

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*

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^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

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^e-XIX^e 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^e 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 re création 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^e 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^e siècle. Tonnay-Charente, dont l'avenir semble limité sous l'Ancien Régime, connaît un fort développement au XIX^e 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^e 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 Tonny-Charente, port du cognac et charbonnier, connaissent une véritable croissance. Cette recomposition s'inscrit dans une reconfiguration des horizons commerciaux des ports saintongais. 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^e siècle, le basculement du centre de gravité du commerce international se fait au profit de Tonny-Charente. La mer des Pertuis est doublement victime de la chute du sel et du recul rochelais au XIX^e 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 Tonny, 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^e siècle. Au début du XIX^e 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.

CONSTRUCTION NAVALE TRADITIONNELLE ET MUTATIONS
D'UNE PRODUCTION LITTORALE EN PROVENCE,
FIN XVIII^e-DÉBUT XX^e SIÈCLE¹

Laurent Pavlidis

Université d'Aix-Marseille, décembre 2012

L'histoire de la construction navale a privilégié les études des arsenaux ou des grands chantiers. Elle a souvent négligé les entreprises plus modestes qui sont pourtant présentes dans la plupart des ports. Si les grands chantiers affirment leur puissance dès la fin du XVIII^e siècle, des installations traditionnelles plus modestes continuent de livrer des navires en bois destinés au commerce, à la pêche ou à la plaisance. Cette activité « traditionnelle », qui est surtout affaire d'entreprises privées et qui emploie une main-d'œuvre qualifiée, n'est pas un simple prolongement des pratiques du passé. Certes, les faits paraissent connus : les outils et les gestes sont pour la plupart multiséculaires, les types de bâtiments livrés tendent à s'uniformiser, l'apprentissage se déroule de semblable façon et la production décline au cours du XIX^e siècle. L'étude des chantiers de la France méditerranéenne invite cependant à pointer leurs spécificités et à suivre leurs transformations. Les raisons de la fin de la construction en bois et à voile se réduisent-elles au triomphe du navire en fer et à vapeur ? En posant cette question à l'échelle de l'espace provençal, nous nous proposons de rechercher les rythmes d'activité, de saisir les acteurs, décideurs et exécutants, impliqués dans ces entreprises et de décrypter les motifs, partagés ou propres à chaque chantier, du déclin.

Le corpus documentaire rassemblé est nécessairement vaste et divers étant donnée la quasi-absence d'archives d'entreprises, les destructions opérées au cours du XIX^e siècle dans les fonds publics – à propos de la construction de petits navires –, et la minceur des actes passés devant notaires. Les séries des Ponts et Chaussées, les archives des Douanes et celles du bureau Veritas, utilisées pour les années 1856 et 1867, les séries du Service historique de la

1 Cette thèse a été soutenue à l'université d'Aix-Marseille en décembre 2012, avec pour jury de soutenance : Gilbert Buti (Aix-Marseille), directeur de la thèse ; Martine Acerra (Nantes), rapporteur ; Christian Pfister-Langanay (u. du Littoral), rapporteur ; Sylviane Llinares (Bretagne-Sud), examinateur ; Jean-Marie Guillon (Aix-Marseille), président du jury.

Défense – Vincennes et Toulon – ainsi que les archives municipales apportent néanmoins de nombreux éléments. Elles forment le socle d'une recherche qui exige la constitution d'une base de données afin d'identifier au mieux les navires – types, tonnages, propriétaires –, et les lieux de construction. L'objet et l'image sont également mis à contribution dans cette recherche. Un travail de recensement systématique des représentations de bâtiments conservés dans les musées, les chapelles et les collections privées participe à la connaissance des productions traditionnelles. Les apports de l'archéologie sous-marine sont précieux mais limités, faute de fouilles systématiques.

Établir la hiérarchie des chantiers privés et suivre les changements au sein de celle-ci au fil du siècle considéré est la première étape de notre enquête. Marseille reste le foyer majeur de cette construction ; quant aux productions en bois de La Ciotat et de La Seyne, elles marquent le pas, tout comme celles de Toulon, Arles et Antibes. En revanche, à Saint-Tropez elles connaissent un réel essor, avec la livraison de grosses unités, tandis qu'à Martigues elles dominent le marché des bâtiments de petit cabotage. Au vrai, les productions de chaque chantier correspondent à des choix stratégiques. Les entreprises de Saint-Tropez abandonnent la production de tartanes et de « forts bateaux » pour concentrer leurs activités sur les bâtiments de long cours et de grand cabotage. La production est semblable à celle enregistrée à La Seyne, alors qu'à Marseille et à La Ciotat les entrepreneurs privilégient les activités de long cours.

Toutefois, la production d'un espace est souvent aussi le résultat d'impératifs environnementaux ou de choix administratifs qui échappent aux constructeurs. Ainsi, les contraintes géographiques – espaces, profondeur, accessibilité – rendent compte de la faiblesse des productions de Martigues et d'Arles. De même la modestie des espaces disponibles explique la production réduite d'Antibes et de Toulon où la place disponible est disputée par les besoins militaires. Il est néanmoins vrai que le manque d'espace pour construire est général à tous les chantiers traditionnels qui se trouvent parfois en concurrence avec d'autres activités et d'autres acteurs.

Les modifications affectent également les modèles lancés dans ces chantiers. Pour les navires de fort tonnage, les types méditerranéens – polacre, pinque, barque et brigantin – laissent rapidement la place aux formes atlantiques – brick, brig-goélette et trois-mâts-barques. Seule la bombarde, purement méridionale, résiste jusque dans les années 1830-1840, alors que l'emblématique tartane, trop souvent confondue avec le bateau, ne représente plus qu'une petite part de la production. Les matériaux de construction, en rien spécifiques à cette construction « traditionnelle », méritent pourtant d'être comparés – quantités, qualités, sources d'approvisionnement, coûts – avec ceux d'autres entreprises, y compris les arsenaux, bien que les impératifs ne soient pas identiques.

L'iconographie fournit des éléments de premier ordre pour conduire l'étude des types de bâtiments et suivre les techniques de construction : lancement avec ou sans mât ? par l'avant ou par l'arrière ? présence de machine à mâter ? Elle permet également d'aborder l'étude de la rationalisation des espaces sur ces chantiers aux infrastructures très modestes. La rationalisation s'effectue au début du XIX^e siècle, sous l'action de l'administration des ponts et chaussées, nouvelle gestionnaire des terrains et productrice de sources de première importance pour l'historien : les procédures d'amodiation.

Le cas de Marseille invite ainsi à suivre à la fois la discrétion et le nomadisme des chantiers de construction. Par ailleurs, parallèlement à la construction il est indispensable de se montrer attentif à une activité complémentaire et en rien marginale, à savoir la réparation navale. Les chercheurs ont été assez peu attentifs à cette activité qui est pourtant étroitement liée par de multiples attaches – techniques, économiques et humaines – à la construction. Seuls les mémoires statistiques de l'Inscription maritime pour la Restauration et la Monarchie de Juillet proposent quelques données. En revanche, les registres *Veritas*, si bavards et pourtant si peu consultés par les historiens, indiquent les divers passages aux chantiers pour l'entretien des bâtiments. L'ex-Compagnie Marseillaise de Réparations, qui devient Chantiers navals de Marseille, comme les Ateliers Terrin du XX^e siècle, sont les héritiers directs de cette activité portuaire.

Pour évaluer au mieux la construction navale provençale, notamment en la comparant avec d'autres espaces de production, et pour mieux saisir les raisons des difficultés observées à partir du milieu du XIX^e siècle, il faut procéder à des changements d'échelles d'observation : se rendre en Ligurie (Varazze), en Grèce (Syra), en Catalogne et en Amérique de Nord (Québec). La comparaison avec la production de ces espaces semble indiquer que ce sont les lois de libre échange votées sous le Second Empire, plus que les mutations technologiques, qui ont été néfastes à la construction traditionnelle provençale malgré l'excellente qualité des bâtiments livrés à de modestes ou puissants armateurs.

Les acteurs de cette construction navale traditionnelle restent paradoxalement difficiles à atteindre. Les constructeurs, et plus encore les ouvriers des chantiers, des calfats aux charpentiers en passant par les peintres ou les couturières de voile, restent largement silencieux dans notre documentation. Il est très difficile de suivre la diversité de leurs activités, de comprendre leurs mobilités entre les chantiers, de saisir les éventuels passages dans les arsenaux, et de pointer d'éventuels transferts de technologies. Cette dimension humaine peut difficilement être renseignée comme il serait indispensable de le faire. Certes, les itinéraires de quelques constructeurs comme Jacques Bory, Augustin Fabre, Michel Gatusso ou Joseph Vence, peuvent être reconstitués mais ils ne sauraient prétendre être représentatifs de l'ensemble des parcours professionnels des acteurs de cette activité.

Par ailleurs, outre une contribution à une meilleure connaissance de la construction navale traditionnelle des chantiers privés en Provence au XIX^e siècle, cette recherche se veut également une invitation à la valorisation et à la conservation du patrimoine maritime portuaire.

MÉMOIRES ET THÈSES D'HISTOIRE MARITIME
SOUTENUS EN 2012 ET 2013

UNIVERSITÉ DE POITIERS

Master 1

2012

BONNIN, Audrey, *Le Fier Rodrigue. Histoire atypique d'un vaisseau. 1779-1780* (dir. Jacques Péret).

DINET, Tiffany, *La Flottille de la Charente: les hommes, les navires et les cargaisons dans les années 1760* (dir. Thierry Sauzeau).

HUET, Laura, *L'Économie du naufrage en Nouvelle-France entre 1715 et 1763* (dir. Thierry Sauzeau).

2013

CLOUTOUR, Marie, *Passagers vers les « Isles » à partir des rôles d'équipage des navires de commerce du port de La Rochelle (1770-1788)* (dir. Thierry Sauzeau).

Master 2

2013

BENNAISSA, Julie, *Pour une histoire comparative des corsaires français et des privateers anglais dans la Manche durant la Guerre d'Indépendance américaine* (dir. Jacques Péret).

GIRET, Amélie, *Pour l'écriture maritime d'une histoire de l'Acadie française: sources et ressources* (dir. Thierry Sauzeau).

HUET, Laura, *L'Activité économique en Acadie et le contexte colonial atlantique: un marché lucratif lié au cabotage acadien? (1667-1755)* (dir. Thierry Sauzeau et Grégory Kennedy, Poitiers/Moncton, Canada, New Brunswick).

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

Doctorat d'histoire

PAVLIDIS, Laurent, *Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en Provence de la fin du XVIII^e au début du XX^e siècle*, décembre 2012 (dir. Gilbert Buti).

Doctorat d'histoire et d'archéologie

DIEULEFET, Gaëlle, *Les Voies détournées du commerce en Méditerranée : constantes portuaires et commerce interlope de la mer des Baléares à la mer Tyrrhénienne (XV^e-XVIII^e siècles)*. *Nouveaux apports céramologiques*, novembre 2013 (dir. Henri Amouric).