

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^e siècle*

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



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^e 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^e-XIX^e 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^e-XIX^e 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^e 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^e-XXI^e siècle) [n° 17]

Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e 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^e 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^e 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^e-XVIII^e 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^e 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^e et XVIII^e 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 ^e siècle	
	Michel Aumont	223
	Naufrages et accidents maritimes dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII ^e siècle	
	Sylvain Coindet	233
4	Les pratiques administratives des amirautés du XVIII ^e 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 ^e 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 ^e et XIX ^e 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 ^e -début XX ^e 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^e-XIX^e 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^e 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

I. DOSSIER

**Les amirautés en France et Outre-mer
du Moyen Âge au début du XIX^e siècle**

DE L'AMIRAUTÉ À L'INSCRIPTION MARITIME, « L'ESTRAN COMPLIQUÉ » DE LA SAINTONGE MARITIME (1760-1865)

Thierry Sauzeau

Centre de Recherches interdisciplinaires en histoire, arts et musicologie

(CRiHAM – EA 4270)

Institut d'études acadiennes et québécoises (IEAQ), Université de Poitiers

Ceux qui ont profité du fort coefficient de marée du samedi 12 août pour aller pêcher quelques huîtres, palourdes ou coques, ne devaient pas se sentir seuls... C'est la journée qu'a choisie l'association IODDE pour [...] compter les pêcheurs à pied sur tout le tour de l'île d'Oléron : plus de 4 000 en tout¹.

Aujourd'hui comme hier, la portion de grève alternativement couverte et découverte par la mer, l'estran, reste considérée comme un espace de liberté, de parcours et de cueillette. Sur le littoral saintongais, la bande côtière concerne 200 kilomètres, trois estuaires – Charente, Seudre, Gironde –, et la plus vaste île du Ponant, Oléron. Si les côtes basses bordent la mer intérieure dont l'estran sablo-vaseux couvre 150 km², à l'ouest d'Oléron l'estran rocheux s'étend sur 50 km².

Déjà exploité à la Préhistoire², cet eldorado devint un enjeu de pouvoir aux temps historiques³. En Saintonge, les moines défricheurs du Moyen Âge ont eu le pied suffisamment marin pour couvrir l'estran de pêcheries. Établissements permanents – murs de pierre, pieux de bois – ou temporaires – filets calés –, la question n'est pas tranchée. Toujours est-il que ces installations ont donné lieu aux premiers textes de lois sur les usages de l'estran⁴. Attaquée sous les premiers

1 *Le Littoral*, n° 5049, 1^{er} septembre 2006, p. 4.

2 Luc Laporte, « Les occupations néolithiques sur la façade littorale du centre-ouest », dans Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du centre-ouest atlantique*, Poitiers, Société des Antiquaires de l'Ouest, 1998, p. 51-74.

3 Spécialiste d'histoire des îles du Ponant, Dominique Guillemet affirmait qu'au XVIII^e siècle, « le roi devint seigneur par un mélange d'intérêts géostratégiques et financiers » : « Seigneuries insulaires du Ponant et monarchie (XVI^e-XVIII^e siècles) », dans Gérard Le Bouëdec et Jean-François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XVI^e au XX^e siècles*, Rennes, PUR, 2000, p. 41-56.

4 On songe ici aux Rôles d'Oléron, ancêtres du droit maritime international, tournés vers les opérations de sauvetage des biens et des personnes suite à un naufrage : Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1828-1845, t. I, p. 323-354.

Valois, la seigneurie reflua durant les guerres de Religion, sous la pression des communautés littorales. Coup de majesté en pleine guerre civile, l'ordonnance de 1584, promulguée par Henri III, a inauguré le discours normatif de l'État sur les usages de la côte. Certes, il ne s'agissait que d'un coup d'épée dans l'eau salée. Le texte prévoyait bien la répression des « seigneurs qui prétendent avoir droict de fief esdits parcz et pescheries »⁵. Cependant, dans le contexte saintongeais, l'amirauté de Brouage⁶ ne paraît avoir pris réellement les choses en main qu'après son transport à Marennes en 1641⁷.

302

Entre-temps, une ordonnance de 1629 était venue réaffirmer les prétentions de la monarchie, sans résultat⁸. C'est à Jean-Baptiste Colbert et sa grande ordonnance de la Marine (1681) que remonte la réelle prise en main de la question. En effet, le texte passe pour avoir codifié l'actuel domaine public maritime. Après avoir défini ce que comprenait le « bord et rivage de la mer », le texte précisait immédiatement : « Faisons défense à toutes personnes de bâtir sur les rivages de la mer, d'y planter aucuns pieux, ni de faire aucuns ouvrages, qui puissent porter préjudice à la Navigation, à peine de démolition des ouvrages, de confiscation des matériaux et d'amende arbitraire⁹ ». En réalité, seul l'encadrement administratif des naufrages fut réalisé à l'époque¹⁰. L'année 1681 marqua néanmoins la naissance d'un système à peu près stable où les officiers d'amirauté réunissaient enfin les fonctions administratives et judiciaires¹¹.

Après le règne belliqueux de Louis XIV (1661-1715), la paix avec l'Angleterre permit les réels progrès d'une législation de plus en plus détaillée et spécialisée. Entre 1723 et 1744, autour de l'enquête de l'inspecteur royal des pêches Le Masson du Parc (1727), on peut recenser une dizaine de textes de loi

5 « Édit du Roi concernant les ordonnances et réglemens de la juridiction de l'Admirauté (mars 1584) » dans J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes...*, op. cit., t. IV, p. 320.

6 L'Édit de création de l'amirauté de Brouage par Henri III date de 1587, selon Henri Meschinot de Richemont, *Introduction à l'inventaire de la série B des archives départementales de la Charente Inférieure*, La Rochelle, Marteau, 1893, p. 47.

7 En 1623, Seguin d'Authon, « chevalier baron [...] de l'isle d'Olleron » pouvait encore, devant notaire, arrenter « une place à bastir éclose a pescher poisson » quoiqu'il fût pourtant « Conseiller du Roy en ses conseils d'Etat et premier gentilhomme ordinaire de sa Chambre et son Sénéchal en Saintonge » : Archives départementales de Charente Maritime (désormais AD 17), 3^oX-23.

8 « La compétence de l'Amirauté, encore controversée en 1584, [...] fut très expressément déclarée par les art. 448, 450 et 451 de l'ordonnance de 1629 mais une rédaction vicieuse de l'Édit sur le commerce de 1673 l'ayant mise en question, elle fût confirmée par un arrêt du conseil de 1679 » (J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes...*, op. cit., t. IV, p. 325).

9 *Ibid.*, p. 399.

10 C'est ainsi que le règne de Louis XIV sert de point de départ aux études d'Alain Cabantous, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993, et plus régionalement de Jacques Péret, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2005.

11 J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes...*, op. cit., t. IV, p. 325.

consacrés à l'estran¹². Avec les limites des institutions d'Ancien Régime, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, Marennes, comme les 57 sièges particuliers d'amirauté, était en mesure de faire respecter les textes royaux dans ce domaine. À compter des années 1760, on peut donc évaluer les missions, les moyens et les résultats des autorités maritimes dans l'espace saintongeais.

C'est d'abord en compagnie de « ces Messieurs » de l'amirauté de Marennes qu'il est bon d'aborder cette problématique. L'histoire de l'activité de l'amirauté est connue, grâce à la conservation des liasses de cette cour de justice maritime. Peuplée d'officiers propriétaires de leur charge, l'institution était bien trop marquée par son caractère d'Ancien Régime pour survivre aux années révolutionnaires. Elle fut abolie en 1791 sans être remplacée. C'est pourquoi la question de l'héritage de cette autorité unique mérite une attention particulière. Quatre à cinq départements ministériels ont été plus ou moins impliqués dans les affaires maritimes après 1791. Il revint aux travaux préparatoires de la loi sur la pêche maritime côtière (1853), le mérite d'avoir dénoué l'écheveau des conflits de compétence des années 1791-1853¹³. À ces écrits officiels répondent, sur le terrain, les correspondances des bureaux de l'inscription maritime, à Marennes, Oléron ou Rochefort¹⁴. Les commissaires étaient alors les observateurs impuissants des errements de la gestion de l'estran. Grâce à la loi de 1853, ils furent les acteurs privilégiés de sa reprise en main sous le Second Empire. Des registres de pêcheries¹⁵, ouverts, dans les années 1850, mirent un estran cadastré à la disposition des huîtres, les ancêtres des ostréiculteurs. Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, dans un contexte de révolution scientifique et industrielle, il importe enfin de voir comment la Marine parvint à encadrer la mutation de la pêche vers les cultures marines, sur « l'estran compliqué » de la Saintonge maritime.

