

Revue d'histoire maritime

30

ISBN de ce PDF: 979-10-231-2409-5

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline,
& Sylviane Llinares

n° 30
Les villes portuaires
entre pouvoirs
et désordres
(vers 1640 - vers 1815)

Sophie Reculin
& Éric Saunier

Quels sont les problèmes spécifiques auxquels ont été confrontés les représentants des pouvoirs de police dans les sociétés portuaires du XVIII^e siècle ? Quels dispositifs et pratiques nouveaux ont-ils dû mettre en place dans des villes où les mobilités et les transformations urbanistiques furent exacerbées ? Ce sont ces questions qui sont au cœur de ce dossier issu d'une journée d'étude organisée au Havre par le Pôle d'études maritimes de la Maison de la Recherche en sciences humaines de l'université de Caen Normandie. Dans une démarche de *policing* caractérisée par l'empirisme, les contributions portant sur les plus grands ports européens (Naples, Anvers), les ports moyens (Cherbourg) et les ports coloniaux de Saint-Domingue témoignent d'une croissance des rivalités entre les autorités policières et du rôle de l'État qui est aux origines des projets réformateurs dont la montée caractérise l'histoire de la police des Lumières.

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.

sup.sorbonne-université.fr

Image de couverture : L'intérieur du port de Marseille, vu du pavillon de l'horloge © Rijksmuseum
Graphisme : Atelier Papier

25€

979-10-231-0699-2



PRSH
Pôle de Recherche en
Sciences Humaines et sociales
Université La Havre Normandie

M^RSH
NORMANDIE - CAEN
Maison de la Recherche
en Sciences Humaines
CNRS - UNIVERSITÉ DE CAEN

UNIVERSITÉ
U
LE HAVRE
NORMANDIE

HISTEMÉ
EA 7455 HISTOIRE
EX-CRHO TERRITOIRES
UNICAEN MÉMOIRES



Revue d'histoire maritime

30

Les villes portuaires
entre pouvoirs et désordres
(vers 1650-vers 1815)

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

© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0699-2

Tirés à part en PDF, © Sorbonne Université Presses, 2022 :

RHM30. Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)	979-10-231-2396-8
RHM30. Éric Saunier · Introduction	979-10-231-2397-5
RHM30. Alain Cabantous · Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles)	979-10-231-2398-2
RHM30. Sophie Reculin · Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle	979-10-231-2399-9
RHM30. Diego Carnevale · Une mer bureaucratisée : les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle	979-10-231-2400-2
RHM30. Mélanie Tailleux · Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle : l'exemple de Cherbourg	979-10-231-2401-9
RHM30. Antoine Renglet · Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816)	979-10-231-2402-6
RHM30. Bernard Gainot · Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791)	979-10-231-2403-3
RHM30. Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficiel · Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939)	979-10-231-2404-0
RHM30. Nicolas Gracieux · Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939)	979-10-231-2405-7
RHM30. Jean-Marie Kowalski · 1937-1990 : former et diplômé les officiers de marine issus de l'École navale	979-10-231-2406-4
RHM30. Camille Gontier · Tradition, patrimoine, développement local : les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne	979-10-231-2407-1
RHM30. Pierre Le Bot · La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice	979-10-231-2408-8
RHM30. Edern Olivier-Jégat · Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792)	979-10-231-2409-5
RHM30. Comptes rendus	979-10-231-2410-1

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 & 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 (29) avait pour thème « Le ballast : pratiques et conséquences ».

Le prochain numéro (30) sera consacré aux « Musées maritimes & identités ».

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
Olivier Chaline	

LES VILLES PORTUAIRES ENTRE POUVOIRS ET DÉSORDRES (VERS 1650-VERS 1815)

Introduction.....	11
Éric Saunier	
Troubles et désordres dans les villes maritimes (XVII ^e -XVIII ^e siècles).....	15
Alain Cabantous	
Éclairer pour policer les villes portuaires maritimes au XVIII ^e siècle.....	31
Sophie Reculin	
Une mer bureaucratifiée :	
les contrôles sanitaires dans le port de Naples au XVIII ^e siècle.....	55
Diego Carnevale	
Les besoins de police dans la ville portuaire dans la seconde moitié du XVIII ^e siècle :	
l'exemple de Cherbourg.....	71
Mélanie Tailleux	
Police urbaine et activités portuaires à Anvers au temps de Napoléon (1796-1816).....	97
Antoine Renglet	
Ordonner et gérer les ports coloniaux : l'exemple de Saint-Domingue (1780-1791).....	113
Bernard Gainot	

