



Revue  
d'histoire  
maritime

31  
32

Musées maritimes et identités

Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline  
& Mathias Tranchant

n° 31-32  
Musées maritimes  
et identités

Christophe Cérino  
& Éric Rieth (dir.)

Les visiteurs qui viennent découvrir ou revoir un musée maritime sont rarement dans des dispositions d'esprit qui les portent à l'analyse de ce qui est proposé à leur regard, objets, cartels et animations. Ils ne sont en général pas là pour cela, la curiosité, le goût des maquettes, l'attrait de la mer et de l'histoire étant de plus puissantes motivations. Ce riche numéro double propose une approche originale de plusieurs musées maritimes français, de formats variés, à Paris comme dans les ports, de Fécamp à Saint-Tropez, anciens (le musée de la Marine à Paris) et tout récents (le musée Mer Marine de Bordeaux) avec un regard qui s'étend de manière comparative jusqu'aux côtes espagnoles, basque et cantabrique. Les « identités » sont à entendre ici dans le sens maritime qu'Alain Cabantous en avait donné dans le sous-titre de son livre de 1995 *Les Citoyens du large*. Sans *collections*, point de musée. Ce sont elles, dans leur enrichissement comme dans leurs lacunes, qui commandent ce qu'on pourra montrer et dire. Le rôle des *pouvoirs publics*, locaux et nationaux, est clairement mis en évidence dans ce cahier : quel message veulent-ils ou acceptent-ils de faire passer au public, local ou non ? de quelle manière et jusqu'à quel point vont-ils desserrer les cordons de la bourse ? Un musée à un coût, celui de sa mise en place puis celui de son entretien dans la durée. Il y a aussi l'évolution de la *muséographie*, les modes et la manière dont sont formés les concepteurs et les conservateurs. La question des « identités » à la fois maritimes et locales nous conduit aux choix des thèmes et des modes de présentation. Elle met en valeur les silences, les préférences et les indifférences d'une époque ou d'une génération.

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.

Ce PDF contient:

Chronique. Le port de Marseille face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 · Fabien Bartolotti

[sup.sorbonne-université.fr](http://sup.sorbonne-université.fr)

ISBN de ce PDF:  
979-10-231-3122-2

**Revue 31**  
**d'histoire 32**  
**maritime**

**Musées maritimes et identités**

Sorbonne Université Presses est un service général  
de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

ISBN de l'édition papier : 979-10-231-0700-5

© Sorbonne Université Presses, 2022

PDF complet et articles PDF :

© Sorbonne Université Presses, 2023

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

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

## Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (30) est consacré aux « Villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1640-vers 1815) ».

Le numéro suivant (33) a pour thème « Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes (XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) ».

### 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, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, amiral Christophe Prazuck, Louis Sicking, Mathias Tranchant.

### Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à  
Olivier Chaline  
Sorbonne université  
1 rue Victor Cousin  
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à  
Caroline Le Mao  
université Bordeaux-Montaigne  
UFR d'Histoire  
33607 PESSAC cedex

# Sommaire

Éditorial.....	8
Olivier Chaline	

## MUSÉES MARITIMES ET IDENTITÉS

### TEXTES RASSEMBLÉS PAR CHRISTOPHE CÉRINO & ÉRIC RIETH

Introduction.....	13
Christophe Cérino	
Le « silence de la mer ».....	19
Jean-Michel Boulanger	
Une note de bas de page dans l'histoire du musée de la Marine.....	27
Vincent Guigueno	
Quelle place pour l'histoire maritime au musée national de la Marine ?.....	43
Vincent Bouat-Ferlier	
Du musée des Terre-Neuvas au musée des Pêcheries : un ambitieux programme culturel, scientifique et muséographique pour une histoire renouvelée de la grande pêche à la morue.....	63
Marie-Hélène Desjardins	
Musées maritimes et identités : le paradoxe malouin.....	83
André Lespagnol †	
Musées maritimes du Finistère et identités du littoral.....	97
Françoise Péron & Laure Ozenfant	
Lorient & la mer Représentations, relations au patrimoine et développements muséographiques dans une ville portuaire de la reconstruction (1945-2021).....	121
Christophe Cérino	
Les Sables-d'Olonne en quête de son patrimoine maritime. NACéO, vers une valorisation programmée de l'histoire maritime sablaise.....	147
Hervé Retureau	
Le musée Mer Marine de Bordeaux. Retour d'expérience sur la fondation d'un musée.....	165
Caroline Le Mao	
Entre mer et lagune. La côte languedocienne au miroir de quatre musées identitaires héraultais.....	191
Patrick Louvier & Léa Tavenne	