- 12 En 1849, le « Rapport de la commission instituée [...] pour l'examen d'un projet de loi sur la pêche maritime côtière », cite une rafale de déclarations, d'ordonnances et d'arrêts. Service historique de la Défense – Département Marine de Rochefort [désormais SHD-R], imprimé, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853 portant règlement sur la police de la pêche maritime côtière, précédé de documents*, p. 26.
- 13 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853 portant règlement sur la police de la pêche maritime côtière, précédé de documents*, Paris, Imprimerie nationale, 1880, p. 15-54.
- 14 SHD-R, 7 P³ 2-3, 1813-1819, Correspondances au départ du bureau de Rochefort ; 10 P² 1-7, 1796-1870, Correspondance au départ du bureau de Marennes ; 11 P² 1 à 7, 1831-1871, Correspondance au départ du bureau d'Oléron ; 11 P² 27-32, 1830-1858, Dépêches ministérielles reçues au bureau d'Oléron.
- 15 SHD-R, non coté (n.c.), 1863, Registre des pêcheries du quartier de Rochefort ; 10 P⁸ 1, 1857-1874, Registre des pêcheries de Marennes – viviers, claires et parcs à huîtres ; 11 P⁶ 1, 1854-1873, Registre des pêcheries d'Oléron – écluses à poissons ; 10 P⁸ 9, 1860-1913, Registre des pêcheries de Royan – parcs, claires ainsi que hauts et bas-parcs. Ces fonds conservés localement sont à compléter avec les matricules de pêcheries des fonds du Service historique de la Défense, conservés à Vincennes dans la sous-série CC⁵ qui n'ont pu être consultés.

SOUS L'AUTORITÉ UNIQUE DE « CES MESSIEURS DE L'AMIRAUTÉ DE SAINTONGE »
(1760-1791)

En Saintonge, l'amirauté de Brouage, « sise à Marennes », s'attachait à un environnement essentiellement rural. La surveillance de l'estran revêtait ici deux types d'enjeux : la liberté de la navigation et la préservation des ressources. Il s'agissait de secteurs sensibles. Le pays des salines de Brouage était situé le long du rail de Bordeaux, et était peuplé de 70 000 à 80 000 habitants, dont la côte constituait la réserve alimentaire. Face à l'ampleur des tâches de surveillance et de gestion, l'amirauté de Marennes disposait de moyens limités. Sur un littoral sans grand port, pauvre en taxes, elle semble néanmoins être parvenue à mener à bien ses missions sur l'estran. Il importe d'évaluer comment.

Préserver les équilibres traditionnels de la société côtière

304

Institution typique de l'Ancien Régime, l'amirauté de Marennes s'attachait à préserver les équilibres socioéconomiques, en lien avec le rivage. La surveillance de l'estran mettait « ces Messieurs » en contact avec quatre groupes sociaux assez différents.

Le monde des gens de mer était des mieux contrôlé et leurs activités, sous le double regard des classes de la Marine et de l'Amirauté, étaient étroitement surveillées. Toutefois, au nombre de 2 000 à 3 000 au plus, ces gens de mer n'étaient qu'une minorité au sein de la population riveraine¹⁶. De plus, ils étaient majoritairement salariés du grand commerce, donc peu impliqués dans l'exploitation des ressources de la côte. Quant aux pêcheurs côtiers – 15 à 20 % de l'effectif des gens de mer –, ils échappaient aux classes. C'était le monde des poseurs d'engins des estuaires ou des « coureurs de vase » tendant leurs courtines sur les vasières des pertuis¹⁷. Cette tolérance permettait d'amariner à bon compte des hommes qui pouvaient naviguer sans crainte de se voir imposer un rôle ou le service du roi. Comme Jean Lavergne-Bourcefranc, né en 1753 – classé de 1768 à 1787 –, on les laissait sans doute « subsister au moyen d'une courtine, à condition d'y former des matelots¹⁸ ». Cette politique permettait une forte mobilité sociale au sein des classes de la Marine¹⁹. Il fallait encore ajouter les sauniers intéressés à la pêche des huîtres

16 En croisant les chiffres de Franck Parot-Abelard, *Les Gens de mer classés sur les registres de la Marine Royale, dénombrement et cartographie entre la Loire et la frontière d'Espagne (1773-1783)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1997, et ceux des correspondances, la fourchette s'établit entre 5 % à Marennes et 1,5 % à Oléron.

17 Thierry Sauzeau, « Deux siècles d'aménagements de l'estran en Saintonge maritime (1680-1880) », communication présentée au colloque « Aménagements civils portuaires et littoraux du XVI^e siècle à nos jours », UBS-Lorient, 2006, à paraître.

18 SHD-R, Registre des Novices du Quartier de Marennes (1764-1787), 10 P 3-4, fol. 60, n° 20.

19 Les deux tiers des apprentis n'étaient pas fils de gens de mer, selon Thierry Sauzeau, « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e et XIX^e siècles », *Techniques & culture*, n° 45, 2005/1, p. 71-88.

qu'ils conservaient dans leurs marais l'hiver, à des fins d'autoconsommation ou de commerce²⁰. Paysans d'un estran en deçà du trait de côte, les salines, ils exerçaient aussi une pression sur l'écosystème au-delà du trait de côte, sur le rivage. Depuis la fin du XVII^e siècle, les aménagements de claires à huîtres s'étaient étendus²¹. Il y avait enfin les ancêtres des pêcheurs à pied et les tenants d'écluses à poissons, pluriactifs du littoral²² trop nombreux pour être surveillés.

L'estran était un espace de compétitions en cascade, où l'amirauté intervenait dès qu'un conflit touchait l'une de ses missions. En matière de protection de la ressource, les écluses, pêcheries aux épais murs de pierres sèches, étaient souvent incriminées et on les accusait de favoriser les naufrages. Elles furent toutefois défendues par l'intendant Bégon en 1702²³ et par l'inspecteur Le Masson du Parc en 1727²⁴. Quant aux installations huîtrières, parcs sur l'estran et claires dans les chenaux de Seudre ou d'Oléron, elles représentaient un double obstacle. D'une part, elles sclérosaient progressivement le réseau de chenaux qui permettaient de faire « boire » les salines. D'autre part, elles gênaient les opérations de chargement du sel sur les navires au mouillage²⁵. Dans la plupart de ces affaires, la navigation et les gens de mer faisaient figures de victimes mais les pêcheurs étaient aussi rappelés à l'ordre, lorsqu'il s'agissait de préserver une ressource en crise²⁶. Loin de défendre les seuls marins, le siège garantissait aussi la sécurité alimentaire des gens de la côte²⁷.

- 20 Thierry Sauzeau, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVII^e-XIX^e siècles) », *Revue historique du Centre-Ouest*, t. 2, 2005/2, p. 321-368.
- 21 Bibliothèque nationale de France (BnF), fonds Arnoult, ms. 21 329, p. 412 et 438. En 1688, l'intendant Arnoult décrivait un élevage pratiqué « dans les marais salants » où l'on creusait « de petits réservoirs élevés des quatre côtés en forme de chaussée avec de la terre grasse », dans sa lettre à Chateaufort, secrétaire d'État à la religion prétendue réformée.
- 22 Gérard Le Bouëdec, « La pluriactivité des sociétés littorales, XVII^e-XIX^e siècles », *Annales de Bretagne*, t. 109, 2002/1, p. 61-90.
- 23 SHD-R, Correspondance de l'intendant avec la Cour, 1 E 34, lettre du 15 janvier 1702 à Pontchartrain, Chancelier de France : « Je n'estime pas, Monsieur, que l'ont doive détruire les parcs et pescheries qui sont le long des côtes [...], attendu que ces sortes de pescheries fournissent à une partie de la subsistance des villages circonvoisins et mesme sont d'un grand secours pour cette ville (La Rochelle) ».
- 24 AD 17, 4 J 3440, Le Masson du Parc, « Procès verbal de la visite faite dans le ressort de l'Amirauté de Marennes », fol. 51 : les pêcheries « sont éloignées [...] du passage ordinaire des vaisseaux », et on souhaite que « le nombre en fût augmenté de manière [à] servir de digue et rompre les lames qui rongent le terrain ».
- 25 Le siège constatait « le rétablissement des claires condamnées en maints endroits de la rivière, laquelle est obstruée par ces établissements » (AD 17, B 157, 1774, Amirauté de Marennes).
- 26 Une remontrance du siège accusait « nombre de particuliers [qui] vont avec des bateaux sur les rochers de l'étendue du présent siège où il croît des huîtres, les draguent avec des machines en fer et emportent tous les fraies, ce qui est un préjudice considérable au pays » (*ibid.*, B 150, 1767, Amirauté de Marennes).
- 27 La « deffense à tous les mariniers d'aller sur les rochers avec des batteaux où croissent les huîtres les raguer avec aucun instrument de fer » venait de la nécessité de protéger les « jeunes personnes [...] qui vont sur lesdits rochers à marée basse ramasser desdites huîtres & sont en outre privés d'un commerce qui se faisait en les vendant aux sauniers [...] » (*ibid.*).

Sur l'estran compliqué de la Saintonge maritime, la mission de l'amirauté de Marennes consistait bien à préserver les équilibres entre les diverses composantes de la société. Au service du droit, cette institution n'en demeurait pas moins contrainte de naviguer à vue, entre modestie des moyens et lourdeur des tâches.

Un personnel peu motivé dans un ressort très vaste

Au regard de son voisin immédiat, La Rochelle²⁸, le siège de Marennes faisait figure de parent pauvre. Vers 1650, le montant de la charge de lieutenant général ne représentait que la moitié de la valeur de l'office rochelais²⁹, pour un ressort quatre fois plus vaste. La police de l'estran n'étant qu'une de leurs missions, il faut étudier comment les officiers de l'amirauté parvenaient malgré tout à s'en acquitter.