VARIA

- Les élus locaux et nationaux et la défense du port-arsenal de Lorient (1848-1939).....147
Aymeric Laville, Gérard Le Bouëdec & Sébastien Nofficial
- Le facteur naval dans une guerre civile : Espagne (1936-1939).....173
Nicolas Gracieux
- 1937-1990 : former et diplômer les officiers de marine issus de l'École navale193
Jean-Marie Kowalski
- Tradition, patrimoine, développement local :
les trois temps des fêtes du patrimoine maritime en Bretagne217
Camille Gontier

CHRONIQUE

- La première marine de Louis XV. Une expérience fondatrice233
Pierre Le Bot
- Océans et marine française en paix, missions et stations navales (1763-1792).....241
Edern Olivier-Jégat

COMPTES RENDUS

- Comptes rendus249

Chronique

OCÉANS ET MARINE FRANÇAISE EN PAIX, MISSIONS ET
STATIONS NAVALES (1763-1792)

Ederm Olivier-Jégat

Université Bretagne Sud, Lorient, laboratoire TEMOS CNRS UMR 9016

Thèse préparée à l'université Bretagne Sud sous la direction de Sylviane Llinares et soutenue à Lorient le 31 août 2020. Le jury était présidé par Caroline Le Mao et composé de Gilbert Buti & d'Olivier Chaline. Ce travail universitaire comprend un volume tripartite de 643 pages.

241

« Jamais la Marine, pendant la paix, n'avait été dans une aussi grande activité quant au nombre de bâtiments en commission¹ »

Pierre-Victor Malouët, *Collection des opinions de M. Malouët, député de l'Assemblée nationale*, 1761.

À l'origine de cette thèse de doctorat, nous retrouvons une question simple : que fait la marine de guerre durant les périodes de paix ? Interroger les périodes de paix ne va pas de soi dans un siècle jalonné de guerres. Souvent les historiens passent d'une guerre à une autre, insistant moins sur les périodes de paix hors de l'évènement historique. Pourtant, la paix est une période charnière qui peut tenir de la de léthargie ou au contraire être profondément tournée vers l'avenir. La paix et la guerre sont sœurs, jamais éloignées l'une de l'autre, toujours représentées en opposition, l'une étant complémentaire de l'autre.

La période chronologique de notre étude s'étend de 1763 à 1792, soit la fin de la guerre de Sept Ans à la veille des guerres révolutionnaires. L'adoption d'un cadre géographique large à l'échelle du monde pour les principaux théâtres d'opérations français permet d'approfondir d'un regard spécifique le développement des stations navales françaises. Sous l'impulsion d'une politique motivée entre autres par la revanche sur l'Angleterre, les décennies postérieures à la guerre de Sept Ans se révèlent extrêmement dynamiques tant en termes de construction

1 Pierre-Victor Malouët, *Collection des opinions de M. Malouët, député de l'Assemblée nationale*, t. I, 1791, p. 224.

que d'activité navale. L'objectif de la recherche était également d'interroger l'idée du désarmement massif et de la mise en sommeil des armements en période de paix. Enfin, nous avons à cœur de travailler et d'étoffer les connaissances sur l'opérationnel naval en dehors des affrontements, revendiquant l'attachement à une histoire de la marine en mer, méthodologiquement liée au renouvellement de l'histoire navale qui invite à sortir du point de vue terrien en extrayant la navigation d'une parenthèse entre deux terres et en la plaçant comme un moment historique en tant que tel.

242

Il nous fallait premièrement connaître la réalité de l'activité de la marine en période de paix en dressant un état des lieux quantitatif inédit. Sur les vingt-quatre années examinées (1763-1777 et 1784-1792), le corpus de référence constitué, qui s'appuie sur un très long dépouillement des fonds de la Marine aux Archives nationales, comprend un peu plus de mille deux cents armements. Avec quelques fluctuations ponctuelles, l'activité navale s'avère globale et continue de 1763 à 1792. Les pics d'armement que connaissent les décennies 1760 et 1770 constituent lors de la décennie 1780 l'assise moyenne de la mobilisation. Nous observons aussi un doublement du temps de campagnes entre les décennies 1760-1770 et 1780. Signe qu'elles constituent nouvellement un socle organique de la projection navale française, et alors que les tensions budgétaires s'intensifient à partir de 1787, l'effort militaire et financier n'est pas remis en question. Aussi, la marine est-elle passée d'une force navale permanente depuis Louis XIV à une force navale permanente et active sous Louis XVI.

