée dans ces parages puisqu'au matin les deux patrons découvrent que leurs vingt-huit filets ont été coupés ou détériorés. Libert accuse les Portelois de ce méfait. Cette accusation directe est exceptionnelle dans nos sondages, mais elle marque un ajustement de son recours en justice aux plaintes des capitaines du commerce : « Pour se décharger afin que les pertes dommages et avaries éprouvées par les filets soient supportées par qui de droit, protestant qu'il n'y a pas de faute ni de celle de l'équipage mais que le tout doit être attribué aux faits dont il vient de

<sup>23</sup> *Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille*, 1852, 2<sup>e</sup> partie, p. 27.

<sup>24</sup> 6U2/716, bateau de pêche n° 173, 28 mai 1855.

rendre compte sont le résultat de la conduite des bateaux de pêche du Portel n° 137 et 227<sup>25</sup>. »

108 Les problèmes de train de pêche prennent des proportions bien plus considérables dans la grande pêche au hareng où la longueur des assemblages de filets dérivants, les tessures, peut atteindre à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'à 3 000 m. En cas d'avarie ou de perte, les justiciables peuvent se référer à la convention de La Haye de 1882 qui a mis de l'ordre dans les relations, souvent très difficiles, entre pêcheurs des nations bordières de la mer du Nord<sup>26</sup>. L'article 15 de cette convention stipule qu'il est « défendu aux bateaux arrivant sur les lieux de pêche de se placer ou de jeter leurs filets de manière à se nuire réciproquement ou à gêner les pêcheurs qui ont déjà commencé leurs opérations ». L'article 20 précise que « lorsque des filets appartenant à des pêcheurs différents viennent à se mêler, il est défendu de les couper sans le consentement des deux parties ». Ces dispositions sont d'ailleurs largement inspirées de l'ordonnance de 1681 reprise dans les règlements de police des pêches du Second Empire. En mer, toute responsabilité cesse si « l'impossibilité de séparer les filets par d'autres moyens est prouvée ». Comme en témoignent les deux rapports suivants, les patrons connaissent parfaitement les termes de la convention et anticipent donc sur des indemnités éventuelles.

Lorsqu'il arrive sur les lieux de la harengaison, ce 7 octobre 1901, Jean-Baptiste Mascot, patron de la *Lucette*, prend soin de tendre ses filets à bonne distance de son voisin, précisément à « 90 filets de lui ». L'ensemble dérive avec vent et courants, et les harengs qui la nuit remontent vers la surface se prennent dans ces pièges dormants. C'est lorsqu'un autre Boulonnais, le *2146*, vient tendre « à 20 filets » dans l'ouest de la tessure de Mascot que les choses s'enveniment. Le mauvais temps augmentant « le *2146* de Boulogne est tombé sur [ses] filets et il a dromé sur [sa] tessure jusqu'au 9 octobre au matin<sup>27</sup> ». Mascot explique au tribunal quel aurait dû être le code de bonne conduite en fonction de la convention et des bons usages entre pêcheurs, par son voisin de pêche attaché au même port que lui :

J'ai dû alors rechercher le *2146* pensant qu'il avait [*sic*] mes filets, mais je ne l'ai revu que le soir mercredi 9 vers 3 heures de l'après-midi. Nous nous sommes disputés et le patron Maillart du *2146* m'a dit qu'il avait eu mon bout à bord, mais qu'il l'avait lâché et qu'il ne l'avait plus retrouvé, mon cordage a été coupé et il n'avait pas cassé ; J'ai cherché pendant trois jours mes filets et le vapeur

25 *Ibid.*

26 Décret prescrivant la promulgation de la convention signée à La Haye, le 6 mai 1882, pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, *JORF. Lois et décrets*, 11 avril 1884, p. 1963.

27 6U2/731, *Lucette*, 16 octobre 1901.