Le musée d'histoire de Marseille, entre terre et mer.....	213
Fabrice Denise & Xavier Corré	
Du musée naval au musée national de la Marine : le musée de Toulon en quête d'identité ?.....	239
Gilbert Buti	
Cristina Baron	
L'identité d'une cité et de ses habitants au cœur du Projet scientifique et culturel du musée d'Histoire maritime de Saint-Tropez.....	259
Laurent Pavlidis	
La place des identités maritimes dans les programmes muséographiques du nord de l'Espagne.....	273
Guy Saupin	

## VARIA

John Gillis, historien des mondes terraqués.....	297
Romain Grancher	
Troubler les eaux de l'histoire environnementale : l'île, un écotone entre terre et mer.....	303
John R. Gillis	
Lorient au cœur du réseau de spéculation commerciale mondiale (1769-1794). Négociants, armateurs, banquiers, actionnaires, indienneurs, correspondants .....	325
Gérard Le Bouëdec	

## NÉCROLOGIE

Philippe Haudrière † (1940-2021).....	361
Gérard Le Bouëdec	

## CHRONIQUE

Le port de Marseille face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 : rythmes, stratégies des acteurs, enjeux environnementaux.....	367
Fabien Bartolotti	

## COMPTES RENDUS

Jacques Péret, Sébastien Périssé & Michel Bochaca, <i>Royan et la mer, de la fin du Moyen-Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle</i> , Paris, Les Indes savantes, 2021, 310 pages.....	377
Guillaume Lelièvre, <i>La Préhistoire de la compagnie des Indes orientales (1601-1622), Les Français dans la course aux épices</i> , Caen, Presses universitaires de Caen, 2021, 424 pages. ....	379
Gérard Le Bouëdec, <i>Lorient et le Morbihan. Une histoire de ressentiments et de rivalités (1666-1914)</i> , Rennes, PUR, 2019, 140 pages.....	382





*En hommage à André Lespagnol*

# Chronique



*Fabien Bartolotti*  
*Aix-Marseille Université,*  
*CNRS, TELEMMe, Aix-en-Provence*

Cette recherche doctorale est le fruit d'une série de rencontres, pour ne pas dire, d'un heureux concours de circonstances : en 2016, à l'occasion de la préparation d'un colloque destiné à commémorer le cinquantenaire du port autonome de Marseille (PAM), créé en 1966, deux anciens cadres de l'établissement ont incité la direction du grand port maritime de Marseille (GPMM) à ouvrir ses archives, toujours conservées au siège, place de la Joliette. Délibérations du conseil d'administration, rapports techniques, bilans financiers et autres études de prospection économique y sont rassemblés sur une quinzaine de mètres linéaires. De telles sources livrent des éléments inédits sur les évolutions portuaires de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, parce qu'elles éclairent le fonctionnement des processus décisionnels, révèlent l'étendue des stratégies d'acteurs et contiennent des données quantitatives qui permettent de reconstituer statistiquement les rythmes de l'économie maritime. En d'autres termes, la documentation offre la possibilité de porter un nouveau regard sur des phénomènes et une période méconnus des historiennes et des historiens, là même où les travaux des géographes et des sociologues ont été plus féconds.

La définition de la problématique a donc reposé sur une démarche simple : vérifier certaines conclusions répandues dans la littérature scientifique et, surtout, placer la focale sur des aspects qui n'avaient pas encore été étudiés à partir de sources primaires. Naturellement, une telle exigence a conduit à opérer des choix et à se départir de certaines tentations. Loin de se limiter à une histoire de l'institution de port autonome ou de s'engager dans une *business history* portuaire, l'enquête replace la documentation au sein d'un questionnement plus général sur les trajectoires économico-environnementales du port. Il ne s'agit pas non plus d'écrire une histoire sociale des quais, qui prendrait pour objet les travailleurs portuaires, même si les transformations des techniques de manutention y sont fréquemment évoquées. En effet, les gestes du travail et l'univers syndical des

dockers sont des sujets relativement bien connus dans l'historiographie – autour, entre autres, des travaux de Michel Pigenet et John Barzman. Enfin, cette thèse n'est pas une histoire des relations ville-port ou des enjeux urbains autour des aménagements littoraux, bien que les transformations touchant les espaces, les infrastructures et les paysages ne soient pas totalement négligées. L'objectif est plutôt de comprendre les adaptations d'un grand port de commerce – le premier de France – aux mutations de la conjoncture économique globale, aux recompositions des échanges maritimes et aux enjeux écologiques au cours de la seconde moitié du *xx<sup>e</sup>* siècle.

