

# Revue d'histoire maritime

24

Chronique, Cloutour – 979-10-231-1907-7

Gestion et exploitation  
des ressources marines de  
l'époque moderne à nos jours





Revue  
d'histoire  
maritime

Dirigée par  
Olivier Chaline  
& Sylviane Llinares

n° 24  
Gestion et exploitation  
des ressources marines  
de l'époque moderne  
à nos jours

Gilbert Buti,  
Christophe Cérino,  
Daniel Faÿet  
& Olivier Raveux

Cueillis au fil des littoraux tantôt européens (goémon, barilles), tantôt lointains (wakame), prélevés au fond des mers (corail, éponges, fruits de mer), nombreux sont les organismes marins exploités par l'homme. S'ils arrivent souvent dans nos assiettes, ils entrent aussi dans des circuits commerciaux complexes et dans des chaînes de transformation artisanales ou manufacturières sous l'Ancien Régime, industrielles à l'époque contemporaine.

Ces ressources sont désormais au cœur de nos préoccupations, que l'on s'inquiète de leur épuisement ou que l'on en prospecte de nouvelles. Elles stimulent aussi les convoitises et renforcent le mouvement de territorialisation des mers et océans. De tels enjeux, si actuels, n'en sont pas moins à considérer dans une plus longue durée, ici depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est là tout l'intérêt de ce numéro 24 de la *Revue d'histoire maritime*, riche des analyses des spécialistes reconnus de plusieurs disciplines.

Depuis vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Maquette de couverture : atelierpapier.fr

[www.pups.paris-sorbonne.fr](http://www.pups.paris-sorbonne.fr)

25€  
979-10-231-0578-0

FED  
4124



# Revue d'histoire maritime

24

Gestion et exploitation  
des ressources marines  
de l'époque moderne à nos jours

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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2018  
© Sorbonne Université Presses, 2021

ISBN PAPIER : 979-10-231-0578-0  
PDF complet – 979-10-231-1890-2

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1891-9  
Présentation du dossier – 979-10-231-1892-6  
Charpentier – 979-10-231-1893-3  
Sintès – 979-10-231-1894-0  
Buti & Raveux – 979-10-231-1895-7  
Faget & Carroll – 979-10-231-1896-4  
Rivoal – 979-10-231-1897-1  
Ferrière & Prima – 979-10-231-1898-8  
Fichou – 979-10-231-1899-5  
Améziane – 979-10-231-1900-8  
Geistdoerfer & Fichou – 979-10-231-1901-5  
Geistdoerfer – 979-10-231-1902-2  
Mariat-Roy – 979-10-231-1903-9  
Varia, Schnakenbourg – 979-10-231-1904-6  
Varia, Boureille – 979-10-231-1905-3  
Chronique, Bon Djemaa – 979-10-231-1906-0  
**Chronique, Cloutour – 979-10-231-1907-7**  
Chronique, Péton – 979-10-231-1908-4  
Comptes rendus – 979-10-231-1909-1

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 dirigée par Olivier Chaline & Sylviane Llinares

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

Le précédent numéro (22-23) était consacré à « L'économie de la guerre navale », de l'Antiquité au <sup>xx</sup><sup>e</sup> siècle.

Le prochain numéro (25) portera sur « Le navire à la mer ».

### Comité scientifique

Pascal Arnaud, Patrick Boureille, Manuel Bustos Rodriguez, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Forcade, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Michael Limberger, Sylviane Llinares, Tristan Lecoq, Mathias Tranchant, Jacques Paviot, David Plouviez, Amelia Polonia, Louis Sicking.