*Charlotte* aussi pendant deux jours, sans avoir rien trouvé. De retour à Boulogne le 16 octobre à 10 heures du matin j'ai appris que Maillard [*sic*] du 2146 avait dit de lâcher mon bout pour virer ses filets. [...] Le 2146 ne devait pas me couper, il devait tenir mes filets, ne pas les laisser perdre pour gagner du temps et revenir à Boulogne<sup>28</sup>.

On comprend que ces conflits dans les eaux internationales peuvent avoir lieu entre Boulonnais aussi bien qu'avec des pêcheurs d'autres ports français ou étrangers. La « tente » – mise à l'eau des filets – du patron Jumel, est interrompue par l'arrivée successive de plusieurs bateaux qui viennent effectuer la même opération très près de lui, trop près : le vapeur le *Gris Nez* de Boulogne, le voilier le *La Pérouse* de Fécamp et enfin un bateau hollandais non identifié. Ce dernier se tient plus sagement à deux milles des trois bateaux français, cela ne dit rien qui vaille au patron de Boulogne et c'est finalement la dérive et le vent changeant qui provoquent l'irréparable : « Toutes les tessures de filets se trouvaient entremêlées [...]. Le lendemain, 6 à 8 heures du matin, les quatre tessures ne faisaient plus qu'une botte<sup>29</sup>. » C'est la curée, tout le monde se met alors à taillader les filets de ses adversaires ou les siens propres et la dispute devient générale, ce que le greffier du tribunal de commerce traduit de manière très châtiée : « Cette manœuvre faite de jour, le bateau hollandais a parfaitement vu le canot du Fécampoï lui couper son halin, aussi vint-il à lui, lui faire des reproches. » Les « reproches » peuvent dégénérer en bagarres, échanges de coups de feu, entre pêcheurs et gardes-pêches anglais<sup>30</sup>.

Les chocs entre les chaluts ont des conséquences plus limitées parce que la longueur du train de pêche est plus contrôlable et qu'ils n'impliquent que deux navires à la fois. En 1954, c'est par un coup long et deux coups brefs de son sifflet de bord que l'*Otter Bank* signale qu'il va « larguer le chien<sup>31</sup> », c'est-à-dire le dispositif qui permet au chalut d'être amarré sur un bord du navire. C'est en effet une manœuvre qui mérite signalement puisque pour rentrer le chalut en jouant sur l'effet du vent, le navire doit faire demi-tour au milieu d'autres bateaux en pêche à bâbord comme à tribord. Le patron dit renouveler son signal sonore, mais le chalutier polonais la *Węga* de Gdynia l'aborde violemment :

J'ai l'impression que le patron ne s'est pas soucié de nous, pour son virage, car ses matelots lui crient le risque d'abordage en nous désignant. Son arrière vient

28 *Ibid.*

29 6U2/731, *Louis et Marie*, 14 octobre 1901.

30 Christian Borde, « Les filets coupés. Attentats et batailles de pêcheurs en Manche et mer du Nord, 1860-1930 », *Les Cahiers du littoral*, n° 13, Jacqueline Bel & Michel Lefèvre (dir.), « Actes et machines de guerre », 2012, p. 61-78.

31 6U2/771, *Otter Bank*, 6 novembre 1954.

de heurter fortement la lisse bâbord avant sous la potence, rebordant tout le long en nous coupant le cul et la rallonge de bâbord. De plus, comme je suis sous le vent à lui, je suis obligé de battre en avant assez vite pour revenir tribord au vent. Je m'aperçois, en virant, que les câbles du *Wega* ont arraché mon chalut qui est inutilisable, me faisant perdre le trait que je venais de faire, car je n'ai rien pu récupérer.

Le rapport de l'*Otter Bank* montre l'importance singulière de la signalisation à la mer puisqu'il contient une série de modes de communication allant de la voix des marins pour hélér, au sifflet des navires et à la TSF, qui dans ce cas n'est pas utilisée.