368

Pour ce faire, la documentation issue du PAM ne peut être suffisante. En dépit de son caractère inédit, elle a dû être croisée avec d'autres sources : d'une part les archives des autorités portuaires qui ont précédé le PAM avant 1966, c'est-à-dire la chambre de commerce de Marseille et le service maritime des ponts et chaussées des Bouches-du-Rhône, d'autre part les dossiers de la direction des ports, des ministères de l'Équipement et de l'Environnement conservés aux Archives nationales (Pierrefitte-sur-Seine), mais aussi les archives filmiques, notamment celles de l'INA-Méditerranée et de Daniel Absil, réalisateur des films promotionnels produits par le port autonome entre les années 1960 et 1990, sans omettre les documents collectés auprès d'acteurs et de témoins contemporains de ces mutations.

Le dépouillement du corpus a permis de définir plus précisément les bornes chronologiques du second *xx<sup>e</sup>* siècle marseillais. Les années 1945-1992 sont ainsi apparues comme un spectre cohérent. Elles sont jalonnées par la reconstruction d'après-guerre, les derniers soubresauts du commerce colonial, la reconversion pétrolière, l'extension occidentale des infrastructures avec l'éclatement des sites portuaires en trois pôles (Marseille-Lavéra-Fos), la création d'une vaste zone industrialo-portuaire (ZIP) dans le golfe de Fos et la fondation du port autonome, établissement public de l'État, qui supplantent les anciens modes d'administration. Ce sont aussi des décennies ponctuées par des crises – le délitement des filières traditionnelles, les effets des chocs pétroliers, les critiques environnementales, les difficultés de la ZIP de Fos – qui amènent les décideurs portuaires à réagir et à se tourner vers d'autres horizons de croissance, en particulier dans le domaine de la logistique conteneurisée et du trafic de passagers. L'année 1992 se caractérise, quant à elle, par une série de ruptures structurelles (réforme de la manutention, lancement de l'opération d'aménagement « Euroméditerranée », entrée dans l'ère de Maastricht, avènement du développement durable) qui mettent un terme au cycle économique de l'après-guerre et ouvrent un nouveau chapitre dans lequel la thèse ne s'engage pas.

Les principaux résultats de l'exploration invitent à rectifier le regard traditionnel porté sur ces années de *transition*. Sans forcer le trait, la période 1945-1992 a suscité

de nombreux commentaires qui ont forgé l'image d'un lent déclin du monde maritime marseillais par rapport à la prospérité, souvent idéalisée, des décennies, sinon des siècles passés. La perte des marchés coloniaux et le tarissement des cycles commerciaux traditionnels, la déferlante pétrolière sur laquelle les milieux d'affaires locaux n'auraient pas eu de prise, l'irruption d'un État aménageur qui aurait fait main basse sur la gouvernance portuaire, au détriment des décideurs précédents, la faillite retentissante d'entreprises familiales, intimement liées à l'activité des quais, le *retard* de conversion à la conteneurisation, les désillusions de la réalisation fosséenne – la *damnation de Fos* – ou encore l'*abandon* des bassins *intramuros* sont autant de lieux communs qui scanderaient la trajectoire portuaire marseillaise d'après 1945. Or, certaines de ces affirmations méritent d'être nuancées ou réévaluées, en suivant trois axes distincts : les rythmes économiques, les stratégies d'acteurs et les enjeux environnementaux.

## RYTHMES

La construction d'un corpus statistique a permis de définir trois séquences chronologiques. Elles révèlent la complexité des chemins de la reconstruction, de la reconversion et de la réinvention portuaire, oscillant entre moments de crise et phases de croissance, se projetant d'un avant-pays à un autre et se déployant entre anciens produits et nouveaux secteurs.