Pour mener à bien une partie des missions assignées en période de paix, la plus grande majorité des navires de guerre se concentre au sein de noyaux de projection que constituent les stations navales. La marine définit à la fin de l'Ancien Régime un nombre restreint de cinq stations navales principales, rattachées à des zones d'intérêts économiques, avec ou sans emprises territoriales : celle de Terre-Neuve, de l'océan Indien, des côtes occidentales d'Afrique, du Levant et des Antilles.

La représentation cartographique des flux stationnaires, résonnant comme un oxymore naval et esquissant le visage des stations navales laisse transparaître un polymorphisme opérationnel. Pour les stations navales de l'Amérique (îles du Vent, îles Sous-le-Vent et Saint-Pierre-et-Miquelon), la mise en œuvre d'un système stationnaire et l'existence d'une complémentarité entre les stations antillaises et celle de Terre-Neuve sont à souligner démontrant que la contrainte cyclonique peut être aussi une opportunité opérationnelle. Dans les Antilles, l'essentiel des forces navales est concentré en Martinique et en Guadeloupe tranchant avec l'absence de centralité du dispositif au Levant. Dans l'océan Indien, la dispersion des forces est flagrante, contrainte par un théâtre d'opérations de plusieurs millions de kilomètres carrés. Avec l'Inde comme centre opérationnel de la station, l'archipel des Mascareignes reste le cœur logistique.

Hors des conflits, la Marine ouvre sa sphère d'activité et son répertoire d'action : lutte contre la contrebande et la piraterie, exploration, expérimentation technique, hydrographie, diplomatie, logistique, formation, etc. Cette dispersion de la projection démultiplie d'autant les expériences à partir desquelles la marine capitalise car chaque théâtre d'opérations constitue en quelque sorte un laboratoire. Au sein de chaque station navale, la marine développe tout ou partie de ces missions, dissociant ce régime d'une seule concentration de force militaire qui se résumerait à une action de protection coloniale passive.

Aux Antilles, jamais la France n'avait investi autant de moyens pour endiguer l'interlope. Toutefois la position de la marine est complexe, tiraillée entre les aspirations opposées du commerce métropolitain et des colons. Dans le même temps, alors que le contrôle de la contrebande se généralise dans les Antilles, le malaise des officiers de la marine transparaît chez plusieurs témoins étudiés, pour qui cet emploi est dégradant. Nonobstant les forces centrifuges en présence, la marine veille à maintenir avec les moyens à sa disposition dans les entrepôts et dans les périphéries une autorité face aux trafics interlopes.

En Méditerranée, la politique de soutien du commerce levantin par la mise en œuvre de routes patrouillées et de croisières navales donne satisfaction et permet à la France de protéger le mieux possible les chrétiens et de maintenir l'essentiel du trafic maritime face aux prédatations étrangères. Cette surveillance demande toutefois un investissement notable pour maintenir un continuum naval, confirmant de la sorte la nécessité d'une permanence en mer.

Dans l'océan Indien, si l'activité de la station ne dure que quelques années, elle n'en demeure pas moins remarquable. L'effort de documentation, de cartographie et d'exploration est mené tambour battant dans l'intention de rattraper le retard accumulé sur la rivale britannique. Néanmoins, la fermeture des comptoirs hollandais, à l'issue du retournement de l'alliance avec les Provinces-Unies, rappelle à la France la difficulté, sinon l'impossibilité, de la projection sans le soutien logistique d'une base navale ultramarine en Inde.

Le déploiement des stations qui aurait pu s'effectuer uniquement dans le bassin caribéen depuis une lutte ciblée contre la contrebande est de ce fait élargi à l'ensemble des principaux espaces économiques vitaux pour le commerce extérieur de la France. Au-delà donc d'une réponse circonstancielle, le développement des stations, initié par Choiseul et Sartine, généralisé par le maréchal de Castries, pointe l'affirmation d'une politique navale globale et structurante à l'ensemble des zones d'intérêts économiques.