#### LA COMMUNICATION À LA MER ET AU PORT

110

Le thème majeur qui ressort de l'ensemble de ces rapports est la communication plus ou moins efficace entre les usagers de la mer et du port. On comprend qu'elle soit asymétrique lorsqu'il s'agit d'un abordage entre navire de commerce et navire de pêche, voire impossible lorsqu'il a lieu entre des marins de nations étrangères. Mais certains modes de communication sont plus caractéristiques de l'espace maritime comme la signalisation sonore ou visuelle et la communication dans l'espace du navire lui-même.

#### L'évolution des divers modes de communication à la mer

C'est un accident très hostile que vit en 1875 le patron Jean-François Drouet du chalutier ponté le *Notre-Dame de Boulogne* puisqu'il est abordé par un trois-mâts qui a agit « sans faire attention à lui<sup>32</sup> ». Drouet avait son chalut dehors et ne pouvait pas se détourner de sa route sans danger. Le chalutier est complètement démâté et, comme il commence à couler, l'équipage saute à bord de l'abordeur. Les pêcheurs boulonnais n'y restent qu'une demi-heure « vu les mauvais traitements que voulait leur faire subir le capitaine et son équipage » et ils embarquent à bord de leur bateau en piteux état et donc incapable de regagner la terre. En passant derrière le navire, Drouet note son nom et son port d'attache qui explique sans doute tant d'agressivité, quelques années après la guerre de 70 : « il s'appelait le *Derby* de Peenemünde ».

Jean-Baptiste Fourny rapporte en 1901 un curieux ballet franco-anglais qui se déroule en pleine mer où l'incompréhension entre les marins des deux nations frise l'autisme. Patron de l'*Émile* en 1901, il identifie son abordeur avant que l'abordage ait lieu. C'est le *Resolute* de Ramsgate qui traîne son chalut mais ne

---

32 6U2/723, *Notre-Dame de Boulogne*, 25 février 1875.

porte aucun signal indiquant sa situation « conformément aux règlements<sup>33</sup> ». Pendant l'abordage deux des marins anglais du *Resolute* se retrouvent à bord de l'abordé, comme c'est souvent attendu dans ces circonstances. Les deux Anglais examinent pendant quelques instants les dégâts éventuels de leur bateau avant de regagner précipitamment leur bord. Leur patron crie à deux reprises à l'intention de son équipage : « *No fear, no water* » (« Rien à craindre, pas de voie d'eau »), tandis que Fourny embarque sur le *Resolute* au moyen du canot de l'*Émile* avec les meilleures intentions du monde, semble-t-il. Le patron refuse la proposition de Fourny de l'escorter jusqu'à un port en répétant « *No fear, no water* », larguant lui-même les amarres et continuant sa route en toute hâte. Outre le climat de tension assez fort entre les marins des deux nations, cette attitude est-elle explicable par la peur de devenir une prise ?

Les abordages de nuit sont nombreux puisque l'essentiel des pêches a lieu dans ce contexte. Les possibilités d'éclairage sont insuffisantes jusqu'au début du xx<sup>e</sup> siècle, alors que le nombre de navires en circulation est en plein essor. Grâce aux rapports de mer on apprend que les patrons de pêche ont soin de signaler leur présence par un fanal manœuvré par un membre d'équipage et non pas comme nous aurions tendance le considérer de nos jours, avec un fanal fixé sur le navire. Cela permet de personnaliser le signal et surtout de mobiliser l'attention de l'équipage. Mais ces précautions ne sont pas toujours efficaces, comme dans le cas du *Don de Dieu* de 1851 qui est abordé « qu'encore bien qu'il ne fit pas nuit close [*sic*] le matelot Poidevin tenait en main un fanal qu'il présentait au navire abordeur<sup>34</sup> ».