306

À la fin du XVIII^e siècle, en comparaison des vingt-cinq à quarante employés rochelais³⁰, Marennes ne disposait que de douze officiers. Outre le lieutenant général, chef de la juridiction, on comptait un procureur du roi, représentant le ministère public, un greffier et un huissier. En dehors de ce personnel résidant, huit procureurs postulants étaient affectés à des missions de terrain. Il s'agissait souvent de rejoindre les points du littoral, sur rapport des gardes-côtes. Le ressort était en effet divisé entre trois gardes-côtes généraux – Oléron, sud Seudre et Gironde, nord Seudre et Charente –, assistés de gardes-côtes particuliers. Jacques Péret a bien montré ces hommes au travail autour des procédures de naufrage. La lenteur et l'inertie des officiers le disputaient souvent à la malhonnêteté des gardes-côtes³¹. À la décharge de ces hommes, il faut avouer que seuls les trois magistrats du siège pouvaient vivre d'un travail qui n'était qu'une activité d'appoint pour les autres. Six des huit procureurs postulants étaient notaires. Quant aux gardes-côtes, ils appartenaient à l'élite de la société rurale – laboureurs, artisans. On comprend mieux alors les déboires d'un Le Masson du Parc, contraint de visiter seul le ressort, « le lieutenant du siège étant absent car occupé à ses vendanges et le procureur du roi [...] ayant les fièvres³² ».

Fort heureusement, la Déclaration du 20 septembre 1729 avait mis en place une forme d'autogestion de la ressource sur les côtes. Un « Règlement et partage des pêcheries entre les pêcheurs de Marennes et élection de leur syndic » en

28 Albert-Michel Luc, « Ces Messieurs de l'Amirauté de La Rochelle en pays d'Aunis au XVIII^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec et Jean-François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, op. cit., p. 129-143.

29 Christian Schnackenburg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative*, thèse de droit, université Panthéon-Assas, 1975.

30 Albert-Michel Luc, « Ces Messieurs de l'Amirauté de La Rochelle... », art. cit., p. 130.

31 Jacques Péret, *Naufrages et pilleurs d'épaves...*, op. cit., p. 91 à 102.

32 AD 17, 4 J 3440, Le Masson du Parc, « Procès verbal de la visite faite dans le ressort de l'Amirauté de Marennes », fol. 32.

illustre l'application³³. Le syndic ou garde-juré élu était installé par le lieutenant général avec les obligations suivantes :

1°. Visite hebdomadaire des filets. 2°. Contrôle des techniques de pêche, maillage du poisson « blanquet » (3 pouces). 3°. Veiller à ce que la pêche des huîtres & moules soit conforme aux ordonnances. 4°. Engagement de signaler aux officiers les infractions. 5°. Remise, chaque 1^{er} mai de la durée de son syndicat, d'un rôle des pêcheurs au greffe de l'Amirauté. 6°. Avertir les officiers de l'Amirauté des bris, naufrages et échouements dans la paroisse.

Une fois alertés, « ces Messieurs » prenaient les mesures urgentes. Cependant, si le « temps de réaction » sur une affaire de naufrage se mesurait en jours, sur l'estran il se mesurait en années. Ainsi, pour protéger les bancs d'huîtres à la suite du gel de l'hiver 1765-1766, le procureur du roi fit paraître une remontrance en 1767³⁴, mais il fallut attendre 1769 avant qu'une sentence du lieutenant général du siège ne désignât des « huissiers visiteurs (...) pour saisir les délinquants et dresser procès-verbal en exécution desdits jugements³⁵ ».

L'estran ne constituait pas la priorité du travail de l'amirauté. Familiers des platins vaseux du ressort, les pêcheurs à la courtine étaient ses indicateurs privilégiés, leur garde-juré son auxiliaire de police. Le siège pouvait parfois déclencher une opération « coup-de-poing ». En réalité, comme souvent sous l'Ancien Régime, « la transgression de la norme de la communauté était en principe directement punie par celle-ci ». L'amirauté se limitait aux « cas extrêmes, où l'arbitrage exogène par les agents du pouvoir était indispensable³⁶ ». Si cette institution présentée comme décadente³⁷ parvenait à remplir son office, c'était aussi grâce à un contexte de stagnation économique.

L'accompagnement d'une croissance économique ralentie

Face à l'inertie de l'amirauté, l'autogestion ne décourageait pas les mutations. Néanmoins, on vit apparaître à la fin du XVIII^e siècle quelques « coups de majesté » destinés à donner ses bornes à l'économie côtière de la Saintonge.

Du côté des écluses installées sur les banches rocheuses, la cause sembla entendue dès 1737. Instituée pour juger de la validité des titres de possession,

33 *Ibid.*, B 147, 1764, Amirauté de Marennes.

34 *Ibid.*, B 150, 1767.

35 *Ibid.*, B 152, 1769.

36 Cette conclusion est fondée sur l'étude du commerce des grains par Nicole et Yves Castan, *Vivre ensemble. Ordre et désordre en Languedoc, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Gallimard, 1983.

37 Marie-Anne Rasse, *L'Amirauté de Marennes à la fin du XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1994, conclut sur cette idée à l'appui de la thèse de Christian Schnackenburg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1662-1792)*, *op. cit.*

aux termes de l'ordonnance de 1584, une commission prononça quelques démolitions mais conserva la plupart des installations, une fois reconnu qu'elles n'étaient pas nuisibles à la navigation³⁸.

C'est sur l'estran vaseux du « coureau » d'Oléron et de l'estuaire de la Seudre que fut déployée l'activité la plus intense. En 1746, un arrêt du Conseil royal mentionnait « les alluvions de la rivière de Seudre [où] depuis près d'un siècle il ne s'y était fait aucun établissement de marais sallant³⁹ ». Cet immobilisme n'était qu'apparent. À l'avant des salines, l'estran vaseux faisait l'objet d'une forte mise en valeur par les acteurs de l'économie huîtrière. En 1762, un arrêt du Conseil d'État ordonna aux « propriétaires et tenanciers [...] de faire démolir 52 claires ou réservoirs formés de terre mouvante sur le chenal d'Ors et 90 claires ou petits parcs fermés par des murs de pierres sèches dans les dehors de la citadelle du Château d'Oléron et généralement toutes [celles] construites sur les bords, terrains plats, vasards de la rivière de Seudre⁴⁰ ». Renouvelée en 1774⁴¹, après une importante récurrence, cette interdiction put recevoir un début d'application en 1784. Un arrêt du Conseil détermina une bande « sur une largeur de 100 toises (150 mètres), à partir de la haute mer des mortes eaux » où devraient désormais être implantés les réservoirs à huîtres⁴². L'activité huîtrière put dès lors se développer, au risque de concurrencer directement les salines : elle rognait leurs territoires, détournait le flux de marée, obstruait les chenaux et débauchait des sauniers peu motivés par un régime de faire valoir-indirect peu favorable⁴³. La filière huître était en phase de structuration⁴⁴ et seuls les blocages réglementaires, fiscaux, techniques et humains de l'Ancien Régime la cantonnaient encore à l'âge artisanal.

Ce n'est finalement que lorsque les limites de l'autogestion étaient atteintes que l'amirauté se saisissait des problèmes pour statuer elle-même ou faire arrêter par le Conseil du roi les mesures qui s'imposaient. Au *statu quo* établi du côté des écluses à poissons, répondait sur l'estran vaseux une reprise en main propre à maintenir l'équilibre entre le sel et les huîtres.

38 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 56.

39 AD 17, Amirauté de Marennes, B 46, années 1777-1781.

40 *Ibid.*, B 145, année 1762.

41 *Ibid.*, Amirauté de Marennes, B 157, année 1774.

42 Charles-Esprit Le Terme, *Règlement général et notice sur les marais de l'arrondissement de Marennes*, Rochefort, Ferrand, 1826, p. 288-289.

43 Sarah Réault-Mille, *Les Marais charentais. Géohistoire des paysages du sel*, Rennes, PUR, 2003.

44 Michel Grelon (*Saintonge, pays des huîtres vertes*, La Rochelle, Rupella, 1978, p. 37) évoque le seigneur de Touchelonge (Marennes) et son « Projet d'association pour l'élevage et le transport des huîtres de Marennes à Paris » de 1779, avec pour objectif une livraison annuelle de 1,5 million d'huîtres ; il prévoyait d'utiliser 50 conducteurs, 150 chevaux et 30 voitures.

Au total, l'Ancien Régime côtier avait confié à l'amirauté un rôle d'observatoire et d'arbitrage entre les activités en compétition sur l'estran. Forts du soutien des communautés de pêcheurs côtiers, « ces Messieurs » intervenaient dans les situations de grave déséquilibre. C'était le cas en Saintonge, à la fin du XVIII^e siècle, où une révolution huîtrière, que l'autorité maritime contenait à grand-peine, semblait bel et bien enclenchée.

LE TEMPS DES CONFLITS (1792-1853)

C'est sous le double signe des révolutions française et industrielle que le destin de l'estran fut scellé entre 1792 et 1853. La loi du 13 août 1791, en supprimant les amirautés, avait omis de désigner explicitement la juridiction qui connaîtrait à l'avenir des contraventions commises sur l'estran. L'éclatement de la direction unique s'effectua dès lors sur fond de basculement dans un environnement économique libéral, facteur de croissance, de crises et de mutations dont la côte subit les dommages collatéraux.