La première séquence (1945-1965) correspond à une lente transition du port colonial au port pétrolier. Après une remise en état des infrastructures littorales durement touchées par la guerre, le statut de port colonial ne s'effondre pas aussi rapidement qu'on a pu parfois l'écrire, tout comme le pétrole n'apparaît pas de façon aussi soudaine qu'on peut parfois le lire. En témoigne le devenir de deux produits phares du commerce colonial, présentés comme les piliers de la fonction traditionnelle du port de Marseille, depuis la thèse classique de Louis Pierrein : les oléagineux et le sucre. Le déclin des trafics d'oléagineux n'intervient qu'à l'issue d'une phase de résistance portée par les industriels de la branche huilière, tandis que le raffinage sucrier se maintient au lendemain des décolonisations. De plus, le choix des hydrocarbures n'a pas directement contribué à la « perte des marchés coloniaux », contrairement à ce que suggèrent les travaux de Jacques Marseille. En effet, l'augmentation des capacités de raffinage pétrolier dynamise les exportations de produits raffinés vers les territoires de l'Union française jusqu'à la fin des années 1950. Inversement, au lendemain des indépendances, c'est encore le pétrole qui contribue à reconfigurer les liens avec d'anciennes colonies – comme l'Algérie désormais pourvoyeuse d'hydrocarbures bruts sahariens – et à esquisser les contours d'une sorte d'économie postcoloniale.

Au cours de la seconde séquence (1966-1979) s'opère un changement d'échelle avec la naissance, à Fos-sur-Mer, troisième site du port de Marseille, d'un port en eaux profondes d'envergure européenne, capable d'accueillir les cargaisons de *supertankers* et de minéraliers géants, grâce à des infrastructures standardisées (*pipelines*, cuves, dépôts, déchargeurs). La construction d'une zone industrielle pétrosidéurgique attenante, selon le concept des pôles de croissance défini par François Perroux – emblématique du système productif des Trente Glorieuses –, concentre alors l'essentiel des investissements. Pourtant, les autres bassins ne sont pas délaissés et se spécialisent déjà dans les trafics de rouliers et de conteneurs, loin de l'image caricaturale d'une monodépendance aux trafics lourds et industrialisant.

370

Lors de la troisième séquence (1980-1992), les secteurs phares de l'après-guerre connaissent une crise profonde, car le modèle de croissance fondé sur le *tout pétrole* atteint ses limites. Là encore, certaines idées reçues sur les conséquences des chocs pétroliers doivent être nuancées. Au vrai, les effets de ces chocs se manifestent différemment en fonction des secteurs concernés. Alors que les activités industrielles – à l'instar de la réparation navale – sont affectées par le contexte récessif des années 1973-1975, c'est après 1979 que les trafics maritimes pâtissent du renchérissement de l'énergie et du ralentissement de la demande. Une relecture de la décennie 1980 est toutefois possible à la lumière des nouvelles orientations historiographiques relatives à la résilience des villes portuaires. Loin de rester passif, le port autonome élabore des stratégies de résistance qui l'amènent à soutenir des entreprises en difficulté, à saisir de nouvelles opportunités commerciales et à accélérer la diversification des trafics en misant sur la performance logistique.

## ACTEURS

Le rôle des milieux d'affaires locaux face aux bouleversements économiques des années 1945-1992 a souvent été présenté comme déclinant dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, soit parce que ces acteurs subissent la crise des filières traditionnelles, soit parce qu'ils sont désormais soumis à la politique d'un État stratège et volontariste. Dans les deux cas, l'affaiblissement de leur influence est souvent mesuré à l'aune d'un critère de performance : les possibilités d'investissement. Or, ce critère ne reflète pas l'étendue des capacités d'action des hommes d'affaires. Les prises d'initiative, la force des espoirs et des imaginaires, le *lobbying*, l'*entrisme* dans les nouvelles instances de gouvernance sont, en fait, tout aussi déterminants. Sans minimiser la place de l'État et les stratégies des entreprises étrangères implantées dans la région, de nombreux indices pointent le rôle joué par le patronat local dans la reconversion et l'extension du port dès les années 1950. Dépassant un strict fonctionnement *top/down*, où les décisions sont unilatéralement élaborées par le

pouvoir central, les réalisations sont aussi anticipées, affirmées et relayées par une élite entrepreneuriale et des usagers portuaires.