L'asymétrie est encore plus grande dans les chenaux des ports entre les bateaux de pêche et les paquebots transmanche tenus à un horaire très précis et qui méprisent les manœuvres trop lentes des pêcheurs. Le patron du *Don de Dieu* met en 1851 de l'ordre dans ses agrès de pêche à son retour de la pêche en bordure du chenal d'entrée du port, sous la protection du mât des signaux, lorsqu'il est violemment abordé par le paquebot anglais le *Princess Helen* qui, de toute évidence, ne l'a pas aperçu et selon le patron a dévié « de la route ordinaire suivie par les paquebots ». Situation similaire en novembre 1938, lorsque le chalutier boulonnais la *Vénus* qui s'est réfugié à Calais « chassé par le mauvais temps<sup>35</sup> » quitte ce port alors qu'un paquebot manœuvre. Avec l'autorisation de l'officier du port, le pêcheur continue sa route et donne des coups de sifflet pour signifier sa direction, il est abordé par le paquebot la *Côte d'Azur* qui « seulement à ce moment-là fit machine arrière ».

33 6U2/731, *Émile*, 30 décembre 1901.

34 6U2/716, *Don de Dieu*, 15 mai 1851.

35 6U2/771 *Vénus B.375*, 7 novembre 1938.

En haute mer, l'efficacité de la propagation du son des sifflets des navires à vapeur dépend des conditions météorologiques. C'est « par temps clair, mer calme, et petite brise du NNO » que le *Saint Joseph* obtient de l'aide d'un autre chalutier boulonnais « alerté par [ses] coups de sifflets<sup>36</sup> ». À d'autres occasions, la sirène du navire de commerce est vécue par le patron du lougre la *Marie-Madeleine* comme un signe du mépris que certains capitaines de commerce peuvent manifester envers les pêcheurs. Abordé par un vapeur non identifié qui abandonne le chalutier en difficulté, le patron note que le vapeur s'est éloigné sans avoir communiqué « après [leur] avoir donné deux coups de sifflet<sup>37</sup> ».

Au port, les remorqueurs peuvent être très prompts à se précipiter à l'appel du sifflet et transformer une simple aide en une opération d'assistance beaucoup plus coûteuse. Le patron Maurice Glineur précise bien qu'il a utilisé en sifflant le code « pour un remorqueur » et non pas celui de la « demande d'assistance<sup>38</sup> » afin de justifier son refus des services d'un second remorqueur qui accourt de manière importune pour l'assister. Par vent violent et de nuit, comme en mer, il semble illusoire d'utiliser le signal sonore au port. Manœuvrant pour entrer au bassin, le *Cap Verne* signale « Je viens sur tribord<sup>39</sup> » puis « siffle deux coups brefs “Je viens sur bâbord” » et n'entend aucun signal de l'abordeur : « À environ 30 mètres, des cris sur le pont attirèrent mon attention sur tribord. Je pus voir à 3 ou 4 mètres une masse qui s'avavançait vers nous, nous ne pouvions éviter l'abordage. »

112

#### De l'empathie à la mutualisation

C'est l'empathie et les qualités humaines de Pierre Painset, patron du lougre N° 15 de Boulogne, qui apparaissent dans le rapport sur l'assistance à un navire de commerce près de couler, la goélette belge la *Jeannette-Marie*, d'Anvers. La rencontre a lieu à deux heures du matin à cinq milles au large d'Ambleteuse, près de Boulogne. Painset décrit l'état d'esprit du capitaine qui « avait décidé qu'ayant son beaupré cassé et ne pouvant plus tenir la mer, il n'avait d'autre ressource que de se mettre à la côte<sup>40</sup> ». Painset – qui est peut-être un pilote pratique – fait embarquer un de ses hommes à bord et guide le navire vers Boulogne. Il a la précaution d'indiquer que sa conduite est acceptée par le capitaine de la goélette : « Le comparant resta toujours à une légère distance et il eut le bonheur par sa persévérance, à maintenir [*sic*] le moral du capitaine et de l'équipage, de rentrer le navire dans le port. »

36 *Ibid.*, *Pierre-Marie*, 28 octobre 1938.