### Secrétariat de rédaction

Xavier Labat Saint Vincent, Claire Laux, Caroline Le Mao (comptes rendus)

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

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

# Sommaire

## Éditorial

Olivier Chaline.....	8
----------------------	---

## DOSSIER

### GESTION ET EXPLOITATION DES RESSOURCES MARINES DE L'ÉPOQUE MODERNE À NOS JOURS

#### Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours

Gilbert Buti, Christophe Cérino, Daniel Faget & Olivier Raveux .....	13
----------------------------------------------------------------------	----

#### La gestion d'une ressource maritime: le goémon en Bretagne (fin XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)

Emmanuelle Charpentier .....	17
------------------------------	----

#### Exploitation, production et commerce des Soudes naturelles en Méditerranée occidentale au XVIII<sup>e</sup> siècle

Nicole Sintès .....	37
---------------------	----

#### Une intégration marseillaise dans la filière corail:

la manufacture royale Miraillet, Rémuzat & C<sup>ie</sup> (1781-1792)

Gilbert Buti & Olivier Raveux.....	55
------------------------------------	----

#### La base de données Histospongia. Exploitation des éponges en méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle: sources, méthodologie, premiers résultats

Daniel Faget & Éric Carroll .....	73
-----------------------------------	----

#### Gérer les ressources lagunaires. La pêche locale dans l'approvisionnement de Venise (XVIII<sup>e</sup> siècle)

Solène Rivoal .....	97
---------------------	----

#### La culture du wakamé en France. Diffusion des savoirs et multiplicité des acteurs dans une controverse scientifique autour d'une ressource marine végétale

Hervé Ferrière & Véronique Prima .....	113
----------------------------------------	-----

#### L'industrie de l'iode de la mer, un produit stratégique (1820-1945)

Jean-Christophe Fichou.....	127
-----------------------------	-----

Fruits de mer méconnus : quelles utilisations ? quels impacts sur la ressource ? Nadia Améziane .....	139
La mer et les ressources marines : pratiques et vertus thérapeutiques Aliette Geistdoerfer & Jean-Christophe Fichou .....	157
L'exploitation des ressources océaniques profondes : les rêves et la réalité Patrick Geistdoerfer .....	169
Hommage à Aliette Geistdoerfer Émilie Mariat-Roy .....	183

### *VARIA*

Bonne prise ou mainlevée ? Pratique et cadre juridique de la navigation neutre au XVIII <sup>e</sup> siècle Éric Schnakenbourg .....	191
L'implantation de la base opérationnelle de l'île Longue : un enjeu local vite oublié Patrick Boureille .....	207

### CHRONIQUES

Position de thèse. Le port en Mésopotamie aux III <sup>e</sup> et II <sup>e</sup> millénaires av. J.-C. Hommes, activités, techniques et structures Maëva Bou Djemaa .....	227
Position de thèse. Les relations entre l'homme et la mer dans « le pays des Isles de Xaintonge » au XVII <sup>e</sup> siècle Marie Cloutour .....	233
Position de thèse. Penser l'existence de vie dans les profondeurs marines au XIX <sup>e</sup> siècle : d'un abîme impossible à l'origine du vivant (1804-1885) Loïc Péton .....	239



## COMPTES RENDUS

Éric Rieth, <i>Navires et construction navale au Moyen Âge. Archéologie nautique de la Baltique à la Méditerranée</i> .....	245
Yannis Suire, <i>Le Marais poitevin des origines à nos jours</i> .....	247
Yannis Suire (éd.), <i>La Côte et les marais du Bas-Poitou vers 1700</i> <i>Cartes et mémoires de Claude Masse, ingénieur du roi</i> .....	249
Olivier Chaline, <i>Les Armées du roi. Le grand chantier (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle)</i> .....	251
Silvia Marzagalli, <i>Bordeaux et les États-Unis, 1776-1815. Politique et stratégies négociantes dans la genèse d'un réseau commercial</i> .....	255
Hervé Pichevin & David Plouviez, <i>Les Corsaires nantais pendant la Révolution française</i> .....	260
Alain Gérard (éd.), <i>Mes Aventures. Journal inédit de Paul-Émile Pajot (1873-1929), marin-pêcheur et peintre de bateaux</i> .....	263
Guillemette Crouzet, <i>Genèses du Moyen-Orient. Le golfe Persique à l'âge des impérialismes (vers 1800-vers 1914)</i> .....	265
Thomas Vaisset, <i>L'Amiral d'Argenlieu. Le moine-soldat du gaullisme</i> .....	269