La satisfaction de « clientèles » plus que l'intérêt général

Il importe d'emblée de recenser les changements radicaux vécus par la société côtière de Saintonge. Pour participer à la curée des compétences de l'amirauté, chaque institution put se targuer de défendre, sur l'estran, les intérêts d'une catégorie d'usagers.

Conséquence d'un quart de siècle de guerre maritime (1792-1815), la Saintonge, qui était un vivier de matelots du long cours, avait d'abord été frappée de plein fouet par l'écroulement de l'économie atlantique. Bien que fortement mobilisés dans la Marine, les marins des classes, qui gagnaient jadis leur pain sur les long-courriers, entamèrent une reconversion vers les petites pêches⁴⁵. Par ailleurs, la tolérance en vigueur pour les marins pêcheurs tomba au moment de la levée en masse. Pour compenser ces exigences nouvelles, l'administration des classes, devenue inscription maritime par loi du 3 Brumaire an IV, revendiqua pour les inscrits, le monopole sur les ressources côtières et sur la navigation. La protection des « populations maritimes, spécialement appelées, par leur état, à recueillir les produits de la mer⁴⁶ », servit de fil rouge à l'action de la Marine durant tout le XIX^e siècle.

45 Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre, XVIII^e-XIX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2005.

46 SHD-R, 10P2.3, Correspondance au départ du bureau de Marennes, lettre n° 790 du 21 juillet 1825.

Si les concurrents des marins, sauniers, « éclusiers⁴⁷ » et pêcheurs à pied, n'avaient pas changé de visage, ils étaient désormais hors d'atteinte de l'autorité maritime. De plus, avec la Révolution, ils avaient gagné des défenseurs institutionnels inconnus avant 1789. Évoquons d'emblée les municipalités, attachées à faire de l'éstran le prolongement du finage et promptes à en défendre le libre accès pour la pêche à pied⁴⁸. Certes, la Marine admettait que « de tout temps, [on] a laissé la faculté aux indigents d'aller à basse mer recueillir quelques huîtres pour leur subsistance et celle de leur famille ». Cependant, elle regrettait vivement l'inaction des édiles en matière de police des marchés, et, devant leur refus de « frapper de confiscation ceux de ces mollusques qui seraient présentés dans des lieux publics », elle n'hésitait pas à en appeler à « l'autorité de M. le Sous-Préfet »⁴⁹.

310

Cette collaboration avec la sous-préfecture n'excluait pourtant pas les conflits. C'était le cas avec les officiers de port, que le commissaire de la Marine devait accueillir au sein de commissions de visite des bancs d'huîtres. Ces hommes ne manquaient jamais l'occasion d'appuyer les revendications des pêcheurs en matière de prohibition ou de dates d'ouverture de pêche⁵⁰. Ces chicanes n'étaient rien comparées au mur d'incompréhension qui séparait le commissaire de la Marine des agents des ponts et chaussées qui s'étaient arrogés le droit de distribuer, de manière très libérale, les autorisations de bâtir des pêcheries fixes et des écluses⁵¹. D'une centaine d'écluses recensées en 1727, on passa à 237 en 1853. Cette expansion répondait à des besoins frumentaires locaux mais aussi régionaux. En effet, grâce à la disparition des lignes de traite d'Ancien Régime et aux progrès des transports⁵², le commerce de l'huître put enfin se développer. C'est pourquoi les sauniers, de plus en plus qualifiés de huîtriers ou d'ammareilleurs⁵³, étaient engagés dans une course à la productivité pour satisfaire une demande croissante. Sollicitée, une autre administration,

47 C'est ainsi que les correspondances nomment ceux que Christian Morrisset désigne aujourd'hui sous le terme de « mareyants » : « Les écluses à poisson », *Les Cahiers d'Oléron*, n° 10, 1993, p. 10-11.

48 Le parallèle avec le monde agricole du début du XIX^e siècle semble évident. Nicolas Bourguinat évoque « les mutations et les remises en cause [...] dans les conditions d'accès aux subsistances pour les travailleurs non-agricoles » : « L'État et les violences frumentaires en France sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », *Ruralia*, n° 1, 1997, p. 24-44.

49 SHD-R, 10P2.3, Correspondance..., lettre n° 699 du 6 mai 1825.

50 *Ibid.*, 14 août 1824, lettre n° 92.

51 SHD-R, 11P2.1, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, lettre n° 44 du 6 avril 1831, où le Commissaire de la Marine doit « prier M. le Chargé de Travaux de fixer un passage commode et sûr pour entrer et sortir du port de la Cotinière tout en ménageant autant que possible les intérêts des éclusiers ».

52 Le vapeur assurait la liaison Royan-Bordeaux dès 1820 : Guy Binot, *Histoire de Royan et de la presque île d'Arvert*, Paris, Croît Vif, Paris, 1995, p. 238.

53 Victor Coste, *Voyage sur le littoral de la France et de l'Italie*, Paris, Bourgeois, 1861, p. 110.

la régie des domaines, s'était quant à elle lancée dans l'amodiation des vasières où se multipliaient les claires. En 1832, la demande effectuée par « Pierre Pollard, pêcheur et marchand d'huîtres [en vue] d'établir à ses frais une cabane pour l'utilité de son état et y renfermer ses ustensiles de pêche⁵⁴ », inaugura le mouvement de colonisation des rives de la Seudre par nos actuelles installations ostréicoles.

De 1792 à 1853, la disparition de l'amirauté priva finalement d'arbitre la concurrence qui opposait divers groupes de la société côtière. L'estran donna alors lieu à une compétition entre services publics, dont il convient de rechercher les mécanismes.

Une Marine déclassée qui reprend l'offensive

La question de la succession de l'amirauté de Marennes au niveau de l'autorité sur l'estran est une affaire complexe. Les correspondances de la Marine permettent d'identifier les rouages d'une compétition administrative qui découlait aussi de conflits au sommet de l'État, dont il importe d'évaluer l'ampleur.

La belligérance des années 1792-1815 a joué un rôle majeur dans le déclassement d'une Marine pourtant toute désignée pour succéder à l'amirauté sur l'estran. Absorbée par les levées de gens de mer⁵⁵, l'institution ne put guère se soucier que du problème du délestage des flottes du sel en Seudre⁵⁶. En réalité, la crise économique qui sévissait alors conduisit à faire de la côte une zone de non-droit. Il fallut attendre 1824 pour que l'estran émerge à nouveau dans les dossiers administratifs. Réalité ou discours, la dénonciation de l'individualisme révolutionnaire vint appuyer le retour à des formes collectives de gestion d'une ressource présentée comme en danger. Cependant, au-delà des griefs contre ces « commissions composées de pêcheurs » dont « l'avidité a constamment fait dire que la pêche pouvait être ouverte »⁵⁷, la Marine ne pouvait agir seule, car elle n'en avait pas le droit.

Son retrait de fait se doublait d'un déclassement de droit. Dès 1791, la liquidation de l'amirauté avait séparé les compétences de justice – tribunaux de commerce, juges du district, jurés populaires –, de l'administration et

54 AD 17, 4 S 378, Travaux Publics et transports, Mer, ports et transports maritimes.

55 Thierry Sauzeau, « Insoumission et fraudes dans le quartier de Marennes (1760-1802) », dans Gérard Le Bouëdec et Jean-François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècle*, *op. cit.*, p. 631-645.

56 SHD-R, 10P2.1, Correspondances..., lettre n° 5 du 22 Pluviôse an V « au sujet du dépérissement des coureaux d'Oléron et de la rivière de Seudre » du Commissaire de Marennes au Commissaire du pouvoir exécutif.

57 SHD-R, 10P2.3, Correspondances..., lettre n° 92 du 14 août 1824, à l'Intendant de Marine à Rochefort.

de la police, remises au chef des classes de la Marine⁵⁸. C'est au cours des années 1830 que la Marine subit les empiétements d'autres ministères. En 1829, au sujet des pêcheries, le préfet de la Charente-Inférieure fit savoir que « cantonniers, gendarmes, conducteurs des ponts et chaussées, et autres agents de police [pourraient dresser] des procès verbaux [à partir desquels] le conseil de préfecture serait dans le cas d'appliquer les dispositions de l'ordonnance de 1681⁵⁹ ». Il s'appuyait sur la loi du 29 Floréal an X et le décret du 10 avril 1812 qui avaient implicitement remis ce qui relevait de la grande voirie en mer à cette administration – entretien des ports et des rades, balisage, établissement des phares, etc.⁶⁰. Une nouvelle étape fut franchie en 1832, avec la demande de bail présentée par Pierre Pollard pour son établissement huîtreier. Transmis à la régie des domaines, le document stipulait que « si l'administration soumettait la jouissance des vastes relais de mer [...] de la Seudre à des mesures régulières, elle satisferait à la fois les intérêts relatifs 1° à l'ordre et à la police de conservation de la Seudre, 2° aux revenus du Trésor [...]»⁶¹. Les amodiations, baux de location, se multiplièrent dans les années 1840 sous l'autorité des préfets. En 1849, celui de la Manche exprimait un lieu commun lorsqu'il affirmait : « Les rivages de la mer appartiennent à l'État. [...] Concéder le droit de construire un parc, c'est concéder une partie du domaine de l'État; et c'est au préfet à faire en ce cas, acte d'administration⁶² ».

La réaction de la Marine prit finalement deux formes. Comme jadis l'amirauté, elle activa son réseau de syndics des gens de mer et dépêcha sur l'estran un gendarme maritime. Au cours de l'année 1832, par une application rigoureuse des textes sur l'inscription maritime et sur la navigation, elle parvint à inscrire ceux des sauniers et des « ammareilleurs » qui possédaient un canot et à les contraindre à prendre un rôle⁶³. Hors du cercle de son pouvoir, le commissaire de la marine négocia patiemment avec ses homologues la réduction de certains périmètres où les pêcheries étaient gênantes. Par exemple, en 1843, après avoir établi ensemble que les « gords⁶⁴ » de Saint Trojan, « entravent l'entrée et la sortie des bâtiments et tendent à l'encombrement des fonds⁶⁵ », Marine et ponts et chaussées en décidèrent la destruction.

58 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, op. cit., p. 57.

59 *Ibid.*, p. 58.

60 *Ibid.*, p. 62.

61 AD 17, 45 378.

62 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, op. cit., p. 59.

63 Thierry Sauzeau, « Du sel aux huîtres », art. cit., p. 344.

64 Les gords – gorres ou gorets –, bouchots de la Grande Ordonnance de 1681, étaient des pêcheries en forme de « grands entonnoirs faits avec des pieux jointifs » suivant la définition de Henri Louis Duhamel du Monceau (*Traité général des pêches*, Paris, s.n., 1772, p. 51).

65 Le platin de Saint-Trojan comptait quatre gords au début du siècle : SHD-R, 11P2-2, Correspondance au départ du bureau des Classes d'Oléron, lettre n° 55 du 10 mai 1843.

Après avoir renoncé à l'héritage de l'amirauté qui lui revenait de droit, c'est au tournant des années 1830-1840 que la Marine se décida enfin à reconquérir le terrain perdu. Hors les enjeux de pouvoir, il y avait urgence, car l'estran était en proie à de vifs désordres.

Une croissance effrénée dans un contexte libéral

Durant les années 1830-1840, l'estran saintongeais fit l'objet d'un partage organique entre diverses administrations. Spectatrice des évolutions, la Marine a pu mesurer l'étendue des crises tant sur l'estran vaseux que sur les banches à l'ouest d'Oléron.

Sur les roches de la côte sauvage, les éclusiers étaient surtout des paysans qui échappaient de ce fait à l'inscription maritime. Ils se rendaient dans leurs pêcheries à pied et celles-ci avaient pris une telle ampleur que sur un plan de 1854, on en recensait « situées aux 2^e, 3^e et 4^e rang, qui se trouvent à 3, 4 ou 5 km en mer et auxquelles on ne peut travailler que quelques heures dès que le temps le permet⁶⁶ ». La situation devint vite insupportable au regard des opérations de sauvetage de plusieurs naufrages⁶⁷. Par ailleurs, les écluses passaient pour faire « une si désastreuse concurrence aux marins pêcheurs » que l'on avait « depuis longtemps constaté la diminution du personnel maritime dans les localités où il existe ces pêcheries »⁶⁸.

Sur l'estran vaseux, la situation n'était guère meilleure. L'épuisement des bancs d'huîtres⁶⁹, l'accapement des installations par les bourgeois capables de payer une redevance aux domaines et d'acheter des huîtres de pêche ou d'importation⁷⁰, tout créait les conditions d'une crise sociale majeure. Les riverains, dépossédés et acculés à la misère, se tournèrent alors vers la Marine pour réclamer le droit de disposer de dépôts d'huîtres sur le rivage ou simplement d'y pêcher⁷¹. Par ailleurs, les salines étouffaient alors littéralement dans leur gangue de claires ostréicoles⁷². Ces établissements étaient régulièrement amodiés par les domaines en dépit de leur appartenance au domaine public

66 SHD-R, 11P2.4, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, lettre n° 81 du 2 janvier 1854.

67 *Ibid.*, 11P2.3, Correspondance..., lettre n° 64 du 27 août 1846 : « La *Jeanne Arnaudet* [...] sans se douter de la présence des murs d'écluses qui s'étendent assez loin sur ce point, avait donné avec une telle force contre l'une de ces murailles qu'il l'avait démolie et qu'aussitôt une voie d'eau s'était déclarée ».

68 *Ibid.*, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 28.

69 Victor Coste, *Voyage sur le littoral de la France et de l'Italie*, *op. cit.*, p. 157.

70 SHD-R, 10P2-6, Correspondance au départ du bureau de Marennes, 21 juin 1857, lettre n° 128.

71 *Ibid.*, 11P2.3, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, lettre n° 443 du 7 septembre 1846.

72 « On a vu des éleveurs rétrécir le lit de la Seudre, obstruer les canaux d'exploitation des marais salants, pour y faire des parcs à huîtres. [...] C'est ainsi qu'on a vu surgir des terres là où, peu de temps avant, il y avait encore plusieurs pieds d'eau ». Victor Coste, *Voyage sur le littoral de la France et de l'Italie*, *op. cit.*, p. 126.

maritime, en principe inaliénable⁷³. Pour les dépôts d'huîtres comme pour les claires, la régie des domaines avait développé une définition abusive de la domanialité. L'administration louis-philipparde montrait, là comme ailleurs, un goût prononcé pour la non-intervention étatique⁷⁴.

Sur l'estran saintongeais, les années 1792-1853 ont globalement constitué une période de transition. Sous le regard d'une Marine déclassée, les conflits entre usagers se multiplièrent, avant que des crises croisées ne condamnent le mode de développement installé sous la Révolution et conforté sous la monarchie libérale. En transformant l'estran en zone de non-droit puis en espace de compétition entre administrations, la Restauration et la monarchie de Juillet ont précipité le développement de l'économie côtière. À l'avènement de Louis-Napoléon Bonaparte, la crise était telle et les esprits suffisamment mûrs qu'il était temps d'envisager une grande réforme de l'autorité maritime sur la côte.

VERS LE DOMAINE PUBLIC MARITIME (1853-1865)

L'avènement du prince-président coïncida avec la nomination d'un Marennais, le comte Prosper de Chasseloup-Laubat, au ministère de la Marine et des Colonies – 1851, puis 1858-1868. Député de la Charente-inférieure à partir de 1837, ce personnage avait une connaissance intime des problématiques côtières. La réflexion préalable et les termes de la loi de 1853 en portèrent la marque.

Le commissaire et ses hommes : « au nom de la loi ! »

Pour sortir de la crise multiforme que vivait l'estran saintongeais, la commission réunie en 1849 sous la présidence de Chasseloup-Laubat résolut d'en revenir à la base de la jurisprudence : la grande ordonnance de 1681. Les objectifs étaient clairs : il fallait rendre aux gens de mer l'exclusivité de l'accès à la ressource et à la navigation, et les moyens étaient évidents : rendre la direction des affaires côtières à une autorité unique, le commissaire de l'inscription maritime.

La loi de 1853 permit de revenir sur les empiétements consacrés par l'usage. En faisant d'emblée appel au « Principe péremptoirement établi par Grotius dans son ouvrage publié en 1609, sous le titre de *Mare liberum*⁷⁵ », les membres de la commission balayèrent rapidement les prétentions des concurrents

73 Ce sont ces deux principes qui furent rappelés d'emblée en 1849 : SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 60.

74 Nicolas Bourguinat a bien montré comment la monarchie de Juillet, sacrifiant au libéralisme économique, a refusé d'endosser les fonctions protectrices et nourricières des Bourbons : *Les Grains du désordre. L'État face aux violences frumentaires dans la première moitié du XIX^e siècle*, Paris, EHESS, 2002.

75 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 15.

de la Marine. L'argument principal tournait autour de la notion de rivages de la mer, aussi appelés grèves : « Par le rivage de la mer on entend tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes, et jusqu'où le grand flot de mars peut s'étendre » – ordonnance de 1681, livre IV, titre VII, article 1^{er}. Étant donné leur appartenance au « domaine public » – code civil, article 538 – les rivages n'étaient pas plus susceptibles de propriété privée que la mer elle-même. On concluait en indiquant qu'aucun acte de l'autorité quel qu'il soit ne pouvait rattacher cette portion du domaine public au domaine de l'État. Quant à pouvoir lever des droits d'usage sur les pêcheries qui y étaient installées, on rappelait à propos que « les lois [...] défendent à toute personne et à tout gouverneur ou fonctionnaire quelconque de lever aucun droit, non seulement sur les pêches qui se font en mer ou sur les grèves mais sur les parcs et pêcheries qui ne sont, après tout, que des moyens de faire la pêche » – ordonnance de 1681, livre V, titre III, articles 9 et 10.