37 6U2/730, *Marie-Madeleine*, 8 janvier 1900.

38 6U2/771, *Saint Roger*, 13 avril 1954.

39 *Ibid.*, *Cap Verne*, 5 janvier 1954.

40 6U2/716, lougre N° 15, 22 décembre 1853.

Les rapports qui témoignent de la participation de l'équipage montrent souvent l'empathie entre le patron, l'équipage et le navire qui personnifie l'action des pêcheurs. Le récit du commandant du *Pierre-Marie* déposé en octobre 1938 utilise alternativement le « je » et le « nous ». Le 25 à 17 h 30, il rapporte : « Notre marée normale et sans incidents. » Faut-il y voir l'expression d'un esprit d'équipe assimilant à l'occasion du travail bien fait le patron, le bateau et son équipage ? Sans doute, puisqu'il s'agit de « débarquer [leur] pêche<sup>41</sup> ». Mais lorsque survient l'incident qui justifie le rapport, à 5 h 45, le patron reprend l'usage de la première personne : « Je ressentis un fort choc à l'arrière, la machine s'emballa. » L'usage du pronom solidaire revient pourtant aussitôt : « L'épave que nous venions de toucher nous avait cassé l'arbre porte-hélice, au bas du tableau d'étambot. Dans l'impossibilité de manœuvrer, nous restons à la cholle<sup>42</sup> jusqu'à 8 h 15. »

Avec l'avènement de la TSF on observe en tout cas une grande mansuétude face aux incidents dont l'origine est essentiellement la force des éléments en pleine nuit. Ainsi entre le *Notre-Dame-d'Espérance*, cap au SO, et l'*Étoile de l'Est*, cap à l'ESE, dont les routes se croisent sur le banc de Sandettié. Le patron est en totale empathie avec son collègue car il souligne que malgré les manœuvres d'usage : « [L'*Étoile de l'Est*] était très gêné dans sa manœuvre, d'autant plus que de nombreux bateaux travaillaient près de lui et près de nous. Quant à nous, nous traînions notre chalut à tribord, ce qui gênait considérablement notre manœuvre<sup>43</sup>. » Les avaries sont légères et ne font pas l'objet de rapport de la part de l'abordé.

C'est la communication désormais possible entre les navires et avec la terre par TSF puis téléphonie qui permet un usage régulé de l'assistance entre pêcheurs. Fondée en 1874 et encore très marginale au début du xx<sup>e</sup> siècle, La « Société », ou « Cercle », nommée « Assurance mutuelle entre les armateurs de pêche du port de Boulogne » élargit, sur une base mutualiste, le nombre de ses adhérents dans les années 1930. Il est probable que d'autres compagnies d'assurances agissent dans la même direction. D'après les statuts de 1904 – les seuls dont nous disposons à l'heure actuelle –, cette institution gère la question des sauvetages ou assistances réalisés par les patrons et fixe le niveau d'entraide des armateurs pour les faits de mer. Un de ses buts est de simplifier les démarches des armateurs ou des pêcheurs armateurs puisque l'article 25 de ses statuts de 1904<sup>44</sup> est des plus curieux. Il consiste à dispenser les patrons des bateaux assurés de tenir un livre

41 6U2/771, *Pierre-Marie*, 28 octobre 1938.

42 En dialecte picard, « choler » signifie « traîner à ne rien faire ».

43 6U2/771, *Notre-Dame-d'Espérance*, 17 novembre 1938.

44 *Annuaire du comité central des Armateurs de France*, Paris, Chaix, 1904, p. 229.

de bord, ce qui est une manière par l'assurance volontaire de s'affranchir des contraintes des autorités maritimes.