# Chroniques



LES RELATIONS ENTRE L'HOMME ET LA MER  
DANS « LE PAYS DES ISLES DE XAINTONGE » AU XVII<sup>e</sup> SIÈCLE

*Marie Cloutour*

Cette recherche, entamée en 2014 sous la direction de Thierry Sauzeau, s'inscrit dans un contexte de rupture puisqu'entre la fin du XVI<sup>e</sup> siècle et les années 1650 se met en place une politique maritime que nous pouvons qualifier de mercantile. C'est en effet lors de cette période que Sully, Richelieu et Mazarin précisèrent les notions de commerce exclusif mais aussi les monopoles sur divers produits comme le sel. Mais cette vision ne parvient jamais réellement à s'imposer et le contexte économique fut donc plutôt « libéral » par défaut. La rupture eut lieu au début du règne de Louis XIV et de l'arrivée au ministère de Colbert car le pouvoir royal chercha désormais à placer le littoral sous tutelle notamment grâce à la création de compagnies de commerce à monopole, comme la Compagnie des Indes orientales, calquée sur le modèle de la Vereenigde Oostindische Compagnie néerlandaise. Nous ajouterons également la promulgation de la grande ordonnance de la marine d'août 1681 ou encore la réforme de la Ferme générale<sup>1</sup>. Tous ces éléments accrurent la surveillance pesant sur les sociétés littorales ainsi que la fiscalité sur les ressources issues de la mer. On passa donc au cours de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle d'un contexte libéral à un contexte protectionniste dans le cadre duquel le pouvoir royal chercha à accroître la surveillance des sociétés littorales. Ce changement de politique au niveau national eut également des répercussions au niveau du « pays des Isles de Xaintonge ». Notre objectif sera donc de voir dans quelle(s) mesure(s) les décisions politiques ont modifié les cadres environnementaux, sociaux et économiques des habitants du « pays des Isles de Xaintonge » durant le règne de Louis XIV. Le cadre géographique choisi pour cette recherche est celui du « pays des Isles » de Saintonge qui s'étend de Soubise à Royan et est constitué de quatre « îles », qui sont celles de Marennes, d'Arvert, de Brouage et d'Oléron. Au-delà du cadre géographique, l'intérêt de cette recherche

1 Dans la décennie 1680, Colbert entreprit de rassembler tous les fermiers chargés de collecter les taxes et impôts indirects, dont le plus important était la gabelle, au sein de la Ferme générale.



réside, d'une certaine façon, dans le fait que, si l'on excepte le commerce du sel et la grande pêche à Terre-Neuve, le XVII<sup>e</sup> siècle est assez mal connu pour le « pays des Isles de Xaintonge ». Cela vient sans doute du fait qu'assez peu de sources sont disponibles. En effet, les documents permettant d'étudier notamment l'activité maritime des petits ports sont rares, surtout si nous cherchons, à l'instar de ce qui se fait pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, des sources avec un enregistrement au jour le jour, comme les droits de congé ou encore les rôles d'armements. Toutefois, plusieurs sources sont à notre disposition, outre les ressources traditionnelles que sont les registres paroissiaux et les archives notariales. Notre recherche s'appuie principalement sur deux enquêtes littorales, à savoir : *L'Inventaire de la flotte marchande*, daté de 1664<sup>2</sup>, *Les Procès-verbaux des visites des ports et havres* (1665)<sup>3</sup>. Nous leur avons ajouté le *Rolle général des bastimens de mer employez au commerce*, daté de 1686<sup>4</sup>. Ces documents ont beaucoup à voir les uns avec les autres puisque les commanditaires et, dans une moindre mesure, les objectifs affichés de ces documents sont relativement similaires. Par conséquent, ils se répondent et nous permettent de croiser les différentes informations ainsi obtenues et d'effectuer des comparaisons à différents moments de la période étudiée. Ces sources croisées avec d'autres, comme la correspondance de l'intendant de la généralité avec la Cour ou les registres paroissiaux, nous permettent de dégager trois principaux axes de réflexion abordant l'environnement, la société et ses acteurs ainsi que les ressources et usages de la mer et de l'estran.