Le troisième et ultime axe de réflexion évalue quant à lui les ressorts de cette projection navale en paix. Dès 1784, la génération victorieuse de la guerre d'Indépendance américaine prend en main les stations navales. Grâce

à l'armement de nombreuses unités de guerre, la marine crée de nouvelles opportunités de commandements et d'embarquements pour les officiers comme pour les équipages, consciente que le savoir-faire et le capital technique acquis durant la guerre peuvent être perdus en quelques années. Elle s'évertue ainsi à maintenir des armements, observant volontiers la station ainsi que la paix comme un cadre et un moment idéal pour mettre en œuvre une école de la mer. La mise à l'eau de petites unités favorisées par la lutte contre la contrebande permet ainsi d'offrir des commandements aux enseignes comme aux gardes de la marine tandis que les escadres d'évolutions annuelles forment les cadres de la marine à la complexe conduite de division. Même en l'absence de conflits et de batailles, le maintien en condition opérationnelle reste d'actualité d'autant que la durée des campagnes s'aligne progressivement sur celles en guerre. Dans le même temps, afin d'accueillir dans la durée ces unités de guerre, la nécessité de disposer de plateformes portuaires ultramarines devient plus évidente. Ce faisant, les stations forcent les autorités françaises à réinterroger la nécessité de bases navales ultramarines et ses besoins.

Toutefois, l'investissement de la France en matière de ports militaires en situation coloniale est inégal. Dans le bassin Caribéen, le développement de Cap-Français à Saint-Domingue est à souligner, en complément du faible arsenal de Fort-Royal à la Martinique. Seule l'île de France dispose d'une base navale importante, mais éloignée à plus de 4 000 km du sous-continent indien, elle ne permet pas aux Français d'intervenir rapidement en Inde. Tant en matière de durée de campagne que d'infrastructures portuaires coloniales, la France opte pour une politique singulière. Celle-ci tient parfois du numéro d'équilibriste, cherchant à trouver un juste milieu entre allongement des campagnes et limitation du temps de présence des bâtiments de guerre en station afin d'épargner de coûteuses réparations dans les colonies. À l'image des infrastructures portuaires, la main-d'œuvre est réduite quand elle n'est pas inexistante. D'où s'ensuit l'emploi actif des stationnaires. Grâce à l'activité et à l'inventivité des équipages, les ports permettent aux bâtiments de guerre français de se maintenir en station le temps escompté malgré une assise fragile et rapidement saturée. Les tensions les plus observables concernent l'approvisionnement des bâtiments stationnaires. Bien que plus coûteux, c'est le ravitaillement réalisé principalement en interne qui est choisi par la marine, grâce à l'utilisation de sa flotte de charge, et une mise à profit du gisement logistique des bâtiments de guerre de relève arrivant de la métropole. Néanmoins, cette politique laisse apparaître des failles logistiques que la Royale aura du mal à combler tout au long de la période. La montée en puissance des stations entraîne de nombreux retards et ruptures d'approvisionnement qui ne sont contrebalancés que faiblement ou à grands frais par un approvisionnement local au sein des colonies, consécutif d'un faible développement des hinterlands

coloniaux français. Au-delà des décaissements imprévus, l'accroissement des effectifs mis en exergue se traduit mécaniquement par l'augmentation des dépenses de la marine. Les stations navales seules coûtent aux finances royales entre quatre et dix millions de livres par an. Que le financement des armements dépasse le budget consacré à la construction navale est un indicateur autant symbolique que précieux pour mesurer la bascule qui s'opère ; les administrateurs de la marine estiment préférable de voir les bâtiments de guerre en mer plutôt que rangés fièrement dans les arsenaux.

CRÉDITS

© Sorbonne Université Presses/Florence Bonnaud · fig. 1, p. 33 ; fig. 7, p. 50 –
© Chromelight/Lisic/Ulco/Irhis · fig. 2, p. 39 – © Archives départementales de
la Gironde · fig. 3, p. 43 – © Archives municipales de Lille · fig. 4, p. 43 – © Musée
du Louvre/Objets d'Art du Moyen Âge, de la Renaissance et des temps modernes
· fig. 6, p. 48 – © Bibliothèque nationale de France/Fonds régional de Basse-
Normandie · fig. 1, p. 73 – © Bibliothèque nationale de France · fig. 2, p. 76-78 ;
fig. 3, p. 122-123 – © Criallo/Ville de Cherbourg-en-Cotentin · fig. 3, p. 86-87
– © Archives départementales de la Gironde · fig. 1, p. 115 – © Archives de la
Martinique · fig. 2, p. 118-119 – D. R. · fig. 5, p. 45.

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^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 XVII^e siècle

Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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*