Cette définition du domaine public maritime était un acquis précieux pour l'avenir mais, en vertu de la non-rétroactivité de la loi, on ne revint pas sur les amodiations et les baux établis par les domaines. La Marine fut invitée à les entériner, ce qu'elle fit dans la seconde moitié des années 1850⁷⁶. En résulte, aujourd'hui encore, l'existence de propriétés privées quoique submergées aux grandes marées, c'est à dire dans le ressort théorique du domaine public maritime. Ces précisions amenèrent la dessaisie de la régie des domaines, cantonnée désormais aux zones dont « la mer s'était définitivement retirée et avait cessé définitivement de couvrir une partie des grèves [...] où le rivage prend le nom de lais ou relais de la mer : il entre alors dans le domaine de l'État et devient susceptible d'aliénation, aux termes de l'art. 41 de la loi du 16 septembre 1807⁷⁷ ». Cette disposition fut d'ailleurs à l'origine d'une vague d'installations de polders sur le littoral charentais. Quant aux ponts et chaussées, très occupés par l'entretien des ports et des rades, le balisage ou l'établissement des phares, ils se dessaisirent progressivement de l'administration des pêcheries.

Aux termes de la loi de 1853, la Marine réintégra finalement toutes les compétences de police des anciennes amirautés. Les commissaires entamèrent rapidement des tournées d'inspection et s'occupèrent de consolider leur réseau d'auxiliaires. Les trois quartiers disposaient en commun d'un gendarme maritime, d'un inspecteur des pêches⁷⁸ et d'un navire garde-pêche, dont la

76 *Ibid.*, 10P2.6, Correspondance du bureau de Marennes, 15 mars 1857 ; il est par exemple question d'un « terrain situé sur la rive gauche du chenal de La Tremblade, recouvert par la mer à toutes les marées, amodié par la direction des Domaines en vertu d'un bail du 7 novembre 1844 ».

77 *Ibid.*, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 60.

78 *Ibid.*, 10P2.6, Correspondance du bureau de Marennes, lettre n° 335, 15 mars 1864.

présence était attestée depuis 1844⁷⁹. Sur Oléron, on organisa le recrutement – différé depuis 1843 – de quatre gardes maritimes – Le Douhet, Boyardville, Le Château et La Cotinière⁸⁰. En Seudre, les gardes, établis dès 1845 au Chapus et à La Tremblade, furent renforcés par un agent à Mornac⁸¹. Vers 1865, les huîtres organisés en syndicats furent même autorisés à salarier leurs propres gardes⁸². C'en était terminé du *far-west* sur l'estran saintongeais, car désormais la loi avait un visage, celui de véritables *shériffs* de la côte, armés de « revolvers modèle 1858 avec leurs accessoires⁸³ ».

À la fin des années 1860, la loi de 1853 était en passe de s'imposer en Saintonge. Forte d'une autorité incontestée, la Marine pouvait étendre son maillage administratif sur la côte afin de mener à bien sa mission de service public au bénéfice des inscrits maritimes.

La réforme agraire avant l'entrée dans l'ostréiculture

La loi préparée par la commission Chasseloup-Laubat s'imposa en une quinzaine d'années en Saintonge. Elle posait les principes d'une redistribution économique attendue par la société côtière, les inscrits maritimes comme les autres. Après un nécessaire temps d'adaptation, vint le temps de la normalisation qui posa les bases du paysage actuel.

C'est face aux éclusiers que la Marine éprouva le plus de difficultés. Par décision ministérielle, 58 des 237 pêcheries recensées sur Oléron furent supprimées parce que gênantes pour la navigation⁸⁴. Avec beaucoup de pragmatisme et l'intercession des municipalités, l'État obtint les destructions souhaitées contre la réduction des peines infligées aux contrevenants⁸⁵. Le préfet maritime était fier d'avoir « fait disparaître de nombreux abus qui entravaient l'essor de la pêche en bateaux, c'est-à-dire l'industrie la plus digne de sollicitude⁸⁶ ». Toutefois, si l'objectif était le monopole de pêche pour les seuls gens de mer, la question environnementale en décida autrement. Un rétablissement des écluses

79 *Ibid.*, 11P2.2, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, lettre n° 430 du 19 juin 1844.

80 *Ibid.*, lettre du 26 février 1843.

81 *Ibid.*, 10P2.6, Correspondance du bureau de Marennes, lettre n° 283 du 15 janvier 1857.

82 *Ibid.*, lettres n° 547, 15 mai 1864 et n° 344, 14 avril 1865.

83 SHD-Lorient, 5P1-5, Dépêches ministérielles au bureau des Classes de Redon, lettre du 5 juin 1879.

84 SHD-R, 11P1-30, Dépêches ministérielles à l'arrivée du bureau des Classes d'Oléron, lettre du 21 juillet 1853.

85 *Ibid.*, lettre du 2 septembre 1854 où le maire de Saint-Georges obtenait la réduction d'une amende de 250 F à 25 F pour dix paysans de Sauzelle, « 5 non imposé très malheureux » et « 5 possédant quelques ares de vignes et terres, bien insuffisants pour nourrir leur famille nombreuse ».

86 SHD-R, 11P1-32, Dépêches..., lettre du 27 avril 1857.

fut décidé en 1867, considérant que « les murs d'écluses en pierre protègent les rivages contre les attaques du flot⁸⁷ ».

L'autre défi consistait à débarrasser la filière huîtrière de « l'inconvénient signalé par [...] l'ordonnance de 1681, c'est-à-dire la spoliation à l'égard des gens de mer⁸⁸ » sur le domaine public maritime. L'année 1854 fut consacrée à recenser les aménagements existants⁸⁹. On se mit ensuite à rechercher des terrains vacants pour de nouvelles implantations⁹⁰ avant de procéder à la « nouvelle répartition autorisée par la dépêche du 20 mars 1856⁹¹ ». Le principe suivant lequel, « pour protéger efficacement les pêcheurs et leur fournir une indépendance relativement à l'époque de la vente, il importe que chacun d'eux soit pourvu d'un vivier et au moins une claire⁹² », servit de fil conducteur à cette action. Il fallait que chaque producteur puisse stocker ses huîtres pour pouvoir les vendre au meilleur moment. En 1866, on ouvrit donc ces registres de pêcheries qui nous révèlent la carte du domaine public maritime. Dans le quartier de Marennes, deux ensembles de parcs ostréicoles encadraient l'embouchure de la Seudre : le banc de Ronce : 380 viviers, la pointe du Chapus : 335. Par ailleurs, 300 claires avaient été distribuées au fond de l'estuaire, entre Mornac et l'Eguille. Dans le quartier d'Oléron, on pouvait estimer à 400 les viviers, entre Saint Trojan et Le Château, Dolus en ayant 50, à l'entrée du chenal d'Arceau. Le lotissement de l'embouchure de la Charente comptait 180 viviers à Saint-Nazaire, 200 à Fouras, et 110 à l'île d'Aix où autant de claires étaient concédées.

Au terme de quinze années d'un travail acharné, l'estran n'était plus une zone de non-droit. Dans un contexte de révolution industrielle et scientifique, les bureaux de l'inscription maritime avaient capté à leur profit l'autorité jadis exercée par l'amirauté. On avait stabilisé le parc d'écluses d'Oléron en restaurant l'autorité. Institution d'avant-garde, la Marine pouvait désormais s'employer à convaincre les huîtres du bassin de Marennes-Oléron d'adopter le captage du naissain expérimenté avec succès par Victor Coste dans ses fermes impériales du bassin d'Arcachon.

Débutée sous l'impulsion du prince-président, la réforme de 1853 est à porter à l'actif du Second Empire. Elle a présidé à la reconstitution d'un pôle

87 Arrêté du 21 décembre 1867.

88 SHD-R, 11P1-30, Dépêches..., lettre du 28 mars 1851.

89 « Le recensement des pêcheries d'huîtres du canton du Château est terminé » ; *ibid.*, 11P2-4, Correspondance au départ du bureau des Classes d'Oléron, lettre n° 115 du 1^{er} mai 1854.

90 « Dans le but de satisfaire au plus grand nombre possible de demandes de viviers que je reçois chaque jour, j'ai fait rechercher les terrains concessables à des établissements » ; *ibid.*, 10P2-6, Correspondance au départ du bureau des Classes de Marennes, lettre n° 285 du 1^{er} mai 1857.

91 *Ibid.*, lettre n° 65, 12 mars 1857.

92 *Ibid.*, lettre n° 32, 23 décembre 1863.

maritime fort, autour des bureaux de l'inscription maritime. Elle a surtout fait disparaître les conflits de compétences qui avaient autorisé, par défaut, la mise en coupe réglée de l'estran. En pleine révolution industrielle, l'État parvint donc à restructurer les filières des petites pêches et à préparer l'avènement de l'ostréiculture.

318

Institution d'Ancien Régime, certes, l'amirauté de Saintonge ne brillait pas toujours par le dynamisme et la conscience professionnelle de ses officiers, mais ces jugements contemporains restent à nuancer. En effet, sur l'estran elle était parvenue à maintenir les équilibres entre des acteurs en compétition pour l'exploitation des ressources et la liberté de navigation. Appuyée sur un cercle étroit de pêcheurs non-classés, elle pratiquait une autogestion qui la mettait à même d'agir si la nécessité s'en faisait sentir. Ainsi, à la fin du XVIII^e siècle on vit se multiplier les textes et les actions destinés à freiner le développement d'une économie huîtreière jugée dangereuse, autant pour la sécurité alimentaire des riverains que pour le bon fonctionnement des salines « de Brouage ».

La Révolution française semble avoir fait voler en éclat cet équilibre instable. Sur le plan institutionnel, elle ne remplaça pas l'amirauté abolie par une autre administration, mais par plusieurs. Trop occupée à mobiliser les marins de l'an II, la Marine ne put recueillir l'héritage qui lui revenait pourtant logiquement. À partir de la Restauration, le libéralisme ambiant eut raison des équilibres traditionnels. Le cloisonnement des compétences permit aussi à chaque acteur de se ranger sous la protection d'une administration tutélaire, ou bien de jouer sur la multiplicité des guichets pour obtenir le blanc-seing nécessaire à ses entreprises. Les côtes sauvages se couvrirent alors d'écluses, la mer des pertuis de parcs à huîtres, la Seudre et ses chenaux de claires. Sans égard pour le statut des tenants de ces installations, le petit peuple des grèves se retrouva spolié au terme de quelques décennies de « laisser-faire ».

Tirant les conclusions de cette évolution, Napoléon III confia la responsabilité de la réforme à un Saintongeois, Prosper de Chasseloup-Laubat, qui alliait une expertise de terrain à des compétences d'homme d'État. En puisant aux sources de la législation maritime, la grande ordonnance de la Marine de 1681, la commission qu'il présidait proposa la reconstitution d'une autorité unique au profit de la Marine. Le texte de 1853 fut l'instrument du dessaisissement des autorités préfectorales sur les affaires maritimes. À la manière de l'ancienne amirauté, dont elle n'avait cependant récupéré que les pouvoirs de police, la Marine s'employa dès lors à restructurer l'économie côtière et à rééquilibrer les sociétés riveraines. Après avoir imposé son autorité aux éclusiers, c'est surtout dans le domaine de l'estran huîtreier que porta l'effort. Avec l'appui traditionnel des syndicats mais aussi d'officiers mobiles et assermentés, on put

finallement entamer des opérations de cadastre, lotissement et concession de bancs et de vasières. Cette véritable réforme agraire permit au bout du compte de redistribuer les richesses de l'estran à tous les riverains. Dotés de moyens de production, ils purent, avec des fortunes diverses, prendre le virage ostréicole au milieu des années 1860.

Moins d'un siècle après la disparition de l'amirauté, l'État avait ressuscité une direction unique ayant autorité sur l'estran. C'était la manière appropriée d'assurer au citoyen le libre accès à la côte au regard de son statut. Si les installations sur le domaine public maritime, longtemps combattues, trouvèrent là leur reconnaissance officielle, elles n'en demeurent pas moins tolérées à titre précaire, même de nos jours. Quant à la pêche à pied, dont les touristes sont si friands, elle rappelle périodiquement l'un des fondements du droit maritime français : le caractère inaliénable du domaine public maritime.

BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

- Éric BARRÉ, « Notes sur l'Amirauté de France en Normandie au Moyen Âge », *Chronique d'histoire maritime*, n° 61, décembre 2006, p. 12-22.
- , Direction du colloque « Amirauté, amiral. De l'émir de la mer aux amiraux d'aujourd'hui ». Certaines communications de ce colloque, qui s'est tenu à Granville les 21-23 septembre 2006, sont publiées dans le présent numéro de la *Revue d'histoire maritime* consacré aux Amirautés.
- Alain BERBOUCHE, *La Justice militaire maritime de la France à la fin de l'Ancien Régime, d'après la correspondance administrative du Marquis de Castries (1780-1787)*, Vincennes, SHM, 1994.
- , « L'œuvre judiciaire pénale du maréchal de Castries, secrétaire d'État de la Marine et des colonies du roi Louis XVI (1780-1787) », *Neptunia*, n° 199, 3^e trimestre 1995, p. 39-54.
- , « Un procès politique dans la Marine royale : le conseil de guerre extraordinaire tenu à Lorient en 1783-1784 pour juger la défaite de Grasse à la bataille des Saintes (12 avril 1782) », *Neptunia*, n° 205, 1^{er} trimestre 1997, p. 15-27.
- , « La justice criminelle de la Marine royale sous le règne de Louis XVI », *Revue historique du droit français et étranger*, t. 7, n° 2, avril-juin 1997, p. 215-236.
- , « La prévôté de la Marine française au XVIII^e siècle », *Revue historique des armées*, n° 4, 1998, p. 79-86.
- , « La justice militaire portuaire à la fin de l'Ancien Régime. Des juridictions d'exception en difficulté », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappe (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 339-346.
- , « Entre la plume et l'épée. La justice de la Marine française au temps de la guerre d'Amérique », *Chronique d'histoire Maritime*, n° 46, mars 2002, p. 9-21.
- , *Marine et justice, la justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, Rennes, PUR, 2010.
- Henri BOURDE DE LA ROGERIE, « Origine et organisation des sièges d'Amirauté établis en Bretagne », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, vol. 29, 1902, p. 223-250.
- Henri-François BUFFET, « ZID Amirauté de France », dans *Guide des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*, Paris, Imprimerie nationale, 1958, p. 255-282.
- Robert BUSSON, *Les Établissements de pêche et le domaine public maritime. Aperçu historique*, Paris, Librairie Baudouin, 1988.

- Alain CABANTOUS, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993.
- Jean Christophe CASSARD, « Frontière de mer et marine ducale : l'exemple breton. Fin xv^e-début xvi^e siècle », dans *Défense des côtes et cartographie historique* [124^e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques], Paris, CTHS, 2002, p. 33-51.
- Jean CHADELAT, « L'élaboration de l'ordonnance de Marine d'août 1681 », *Revue d'histoire du droit*, n° 32, 1954, p. 74-98 et 228-253.
- Emmanuelle CHARPENTIER, *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2013.
- Sylvain COINDET, *Les Paroisses littorales face aux naufrages dans l'Amirauté de Cornouaille (1721-1740)-(1740-1790)*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne-Sud, 2001.
- , *Gens de mer et naufrage littoral en Bretagne au xviii^e siècle*, mémoire de DEA, université de Bretagne-Sud, 2002.
- , « Le temps du naufrage : une triple vision de l'évènement de Cornouaille (1727-1790) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 2012, p. 73-94.
- , « Maritime accidents in the 18th-Century Brittany », Third European Congress on world and global history, Londres, 14-17 avril 2011, à paraître.
- , « Le sauvetage en mer à la pointe de Bretagne au xviii^e siècle : entre impuissance, législation et adaptation », colloque « Le sauvetage en mer », Royan, 2011, à paraître.
- Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne, des origines à la Révolution de 1789*, thèse de doctorat ès-lettres, université de Paris, 1954, édité sous la direction de Gérard Le Bouëdec dans *L'Amirauté en Bretagne des origines au xviii^e siècle*, Rennes, PUR, 2012.
- , *Morlaix, siège particulier de l'évêché de Tréguier (1691-1791)*, thèse complémentaire, université de Paris, 1954.
- , « Essai sur l'origine de la juridiction d'Amirauté en Normandie », *Revue historique du droit français et étranger*, 1955, p. 155-156.
- , « Les sociétés de pensée à Morlaix à la fin du xviii^e siècle », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1956, p. 81-118.
- , « Une vieille institution malouine, le baillage des eaux », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, 1959, p. 65-80.
- , « Du droit de prise, d'hier à aujourd'hui », *Revue d'histoire du droit*, 1960, n° 3, p. 489-491.
- , « Le pillage du Neptune (1792) », *Bulletin de la Société d'archéologie du Finistère*, t. 88, 1962, p. 311-318.
- , « La protection des flottes du vin au Moyen Âge dans la Manche et l'Atlantique », *Bulletin philologique et historique*, 1963, p. 461-483.
- , « Quelques dessous de la guerre de course et des armements neutres », *Bulletin de la Société d'archéologie du Finistère*, t. 89, 1963, p. 15-34.