La question environnementale peut, bien évidemment, être abordée à travers un corpus de cartes anciennes. Néanmoins, il apparaît nécessaire de mobiliser d'autres sources puisque les cartes de la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, mises à part celles levées par Claude Masse en fin de période, sont très peu précises, faute d'outils mathématiques appropriés. C'est pourquoi il convient aussi d'utiliser la mémoire des habitants du « pays des Isles de Xaintonge », ainsi que la façon dont elle nous a été transmise afin de mettre en avant les modifications environnementales. C'est donc principalement à travers les témoignages figurant dans les *Procès-verbaux des visites des ports et havres* datés de 1665 que cette question sera évoquée<sup>5</sup>. En effet, les quarante-cinq témoins interrogés sont,

2 BnF, site Richelieu-Louvois (désormais BnF-Richelieu), ms. F 35145, *Inventaire général et description de tous les vaisseaux appartenans aux sujets du Roy en l'année 1664, en conséquence d'un arrest du Conseil royal des finances donné au rapport de Monsieur Colbert*.

3 SHD, antenne de Vincennes (désormais SHD-Vincennes), SH-48, *Procès-verbaux des visites des ports et havres* f. 155-175.

4 Archives de la chambre de commerce de Dunkerque (désormais ACCD), série B.19, n° 2787, *Rolle général des bastimens de mer employez au commerce*, f. 24 à 49.

5 SHD-Vincennes, SH-48, *op. cit.*

en grande majorité des « maîtres et pilotes de navires » assez âgés, ce qui permet, à n'en pas douter, d'accorder une plus grande crédibilité à leurs dires de par, notamment, leur expérience sur le terrain. Ces procès-verbaux nous renseignent de façon extrêmement précise sur l'évolution de l'état des rivières et des havres, puisque chaque lieu est sondé par les marins convoqués en présence de l'officier de l'amirauté<sup>6</sup>. Par voie de conséquence, nous disposons donc de la hauteur d'eau en 1665 lors de la rédaction des documents ; les interrogatoires nous informent également sur les différentes hauteurs d'eau au début de la carrière des différents témoins.

Une attention particulière est portée aux zones sensibles à l'envasement ou encore à l'ensablement et, parmi celles-ci, il faut noter plus particulièrement le havre de Brouage et le chenal de la Perotine sur l'île d'Oléron, puisque leur dépérissement tout au long du XVII<sup>e</sup> siècle préoccupe plus particulièrement le pouvoir royal, le commerce maritime mais aussi fluvial pouvant en être assez durement affectés. La principale raison évoquée par les témoins est le délestage sauvage effectué nuitamment par les vaisseaux étrangers en dehors des zones autorisées.

Par ailleurs, la politique maritime menée par Colbert sous l'égide de Louis XIV joue également un rôle dans l'intérêt porté aux questions maritimes. Ceci est à mettre en lien avec le « grand dessein » de Colbert qui souhaite, dès son accession au pouvoir, créer une véritable marine de guerre, mais aussi restaurer la marine marchande afin d'être en mesure de concurrencer les marines anglaises et hollandaises<sup>7</sup>. Cela s'explique par le fait que nous sommes à un moment de l'époque moderne où « l'océan devient à la fois un enjeu et un théâtre majeurs des affrontements entre les puissances européennes<sup>8</sup> ». Par ailleurs, la cartographie ancienne nous permet également de constater une présence de l'État de plus en plus importante sur le littoral saintongeais à travers notamment une série d'aménagements militaires comme le fort Louvois, maillon de la ceinture de fer de Vauban, qui se situe sur la pointe du Chapus, et qui fut édifié en 1694, ce à quoi nous pouvons ajouter les batteries d'artillerie implantées dans des forts de sable. Cette présence accrue de l'État louis-quatorzien sur le littoral saintongeais apparaît comme le symbole de la reprise en main du littoral par le pouvoir royal et de la mise en place d'une politique interventionniste.

6 *Ibid.*

7 Lucien Bély, *La France au XVII<sup>e</sup> siècle. Puissance de l'État, contrôle de la société*, Paris, PUF, 2009, p. 620.

8 Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 169.

Une large partie de cette recherche sera consacrée à un travail sur la société littorale du « pays des Isles de Xaintonge ». L'objectif sera d'étudier comment les habitants utilisent la mer. Autrement dit, les Saintongeais maritimes tournent-ils le dos à la mer pour former une société rurale « traditionnelle », ou bien au contraire avons-nous affaire à une société tournée principalement vers l'économie maritime et donc, par définition, plus « ouverte » ? Il apparaît toutefois compliqué d'effectuer une « pesée globale » de ces sociétés, car peu de sources sont à notre disposition pour cela. En effet, les registres paroissiaux et les registres protestants existent certes, mais leurs lacunes – par exemple le fait que la profession ne soit pas mentionnée de façon systématique dans les différents types d'actes de baptême – ne nous permettent pas d'avoir une vision exhaustive des sociétés vivant dans le cadre géographique de notre recherche. Même s'ils restent imparfaits, ils nous permettent néanmoins de dresser un portrait de ces sociétés afin d'en dégager les principales caractéristiques. De plus, la création d'une base de données relationnelle nous permet de dégager les profils des différents marins, qui apparaissent comme des acteurs essentiels de notre recherche, d'en suivre certains sur la totalité de la période étudiée et de tracer des trajectoires individuelles comme celle de Jean Dubois qui passe de pilote et maître de barque en 1665 à capitaine d'un terre-neuvier, *Le Moïse*, en 1680<sup>9</sup>.

La place des femmes apparaît essentielle puisque ces dernières sont présentes de façon assez importante dans nos sources. Il semble que les veuves jouent un rôle tout à fait singulier dans les sociétés littorales. En effet, nous trouvons dans le *Rolle général des bastimens de mer employez au commerce*, daté de 1686 et déjà mentionné, mais aussi dans certaines déclarations de vaisseaux, des femmes propriétaires de vaisseaux<sup>10</sup>. Cela nous permet, entre autres, d'identifier leur rôle dans la transmission des affaires car ces femmes propriétaires de navires sont, dans la quasi-totalité des cas, des veuves. Cela est renforcé par le fait que dans certains cas ces femmes s'associent avec leur enfant. Nous pouvons prendre l'exemple de Jean Thomas et sa mère, tous deux propriétaires du navire *Le Don-de-Dieu*, attaché au port d'Avallon, situé sur la presqu'île d'Arvert<sup>11</sup>.

Par ailleurs, à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, la question protestante – avec notamment la promulgation de l'édit de Fontainebleau révoquant l'édit de Nantes – apparaît comme une préoccupation essentielle du pouvoir royal. Les sources pour

9 ACCD, série B.19, n° 2787, *op. cit.* ; archives départementales de la Charente-Maritime (désormais ADCM), B8, *Rapport des capitaines et maîtres de navires, déclarations des prises, naufrages, épaves de mer et tous les actes faits en conséquence, main levée des marchandises, pour les années 1680-1683*.

10 ADCM, B12, *Registre pour la déclaration de tous les navires 1682-1683*.

11 ACCD, série B.19, n° 2787, *op. cit.*, f. 25.

aborder cette question sont essentiellement constituées de la correspondance de l'intendant de la généralité de La Rochelle. Elles permettent de mettre en évidence la politique pratiquée par le pouvoir royal à l'encontre des protestants<sup>12</sup>. Bien que devant être prises avec précaution, elles se révèlent d'une grande richesse : nous noterons principalement l'importance accordée à la question des fugitifs. Par ailleurs, cette correspondance permet de mettre en évidence l'existence, à la fin du xvii<sup>e</sup> siècle, d'une véritable discrimination envers les protestants. Ce sera finalement l'occasion de nous interroger pour savoir si, dans une certaine mesure, la révocation de l'édit de Nantes n'a pas été un véritable coup de grâce pour les huguenots saintongeais.