La mutuelle boulonnaise ne garantit pas la perte totale du bâtiment ni les avaries particulières. Mais les censeurs de la Société peuvent examiner les réclamations d'avaries, en prenant comme base les rapports de mer pour les accepter ou les rejeter. L'article 17 est le plus explicatif de l'attitude très solidaire des patrons : les frais de renflouement, remorquage, assistance et sauvetage, en toute circonstance, sont remboursés par la mutuelle « sans aucune retenue » et ne sont pas compris dans l'appréciation des avaries. En confrontant ces dispositions aux rapports de 1939 et 1954, on comprend pourquoi la plupart des rapports concernent des interventions d'aide entre chalutiers qui mentionnent l'usage systématique des câbles du bord avec des précisions destinées à l'indemnisation de ces appareils. À titre d'exemple le patron de l'*Isabelle* conclut son rapport ainsi : « Son câble ayant cassé, je fus dans l'obligation de lui donner le mien pour pouvoir continuer à bien mon remorquage. Ce câble a d'ailleurs été endommagé<sup>45</sup>. » La réciprocité s'exerçant lorsque le patron assisté confirme l'intervention du matériel de son sauveteur : « Le même jour, la *Flandre* a utilisé environ cent brasses de câbles pour nous remorquer et l'opération s'est passée sans aucun incident<sup>46</sup>. » Par contre l'assurance mutuelle n'assure pas les filets ni les ustensiles de pêche et encore moins les produits de la pêche, qui sont probablement assurés par d'autres sociétés d'assurances, dont l'histoire reste à faire.

114

## PERSPECTIVES

C'est un truisme de rappeler que les rapports de mer nous informent tant soit peu sur les comportements et les pratiques en mer. Ils soulignent la dualité du sens du mot *maritime*. Une question de point de vue entre les comparants qui viennent parler de leur activité en mer et le tribunal qui accueille leurs témoignages. En dehors de la véracité des dires des patrons qui est affaire de droit, et nécessite de recourir à d'autres sources, on parvient à saisir une part du pragmatisme de ces pêcheurs pratiques. Dans toutes les échelles des métiers ils confrontent « en mer » – le sociologue dirait « sur le terrain » – leurs usages et régulations particulières s'accommodant des injonctions des autorités maritimes et de la justice commerciale, mais bien hors de leur regard et en fonction des impératifs de leur entreprise. Il y a donc, inévitablement beaucoup de vrai et

---

45 6U2/771, *Isabelle*, 2 novembre 1938.

46 *Ibid.*, *High Tide*, 20 mars 1939.



beaucoup de faux dans ces documents justificatifs et bien sûr une séduisante impression de réalité.

La place à partir de laquelle les rapports de mer se construisent, le secret, le vide relatif ou le soudain trop-plein de l'espace marin, permettent de réduire l'importance du mépris ou de l'admiration trop grande affichés par les sociétés terriennes pour les « hommes de mer ». D'abord ignorés et concrètement écrasés dans les abordages sauvages, ils peuvent être redoutés jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle comme des sauveteurs avides, avant de devenir les héros du sauvetage ou des acteurs du mythe de la « solidarité des gens de mer ». Ces interprétations vues de la côte masquent tant soit peu l'existence des règles très particulières d'une communauté de travail en mer. La vision des terriens s'explique par l'ignorance de l'expérience maritime, celle que nous pouvons tenter de partager à la lecture attentive des rapports de mer.

Reste à reconnaître la diversité de ces expériences en fonction des divers types d'entreprises maritimes. Après les rapports de mer des pêcheurs, d'une grande rareté mais d'une forte diversité, il faut comparer avec leurs voisins de registre, ceux des capitaines du commerce. Ils contiennent, à l'inverse de ceux de la pêche une très forte part de navires étrangers venant des horizons les plus variés et rehausse tout l'intérêt de cette source pour une approche internationale de l'entreprise maritime.



## 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 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<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup>

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.)

## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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*

### « 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<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart