



**HAL**  
open science

## Résumé de mémoire original d'habilitation

Thierry Sauzeau

► **To cite this version:**

Thierry Sauzeau. Résumé de mémoire original d'habilitation. Revue d'histoire maritime, 2014, 19, pp.393-396. <10.70551/WJFV3493>. <hal-05042475>

**HAL Id: hal-05042475**

**<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-05042475v1>**

Submitted on 22 Apr 2025

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

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



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

numéro

19

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

*Les Amirautés en France et outre-mer  
du Moyen Âge au début du XIX<sup>e</sup> siècle*

Positions de thèses – 979-10-231-1416-4



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

ISBN papier : 979-10-231-0568-1

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

Dossier. Introduction – 979-10-231-1396-9

Dossier. Éric Barré – 979-10-231-1397-6

Dossier. Mathias Tranchant & Sébastien Hamel – 979-10-231-1398-3

Dossier. Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares – 979-10-231-1399-0

Dossier. Gilbert Buti – 979-10-231-1400-3

Dossier. Alain Morgat – 979-10-231-1401-0

Dossier. Alan James – 979-10-231-1402-7

Dossier. André Zysberg – 979-10-231-1403-4

Dossier. Édouard Delobette – 979-10-231-1404-1

Dossier. Raymonde Litalien – 979-10-231-1405-8

Dossier. Jean Pierre Chrestien – 979-10-231-1406-5

Dossier. Jacques Peret & Thierry Sauzeau – 979-10-231-1418-8

Dossier. Gilbert Larguier – 979-10-231-1407-2

Dossier. Michel Aumont – 979-10-231-1408-9

Dossier. Sylvain Coindet – 979-10-231-1409-6

Dossier. Silvia Marzagalli & Christian Pfister-Langanay – 979-10-231-1410-2

Dossier. Christian Pfister-Langanay – 979-10-231-1411-9

Dossier. Thierry Sauzeau – 979-10-231-1412-6

Dossier. Christian Borde – 979-10-231-1413-3

Varia. Daniel Castillo Hidalgo & Bruno Marnot – 979-10-231-1414-0

Varia. Alain Blondy – 979-10-231-1415-7

**Positions de thèses – 979-10-231-1416-4**

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),  
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 d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**  
n° 19 • 2014/2

Les amirautés en France  
et Outre-mer du Moyen Âge  
au début du XIX<sup>e</sup> siècle



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline, Gérard Le Bouëdec & Jean-Pierre Poussou

*La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790 [n° 1]*

*L'Histoire maritime à l'époque moderne [n° 2-3]*

*Rivalités maritimes européennes (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) [n° 4]*

*La Marine marchande française de 1850 à 2000 [n° 5]*

*Les Français dans le Pacifique [n° 6]*

*Les Constructions navales dans l'histoire [n° 7]*

*Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles [n° 8]*

*Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge [n° 9]*

*La Recherche internationale en histoire maritime : essai d'évaluation [n° 10-11]*

*Stratégies navales : l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux [n° 12]*

*La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII<sup>e</sup> siècle [n° 13]*

*Marine, État et politique [n° 14]*

*Pêches et pêcheurie en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours [n° 15]*

*La Puissance navale [n° 16]*

*Course, piraterie et économies littorales (XV<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle) [n° 17]*

*Travail et travailleurs maritimes, XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle : du métier aux représentations [n° 18]*

### SÉRIE « 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

## SOMMAIRE

### Éditorial

Jean-Pierre Poussou .....	7
---------------------------	---

### I. DOSSIER

## LES AMIRAUTÉS EN FRANCE ET OUTRE-MER DU MOYEN ÂGE AU DÉBUT DU XIX<sup>e</sup> SIÈCLE

### Introduction

Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares .....	11
---	----

### Notes sur l'Amirauté de France en Normandie au Moyen Âge

Éric Barré .....	21
------------------	----

### Le déploiement de l'Amirauté de France à La Rochelle à la fin du Moyen Âge

Mathias Tranchant & Sébastien Hamel .....	33
---	----

### De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne

Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares .....	49
---	----

### De l'amirauté de Provence aux amirautés provençales (XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)

Gilbert Buti .....	77
--------------------	----

### Le traité sur l'Amiral de France de La Popelinière

Alain Morgat .....	97
--------------------	----

### Une époque sans amiral : les grands maîtres de la navigation, 1626-1669

Alan James .....	109
------------------	-----

### La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'Amirauté de Honfleur au XVII<sup>e</sup> siècle

André Zysberg .....	119
---------------------	-----

### L'enquête des amirautés de 1665 en France à travers deux études de cas : le Bourg-d'Ault et Saint-Valéry-sur-Somme

Édouard Delobette .....	137
-------------------------	-----

### L'amirauté de Guyenne à Bordeaux aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles : son implication dans le commerce canadien

Raymonde Litalien .....	147
-------------------------	-----

	Les sièges de l'amirauté en Nouvelle-France :	
	Bretons et Normands face à l'administration et à la justice maritimes	
	Jean-Pierre Chrestien (†) .....	159
	Les amirautés du Centre-Ouest aux Temps modernes	
	Jacques Pêret & Thierry Sauzeau .....	181
	Les amirautés du Languedoc et du Roussillon	
	Gilbert Larguier .....	201
	Le fonctionnement de l'amirauté de Granville et ses rapports avec l'armement maritime au XVIII <sup>e</sup> siècle	
	Michel Aumont .....	223
	Naufrages et accidents maritimes dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII <sup>e</sup> siècle	
	Sylvain Coindet .....	233
4	Les pratiques administratives des amirautés du XVIII <sup>e</sup> siècle, entre spécificité locale et uniformisation : L'exemple de la gestion des congés	
	Silvia Marzagalli & Christian Pfister-Langanay .....	259
	La vie maritime normande à travers les droits de l'Amirauté (1780-1791)	
	Christian Pfister-Langanay .....	281
	De l'amirauté à l'inscription maritime, « L'estran compliqué » de la Saintonge maritime (1760-1865)	
	Thierry Sauzeau .....	301
	L'héritage des amirautés et les nouvelles juridictions dans la première moitié du XIX <sup>e</sup> siècle	
	Christian Borde .....	321
	Bibliographie sur les amirautés et leur environnement .....	339

## II

### *VARIA*

	La première modernisation portuaire au Sénégal : le rôle fondateur de Dakar (1880-1939)	
	Daniel Castillo Hidalgo & Bruno Marnot .....	347
	Lampédouse aux XVIII <sup>e</sup> et XIX <sup>e</sup> siècles	
	Alain Blondy .....	371

### III POSITIONS DE THÈSES

Résumé de mémoire original d'habilitation Thierry Sauzeau.....	393
Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en Provence, Fin XVIII <sup>e</sup> -début XX <sup>e</sup> siècle Laurent Pavlidis .....	397
Mémoires et thèses d'histoire maritime soutenus en 2012 et 2013 .....	401

### IV COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne</i> .....	405
Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), <i>Fureur et cruauté des capitaines en mer</i> .....	407
Philippe Haudrère, <i>Les Français dans l'océan Indien, XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle</i> .....	408
Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), <i>Dictionnaire des corsaires et pirates</i> .....	410
Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff, <i>Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Touffaire (1771-1794)</i> .....	412
Bruno Marnot, <i>Le Refus du déclin : le port de Bordeaux au XIX<sup>e</sup> siècle</i> .....	413
Éric Chaumillon, Emmanuel Garnier, Thierry Sauzeau, <i>Les Littoraux à l'heure du changement climatique</i> .....	419
Christophe Cérino, Michel L'Hour et Éric Rieth (dir.), <i>Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation</i> .....	421



III

## Positions de thèses



## RÉSUMÉ DE MÉMOIRE ORIGINAL D'HABILITATION

*Thierry Sauzeau*

*soutenu en 2012*

Dans son dossier d'habilitation soutenu à Poitiers en 2012 et intitulé *Histoire, mémoire et patrimoine des écosystèmes côtiers (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, Thierry Sauzeau a présenté un mémoire de recherche intitulé *L'archipel Saintongeais : deux siècles d'histoire littorale autour de la mer des Pertuis charentais (vers 1680-1860)*. Il étudie la trajectoire d'un espace original rural et maritime qui rassemble les estuaires de la Seudre et de la Charente mais aussi l'île d'Oléron. Ce littoral, soumis à des contraintes environnementales lourdes, a connu l'influence de trois grands ports Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, qui incarnent la dynamique atlantique. Sur la période mise à l'étude, un maillage de petits ports a dû gérer son aspiration et sa dépendance vis-à-vis des grands ports, avant de vivre un recentrage sur une économie agromaritime qui nécessitait l'entretien d'un réseau portuaire opérationnel, l'un des enjeux majeurs de l'étude.

La lecture de cette démonstration de 278 pages, appuyée sur 36 cartes, se fait en quatre temps. Deux premiers chapitres approfondissent la géohistoire de ce paysage littoral né de la mer et de la main de l'homme. Deux secteurs différents s'y font face. L'axe charentais s'appuie sur un arrière-pays où l'impact de Rochefort se mesure en termes d'assèchements menés dans l'estuaire, la petite Flandre, sans oublier les marais asséchés de la Boutonne, et de régularisation du cours du fleuve. De la Seudre à Oléron, c'est une colonisation de l'estran par les salines qui débute au Moyen Âge. Le sel est le poumon de ce territoire qu'il a façonné. Le déclin de son économie spéculative montre que ces salines offrent des possibilités de reconversion soit à travers des assèchements pour favoriser l'élevage, soit pour céder la place aux claires de l'économie ostréicole, soit pour la poldérisation en terres agricoles. L'estran, qui va devenir le cœur de la reconversion, illustre la dynamique d'élargissement de l'intégration juridique et économique d'un territoire. Ce monde de l'entre-deux, voué aux convoitises des goémoniers, des carriers et des éclusiers des pièges à poissons, devient au XIX<sup>e</sup> siècle un estran des pêcheries. Cohabitent alors le modèle du paysan des écluses et celui du pêcheur inscrit, pêcheur des courtines sur les hauts fonds, puis de l'ostréiculture, car le dragage des huîtres, libéralisé sous la Révolution et la

Restauration, entraîne un épuisement des bancs. On passe ainsi graduellement à un estran aménagé, cadastré, encadré.

394

Les deux parties suivantes montrent l'impact de la dynamique des paysages sur la trajectoire des deux segments du territoire saintongeais. De Brouage à La Seudre, on assiste à des dynamiques différentielles. Sous Louis XIV, le havre de Brouage connaît déjà un déclassement. Les îles de Marennes et d'Arvert deviennent le cœur de l'activité saunière, mais là encore le défi reste le maintien des accès vers les chenaux et les ports de ce tissu irrigué par la Seudre et ses chenaux. La cartographie de la circulation fluviale traduit la déprise salicole : certains ports sont désaffectés, d'autres survivent à force de travaux, et certains sites déclassés sont réinvestis. En tenant compte de l'arrière-pays, on comprend pourquoi certains sites sont privilégiés. Les investissements se focalisent sur trois zones particulières, Marennes où il a fallu canaliser l'accès et établir une liaison avec la Charente, La Tremblade et L'Eguille où on assiste à une véritable reconstitution portuaire. L'activité de pêche est soumise aux mêmes fluctuations. La grande pêche appartient au passé, et l'avenir est aux poissons frais côtiers et surtout aux huîtres qui trouvent sur Bordeaux et Royan un marché très porteur. D'Oléron à la Charente, les mutations sont tout aussi importantes. À Oléron, les ports dépendent de la lutte contre la sédimentation qui les condamne. Sous l'Ancien Régime, les travaux réitérés qui mobilisent tous les acteurs sont vains à Saint-Denis et au Douhet alors que dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle l'engagement de l'État et des investisseurs privés dans des projets privés de poldérisation après la loi de 1807 favorise le port de La Perrotine avant la montée en puissance de Boyardville, autour du chantier du fort. Sur la Charente Rochefort et Tonnay-Charente sont les bénéficiaires d'une concentration des activités. Rochefort se dédouble pour devenir un port marchand, dont la croissance du trafic est évidente dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Tonnay-Charente, dont l'avenir semble limité sous l'Ancien Régime, connaît un fort développement au XIX<sup>e</sup> siècle. Les ports amont de Saintes et Angoulême pâtissent de cette évolution, tout comme les ports fluviaux, véritables ports de campagne et de chargement de matériaux – pierres de Crazanne et de Taillebourg – tandis que les ports d'estuaire de Fouras, Aix, Port-des-Barques sont condamnés à la modestie et à assurer des missions de mouillage et de pilotage, ce qui ne peut faire oublier que l'estuaire assure aussi une fonction nourricière.

Ces trajectoires qui s'organisent autour de l'archipel portuaire traduisent les recompositions économiques et maritimes internes et le repositionnement de l'espace saintongeais dans les différentes dimensions de la géographie des échanges ; ce sont les deux parties suivantes. La déprise des salines frappe la Seudre quand Oléron connaît au XIX<sup>e</sup> siècle une croissance de l'activité salicole.

L'activité agricole progresse par la croissance des surfaces herbagères. En revanche le vignoble recule quand il progresse sur la moyenne Charente, autour de Cognac. Ainsi le littoral de la Seudre subit un double traumatisme, avec la chute du sel et du vin ce qui libère les énergies nouvelles pour des reconversions nécessaires. Si l'on y ajoute les différentiels démographiques qui sous-tendent la demande saintongeaise, on assiste sur le littoral à un fort contraste entre la dynamique oléronaise et la recherche de voies alternatives sur la Seudre. Sur la Charente, Rochefort, le port militaire industriel au cœur de la révolution fer et vapeur, et Tonnay-Charente, port du cognac et charbonnier, connaissent une véritable croissance. Cette recomposition s'inscrit dans une reconfiguration des horizons commerciaux des ports saintongeais. Si les échanges maritimes locaux et internationaux sont maintenus, on assiste à l'effondrement des échanges nationaux qui reposaient sur le sel. Les navires venaient décharger à Rochefort ou La Rochelle avant d'aller prendre leurs cargaisons de sel et de vin en Seudre. Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, le basculement du centre de gravité du commerce international se fait au profit de Tonnay-Charente. La mer des Pertuis est doublement victime de la chute du sel et du recul rochelais au XIX<sup>e</sup> siècle. Quant aux ports de la Seudre et Oléron, finalement ils s'appuient sur une diversification de leurs activités où se mêlent les produits agricoles et bien évidemment la nouvelle économie conchylicole.

Dans cette métamorphose, le renouvellement des acteurs est essentiel. Les deux ultimes parties proposent une galerie de portraits de ceux qui relèvent le défi de la rupture de l'économie du privilège que constituait l'économie atlantique de la gabelle et de l'exclusif. Dans l'économie du privilège dominaient le monde de la ferme, celui des propriétaires de marais salants non résidents souvent d'origine bordelaise ou charentaise – noblesse, bourgeoisie, fournisseurs de la Marine. La Révolution est une rupture majeure. C'est le temps du repli foncier des anciennes élites. C'est l'avènement d'une nouvelle élite de marchands – Eschauzier, Garesche, Tolluire – qui s'emparent des leviers des pouvoirs locaux : mairies, conseils d'arrondissement, conseils généraux, tribunaux de commerce. Certains ont même des liens avec la haute banque parisienne. Ils disposent ainsi d'un réseau de relations qui leur permet de répondre à leur objectif majeur : obtenir les soutiens politiques et financiers pour effectuer les travaux nécessaires au maintien du réseau portuaire local. À Tonnay, la bourgeoisie locale, qui a bien négocié le virage révolutionnaire, s'est aussi renouvelée après la faillite d'Augier, comme précédemment, par mobilité géographique avec les Renault, Richard, Abbadi, Bizat qui ont su s'orienter vers le commerce des eaux de vie et de la houille.

Cette trajectoire se lit aussi dans la composition du monde des marins. L'aspiration de la Saintonge par les ports de commandements du système

atlantique, notamment Bordeaux, fait que le cabotage et la pêche ont été victimes de l'appel du grand large, et ne représentent que 25 % des effectifs au XVIII<sup>e</sup> siècle. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la rétractation des armements au long cours a plusieurs conséquences : l'interruption de la filière de formation, l'abandon d'une partie des jeunes des campagnes de la filière maritime et le repliement de l'activité maritime sur les activités de pêche et de cabotage dans les bourgs littoraux. C'est un retour à la situation qui prévalait avant l'intégration dans les systèmes atlantiques. Dans ces bourgs littoraux où la bivalence pêche-viticulture ou saunage-dragage des huîtres avait maintenu le lien avec la mer, c'est de l'étran que vient le renouveau avec la professionnalisation maritime et la croissance des effectifs d'inscrits. L'ostréiculture se développe en associant des pêcheurs, des « coureurs de vases » collectant les huîtres, des sauniers qui ont transformé leurs œillets en viviers ou parcs. Ce sont aussi les débuts de la concession du domaine maritime, après sa reprise en main, pour contrôler le monde des ostréiculteurs. De vivier des équipages au long cours de Bordeaux et de La Rochelle, la Saintonge est devenue une terre d'inscrits et de concessionnaires se livrant à la conchyliculture sur le premier bassin atlantique : Marennes-Oléron.

Sur deux siècles, la trajectoire d'un espace littoral peut donc être menée à bien, en plaçant au cœur de la démonstration le maillage portuaire fait de ports petits et moyens. Il s'agit d'un modèle concret qui fait écho aux travaux de Gordon Jackson et d'Amélia Polonia. Cette étude se lit aussi comme une invitation à réécrire les trajectoires de littoraux des façades maritimes européennes sur des territoires ruraux disposant d'une guirlande de petits ports, à l'instar de la Saintonge. Plus au nord, on songe à l'Aunis et au pertuis Breton, mais aussi à la baie de Noirmoutier, à Bouin et Bourgneuf, au Pays Guérandais, à la presqu'île de Rhuys et au golfe du Morbihan. Vers l'Europe septentrionale, les littoraux scandinaves, suédois, danois et norvégiens font écho à l'organisation des littoraux ibériques d'Aveiro, de Porto et de Vigo.