Le dernier axe de réflexion aborde sous un aspect principalement « quantitatif » la question des échanges maritimes et des circuits qui y président. En effet, les trois sources différentes que sont l'inventaire de la flotte marchande réalisé en 1664<sup>13</sup>, la série des rapports de mer allant de 1679 à 1681<sup>14</sup>, et le *Rolle général des bastimens de mer employez au commerce* de 1686<sup>15</sup> nous permettent de mieux connaître la structure de l'économie et les changements qui l'ont affectée au cours de la seconde moitié du xvii<sup>e</sup> siècle.

Le « pays des Isles de Xaintonge » se compose d'un chapelet de petits ports structuré en trois sous-ensembles portuaires que sont l'île d'Oléron, l'estuaire de la Seudre et le havre de Brouage ; ils ont leurs logiques de fonctionnement propres. Les navigations pratiquées sont principalement de proximité, comme la navigation de transbordement à laquelle s'ajoute un cabotage à une échelle réduite qui s'inscrit dans un circuit limité au golfe de Gascogne et allant de la Bretagne à Bordeaux. Mais, ce qui apparaît particulièrement, ce sont les navigations à long rayon d'action. En effet, si la pêche à Terre-Neuve est bien connue, nos sources montrent également l'importance du commerce de navires saintongeais avec les isles. Néanmoins, il faut remarquer que dès 1686 ce commerce à long rayon d'action est intégré à une navigation circuiteuse incluant Terre-Neuve. Pourquoi sommes-nous passés d'une navigation en droiture à un commerce « triangulaire » entre la Saintonge, Terre-Neuve et les isles ? Deux hypothèses peuvent venir étayer notre réflexion : il y a tout d'abord la mise en place d'un monopole sur le commerce avec les isles accordé aux grands ports – Bordeaux et La Rochelle pour la zone géographique qui nous intéresse. La mise en place du circuit évoqué précédemment pourrait

12 Voir notamment la correspondance conservée aux Archives nationales, fonds Marine, registre B/3/48.

13 BnF-Richelieu, ms. F 35145 *op. cit.*

14 ADCM, B5, B8, B12, *Rapport des capitaines et maîtres de navires, déclarations des prises, naufrages, épaves de mer et tous les actes faits en conséquence, main levée des marchandises, pour les années 1680-1683.*

15 ACCD, série B.19, n° 2787, *op. cit.*



être un moyen de contourner la législation. Par ailleurs, entre 1679 (paix de Nimègue) et le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg en 1689, il y a une véritable montée en puissance des isles où la croissance sur les plantations d'une main-d'œuvre d'esclaves nécessite de nombreuses rations de protéines qui sont livrées par les morutiers dans le cadre d'un commerce circuiteux.

Les navigations de proximité que sont le cabotage et le bornage font preuve d'une étonnante stabilité. En effet, entre 1664 et 1686, ce sont ces deux types de navigation qui dominent le trafic saintongeais sans discontinuer. Au contraire, les navigations internationales, c'est-à-dire le cabotage atlantique, la grande pêche et le long cours, subissent les mutations les plus importantes. Nous pouvons noter que la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle voit la mise en place de ce que sera le trafic maritime de ces ports saintongeais au XVIII<sup>e</sup> siècle : la grande pêche, qui disparaît progressivement à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, et surtout l'importance du cabotage circuiteux entre la Bretagne et Bordeaux même si ce cabotage est, au XVIII<sup>e</sup> siècle, de moins en moins assuré par les barques locales au profit du bornage<sup>16</sup>.

238

---

16 Thierry Sauzeau, « Les barques du Centre-Ouest et du Sud-Ouest atlantique au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, « Histoire du cabotage européen aux XVI<sup>e</sup> - XIX<sup>e</sup> siècles », 2008, p. 155-180.