- , « Les conditions du métier de la mer au Moyen-Âge dans les ports du Ponant », *Bulletin de la Société d'archéologie du Finistère*, 1963, p. 461-483.
- , « Du droit de prise d'hier à aujourd'hui », *Revue d'histoire du droit*, 1960, p. 489-491.
- , « Les seigneuries maritimes en Bretagne », *Bulletin philologique et historique*, vol. 1, 1966, p. 35-59.
- , « Contribution de la Bretagne à l'élaboration d'un droit de la mer », *Bulletin philologique et historique*, vol. 1, 1966, p. 1-14.
- , « L'assistance publique à Morlaix sous l'Ancien Régime », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. 92, 1966, p. 67-116.
- , « L'Amirauté de Cornouaille », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. 42, 1967, p. 5-23.
- , « La lieutenance d'Amirauté du Mont Saint-Michel (1441) », *Revue de l'Avranchin et du Pays de Granville*, t. 45, 1968, p. 291-296.
- , « La paroisse de Plestin aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Mémoires de la Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne*, t. 42, 1968, p. 77-91.
- , « L'Amirauté de la Rochelle », *Revue d'histoire du droit*, 1969, p. 602-603.
- , « L'Amirauté en Normandie », *Annales de Normandie*, t. 19, 1969, p. 291-306 ; t. 20, 1970, p. 3-19 ; t. 21, 1971, p. 165-185 ; t. 22, 1972, p. 105-131 ; t. 23, 1973, p. 39-56 et 115-149.
- , « L'Amirauté en Normandie: amirautés de Grandcamp, Carentan et Isigny », *Annales de Normandie*, n° 3, 1981, p. 219-238.
- , « L'Amirauté de Léon (1691-1792) », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. 103, 1975, p. 127-162.
- , « La vie maritime sur les côtes du Léon sous l'Ancien Régime », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. 103, 1976, p. 163-188.
- , « L'Amirauté de Saint-Brieuc », *Mémoires de la Société d'émulation des Côtes-du-Nord*, t. 102, 1975, p. 63-88.
- Frédéric DAVANSANT, *L'Amirauté de Nantes au criminel*, mémoire de DEA d'histoire du droit, université de Rennes 1, 1996, 142 p. + XVI pièces annexes reprographiées in-4°.
- , *Justice et criminalité maritime au dernier siècle de l'Ancien Régime. La jurisprudence pénale des sièges particuliers d'amirauté établis en Bretagne (1679-1791)*, thèse de doctorat en droit, université de Rennes 1, 2003, 463 p. + XXIII pièces annexes reprographiées in-4°.
- Jean Marc DAVID, *L'Amirauté de Provence et des Mers du Levant*, Marseille, Imprimerie d'A. Ged, 1942.
- C. DEMAY, *L'Exercice des droits d'Amirauté en Bretagne sous l'Ancien Régime*, mémoire de DEA, université Panthéon-Assas, 1999.
- Émile DU CREST DE VILLENEUVE, « Essai historique sur la défense des privilèges de la Bretagne concernant l'Amirauté depuis son union à la France jusqu'à l'ordonnance de 1681 », *Bulletin de l'Association bretonne*, 1897, p. 280-311.

- Raymond FRAVAL DE COATPARQUET, *L'Amirauté de Saint-Brieuc, une juridiction complexe (1776-1792)*, mémoire pour le DEA d'histoire du droit, Faculté de droit et de sciences politiques de l'université de Rennes 1, 1994, 280 p. dont de nombreuses pièces annexes intégrées reprographiées in-4°.
- Alan JAMES, « Les amirautés à l'époque de Richelieu », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappe (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 145-150.
- , *The Navy and the Government in the early modern France, 1572-1661*, London, Royal Society/Boydell Press, 2004.
- Alain GERARD (dir.), *Les Vendéens et la mer, de la Grande Pêche au Vendée Globe*, La Roche-sur-Yon, Centre de recherche historique vendéen, 2008.
- Marcel GOURON, *L'Amirauté de Guyenne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, Sirey, 1938.
- C. GUEGUEN, *Au moindre accident... Tableau de l'activité de police et de justice de l'Amirauté de Saint-Malo (1762-1792)*, mémoire de maîtrise, université de Rennes 2, 1997.
- Dominique GUILLEMET, *Les Îles de l'ouest (XVII^e-XVIII^e siècles) de Bréhat à Oléron*, La Crèche, Geste Éditions, 2000.
- Jean François HENRY, *L'île d'Yeu à la fin de l'Ancien Régime (1661-1715), un demi-siècle d'histoire locale*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1981.
- , *Des marins au siècle du Roi Soleil: l'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Yves Salmon, 1982.
- Jean Pierre HIRRIEN, *Naufrages et pillages en Léon (1681-1815)*, Morlaix, Skol Vreizh, 2000.
- Michael JONES, « L'amirauté et la défense des côtes de Bretagne à la fin du Moyen Âge », dans *Défense des côtes et cartographie historique*, Paris, CTHS, 2002, p. 17-32.
- Olivier LEVASSEUR, *Le Trégor au siècle de l'Amirauté (1691-1791)*, mémoire de DEA, université de Rennes 2, 1990.
- , *Les Usages de la mer dans le Trégor du XVIII^e siècle*, thèse de doctorat en histoire, université de Rennes 2, 2000.
- Gérard LE BOUËDEC, « L'État et le cabotage en France et en Europe aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappe (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 383-394.
- , « Le port comme lieu de conflit d'autorité (XVI^e-XIX^e siècles) », en collaboration avec Sylviane Llinares, Cahier n° 1 du CRHQ de l'université de Caen, *Les Conflits d'autorité dans l'administration urbaine*, 2009, p. 129-148.
- , « Le rapport à la mer des Bretons », dans *Encyclopédie de la Bretagne*, Rennes, EURL Encyclopédie de la Bretagne, 2013, p. 643-669.
- , « L'État et le littoral breton », en collaboration avec Christophe Cerino, dans *Encyclopédie de la Bretagne*, Rennes, EURL Encyclopédie de la Bretagne, 2013, p. 267-283.

- (dir.), *L'Amirauté en Bretagne, des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012.
- Samuel LE GOFF, *L'Amirauté de Vannes (1691-1792), un tribunal et ses officiers*, mémoire de DEA, université de Rennes 2, 1998.
- A. LE MASSON, *Société et criminalité dans le port de Nantes au XVIII^e siècle (1699-1723)*, mémoire de maîtrise, université de Rennes 2, 1989.
- Marie Pierre LE MENTEC, *Les Pilotes lamenieurs dans les Amirautés de Vannes et de Lorient au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne-Sud, 1999.
- Sandrine LE MOAL, *Les Officiers des juridictions extraordinaires à Vannes, au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne-Sud, 1999.
- Denis LIEPPE, *Pêches et pêcheurs du domaine maritime aquitain ; Procès verbaux des visites de François Le Masson du Parc, Inspecteur général des pêches du Royaume*, Bordeaux, Éditions de l'Entre-deux-mers, 2004.
- Sylviane LLINARES, *Les Amirautés et la politique maritime de la France sous Louis XVI : Enquête, réforme et modernisation autour de l'inspection Chardon (1781-1785)*, Habilitation à diriger les recherches, université de Bretagne-Sud, 2011, à paraître.
- Michel-Albert LUC, « René Josué Valin, procureur et avocat du roi à l'Amirauté de La Rochelle, un juriste influent en matières de naufrages, bris et échouements », *Revue d'Aunis et de Saintonge*, 2001, p. 289-301.
- , « Les gens de mer dans l'île de Ré au XVIII^e siècle », thèse de doctorat en histoire, université de Poitiers, 2005.
- Léon-Robert MENAGER, « *Amiratus* ». *L'Émirat et les origines de l'Amirauté (X^e-XII^e siècles)*, Paris, SEVPEN, 1960.
- Pierre MARTIN, *Les Fermiers du rivage : droits maritimes, seigneurs, fermiers et fraudeurs en Bretagne sous l'Ancien régime*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 2003.
- Michel MOLLAT, « L'État capétien en quête d'une force navale », dans André Corvisier, *Histoire militaire de la France*, t. 1, *Des origines à 1715*, Paris, PUF, 1992, p. 107-123.
- Jean Louis MONVOISIN, « Le département maritime de Nantes sous l'Ancien Régime », *Bulletin de la Société archéologique de Nantes et de Loire Atlantique*, t. 134, 1999, p. 187-201.
- Jean Yves NERZIC, *La Place des armements mixtes dans la Mobilisation de l'arsenal de Brest et ses moyens sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1701-1713)*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 2009.
- Jacques PERET, *Naufrages et pillages d'épaves sur les côtes charentaises*, La Crèche, Geste Éditions, 2004.
- M. RASSE, *L'Amirauté de Marennes (1756-1762)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1994.
- Hugues RICHARD, « La réforme de la justice pénale maritime par l'Assemblée constituante », dans *Histoire maritime : thalassocraties et période révolutionnaire*, Paris, CTHS, 1989, p. 7-25.

- Anne-Catherine RIO, *Crimes et délits de la mer sous l'Ancien Régime (d'après les fonds criminels du Parlement de Bretagne)*, mémoire de DESS d'histoire du droit, université de Rennes 1, 1972.
- Christian SCHNAKENBOURG, *L'Amirauté de la France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, thèse de doctorat en droit, université Panthéon-Assas, 1975.
- Étienne TAILLEMITE, *Colbert, Secrétaire d'État de la Marine et les réformes de 1669*, Paris, Académie de Marine, 1970.
- , « L'importance de l'ordonnance de 1681 dans les réformes maritimes de Colbert », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. 28, 2001, p. 149-154.
- Marie Claire THEURKAUFF, « Naufrageurs et pilleurs sur les côtes de Cornouaille au XVIII^e siècle (1723-1791) », *Bulletin de la société finistérienne d'histoire et d'archéologie*, 1978, p. 75-106.
- Vincent TOUZÉ, *Les Populations littorales face aux pouvoirs : le refus des pouvoirs dans le Golfe du Morbihan au XVIII^e siècle*, mémoire de DEA, universités de Rennes 2 et de Bretagne-Sud, 2000.
- René Josué VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernant la Navigation & le Commerce maritime...*, La Rochelle, Chez Jérôme Legier, 2 vol., 1766.
- Morgane VARY, *Intégration sociale des populations marginales sur le littoral breton au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 2007.
- Marie Anne VENDROY, « La loi et le rivage d'après l'ordonnances de 1681 et le commentaire de Valin », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Représentations et images du littoral*, Rennes, PUR, 1998, p. 55-65.
- André ZYSBERG, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg, *État, Marine et sociétés*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455.