En outre, la rupture imprimée par la création du port autonome en 1966 mérite d'être réévaluée. Lors des premières années de son existence, le PAM concrétise bon nombre de projets initiés par les entités qui l'ont précédé, la chambre de commerce et le service maritime des ponts et chaussées. Qu'il s'agisse de réaliser l'aménagement du golfe de Fos, de poursuivre les efforts de la conteneurisation ou de renforcer les équipements antipollution, la politique de l'établissement public semble s'inscrire dans une forme de *dépendance au sentier* (*path dependence*). À dire vrai, la loi d'autonomie de 1965 est à l'origine d'une autorité portuaire singulière et composite, où les intérêts locaux et nationaux se côtoient, s'enchevêtrent ou se heurtent dans un climat discursif. Pour mener à bien ses opérations d'aménagement du territoire aux accents modernisateurs et néo-colbertiens, l'État s'appuie sur des personnalités compétentes et influentes dans le milieu maritime. Réciproquement, anciens ingénieurs du service des ponts et chaussées, directeurs honoraires du port et membres de la chambre de commerce se fondent dans une nouvelle organisation dont les capacités de financement, les prérogatives et la force de projection nationale ou internationale sont accrues.

## ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le croisement de l'histoire économique et de l'histoire environnementale se situe dans le droit fil du renouvellement historiographique au sujet des Trente Glorieuses où le productivisme et la rhétorique du progrès et de la croissance sont désormais envisagés au prisme des pollutions et des critiques portées par une écologie politique émergente. Le port de Marseille constitue un observatoire privilégié de ces dynamiques car l'extension des bassins vers le golfe de Fos, avec l'aménagement, en plein cœur des années 1960-1970, d'une vaste zone industrialo-portuaire, s'effectue *ex nihilo* sur la base d'un modèle polluant, érogivore et prédateur d'aménités naturelles.

Au début des années 1950, l'approche qui prévaut à l'égard des pollutions est encore héritée du siècle précédent : l'atteinte environnementale est d'abord associée à une nuisance perceptible, qui obère certaines activités économiques et pratiques sociales. Tandis que les pêcheurs pâtissent d'une baisse de la ressource, en raison des déversements d'hydrocarbures en mer, et que les entreprises de salines dénoncent la mauvaise qualité des récoltes, certaines compagnies maritimes se plaignent des corrosions de coques liées à l'insalubrité des plans d'eau. Comme l'ont montré de récents travaux, il faut attendre les années 1970 pour qu'émerge un discours global de défense de la nature, sous l'effet d'une écologie politique en pleine structuration qui promeut un autre modèle de croissance. Le complexe



industrialo-portuaire de Fos devient dès lors la cible privilégiée des critiques écologistes, car il incarne la démesure du *tout-pétrole* et la dangerosité de ses conséquences sanitaires.

372 La documentation rassemblée au cours de l'enquête a non seulement permis d'inventorier les nuisances maritimes et les rejets atmosphériques, mais aussi d'étudier les attitudes des autorités portuaires et des industriels face aux pollutions et à leurs contestations. Loin de faire fi de ces problématiques, la chambre de commerce puis le PAM ont construit un discours sur le respect du cadre de vie et ont tenté de prendre des mesures antipollution pour assurer le bon fonctionnement des quais. Si le port de Marseille apparaît comme un pionnier de la gestion environnementale en contexte maritime, dans un espace laboratoire des problématiques écologiques – la région Fos/étang de Berre, son action relève avant tout d'une *logique de verdissement*, c'est-à-dire d'une stratégie de *communication verte* qui vise à pérenniser les activités et à les rendre socialement acceptables face à la multiplication des critiques. Au gré des mesures prises, la dépollution des navires et le nettoyage des plans d'eau s'érigent en un véritable *green business*, dont l'autorité portuaire se saisit pour tenter de résister aux effets de la crise de 1979 et pour valoriser l'image d'un complexe propre à l'échelle internationale. La question environnementale qui, du point de vue des décideurs, constituait une contrainte au sortir de la guerre, est devenue, à l'orée des années 1990, un atout économique de premier ordre.

Ces résultats, qui proposent une autre lecture du second xx<sup>e</sup> siècle portuaire marseillais, sont autant de jalons posés pour de possibles prolongements de la recherche. Ils invitent à compléter l'analyse de certains trafics, à explorer de manière plus fine la redistribution des produits dans l'*hinterland*, à comparer les trajectoires économique-environnementales marseillaises avec d'autres situations nationales ou internationales, à la faveur d'éventuelles ouvertures d'archives, à s'intéresser au rôle des autorités et aux élites portuaires dans des institutions ou associations, comme l'Union des ports de France ou l'association des grands ports français, ou à étudier la dialectique entre compétition et coopération portuaires qui se déploie à différentes échelles.

## 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/>

*Les Arsenaux de la Marine*  
*Du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*  
Caroline Le Mao (dir.)

*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> 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 XVIII<sup>e</sup> siècle*  
Jean Mascart

