

numéro

19

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

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



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois (Issigeac),  
d'après le graphisme de Patrick Van Dieren

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

*Revue d'***HISTOIRE**  
**MARITIME**  
n° 19 • 2014/2

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



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Marine, État et politique [n° 14]*

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

*La Puissance navale [n° 16]*

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

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

### SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

*La vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799)*

*Épisode de la vie scientifique du XVIII<sup>e</sup> siècle*

Jean Mascart

## SOMMAIRE

### Éditorial

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

### I. DOSSIER

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

### Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## II

### *VARIA*

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

III  
POSITIONS DE THÈSES

Résumé de mémoire original d'habilitation  
Thierry Sauzeau .....393

Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en  
Provence, Fin XVIII<sup>e</sup>-début XX<sup>e</sup> siècle  
Laurent Pavlidis .....397

Mémoires et thèses d'histoire maritime soutenus en 2012 et 2013 ..... 401

IV  
COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques  
ancienne, médiévale et moderne* .....405

Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), *Fureur et cruauté des capitaines en mer* .....407

Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien, XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle* .....408

Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*..... 410

Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff,  
*Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Touffaire  
(1771-1794)* ..... 412

Bruno Marnot, *Le Refus du déclin : le port de Bordeaux au XIX<sup>e</sup> siècle* ..... 413

Éric Chaumillon, Emmanuel Garnier, Thierry Sauzeau, *Les Littoraux à l'heure du  
changement climatique* ..... 419

Christophe Cérino, Michel L'Hour et Éric Rieth (dir.), *Archéologie sous-marine.  
Pratiques, patrimoine, médiation*..... 421



I. DOSSIER

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



DE L'AMIRAUTÉ DE BRETAGNE  
AUX AMIRAUTÉS EN BRETAGNE

*Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares*  
*Université de Bretagne-Sud*

Cet article est un essai de synthèse pour présenter les acquis d'un ouvrage collectif, *L'Amirauté en Bretagne des origines à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, publié sous la direction de Gérard Le Bouëdec, en 2012, aux Presses universitaires de Rennes<sup>1</sup>, ouvrage qui présente pour la première fois l'édition complète de la thèse fondamentale de Joachim Darsel intitulée *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, avec les contributions essentielles de Marc Russon, Gérard Le Bouëdec, Morgane Vary, Alain Berbouche, Olivier Levasseur, Pierre Martin, Sylviane Llinares<sup>2</sup>. Qu'ils en soient remerciés et qu'ils trouvent dans cet article, nous l'espérons, un reflet de leur apport à la richesse ce livre. Il est dédié à Jean-Christophe Cassard, professeur d'histoire médiévale à l'université de Brest, décédé en 2012, qui avait assuré la correction de la partie médiévale de la thèse de Joachim Darsel et contribué à l'élaboration de la bibliographie.

À l'origine, l'amirauté désigne la fonction d'amiral, commandant temporaire d'une expédition navale, avant de devenir une dignité érigée en office puis une juridiction dédiée aux causes maritimes qui devient une juridiction extraordinaire et une circonscription sur le littoral pour l'administration de la Marine. Dans la Bretagne ducal, dans les deux derniers siècles de l'époque médiévale, le titre d'amiral est porté par le chef suprême d'une expédition navale mais la dignité n'est élevée en office que vers la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire

- 1 Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne. Des origines à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel, « L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution »*, Rennes, PUR, 2012.
- 2 . Marc Russon, « Le duché de Bretagne, la mer et la guerre (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle) », p. 17-32 ; Gérard Le Bouëdec, « La Bretagne et la mer du XV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle : un profil original » et « L'historiographie maritime et littorale en Bretagne sur la période XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle (1960-2011) », respectivement p. 33-44 et p. 45-51 ; Morgane Vary, « L'État et l'appropriation du littoral sous Louis XIV », p. 377-390 ; Alain Berbouche, « Le fonctionnement des amirautés bretonnes au XVIII<sup>e</sup> siècle : introduction », p. 389-390 ; Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les première décennies de leur existence », p. 391-415 ; Pierre Martin, « Les résistances des institutions seigneuriales et les commissions d'enquêtes en Bretagne sous l'Ancien Régime », p. 417-423 ; Sylviane Llinares, « Les amirautés bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », p. 425-442.

plus tard que dans le royaume. En revanche, sous les ducs il n'existe pas d'administration de l'amirauté pas plus que durant les deux premiers siècles du rattachement de la Bretagne à la France où ce sont les juges ordinaires qui traitent des causes maritimes. Il faut attendre 1691 pour que la juridiction extraordinaire des amirautés soit mise en place. Mais l'amirauté de Bretagne est une affaire politique très complexe, qui est au cœur de la thèse de Joachim Darsel, dont le gouverneur de Bretagne sort gagnant, son autorité s'élargissant au domaine de l'amiral, le duc de Chaulnes étant le dernier à l'exercer jusqu'à son éviction en 1695, la Bretagne rentrant alors dans le rang.

## L'AMIRAUTÉ DE BRETAGNE SOUS LES DUCS

### Contexte

50 Aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, les Bretons deviennent des acteurs importants puis majeurs des échanges maritimes qui connaissent alternativement des périodes de croissance et de crise liées à la conjoncture économique, diplomatique, militaire. Nantes surtout et Saint-Malo sont les ports dominants, mais les petits ports ruraux ou semi-urbains intégrés dans les réseaux de cabotage international, connaissent une activité soutenue, comme l'ont montré Jean-Christophe Cassard<sup>3</sup>, Henri Touchard<sup>4</sup> et Jean Tanguy<sup>5</sup>. Les ducs et les élites bretonnes ne dédaignent pas la mer : ils arment des navires au commerce et à la course, et naviguent eux-mêmes à l'occasion. En effet, la Bretagne est sur le front des conflits qui prennent souvent un caractère maritime entre la France et l'Angleterre. D'ailleurs le roi de France redoute les descentes anglaises dans un duché suspect d'anglophilie. Les interventions navales se multiplient avec la guerre de Succession de Bretagne de 1341 à 1364 par le soutien anglais à Jean de Montfort : débarquement anglais décisif à Hennebont pendant le siège de 1341, prise et occupation durable de Brest de 1342 à 1397... Les péripéties maritimes de la guerre de Succession ont été nombreuses. Les avatars du conflit et son insertion croissante dans la Guerre de cent Ans suscitent des raids à Saint-Malo en 1373, à Saint-Mathieu (Finistère), des embarquements-débarquements successifs de Jean de Montfort en 1378 par exemple<sup>6</sup>. Les raids ne cessent pas ensuite, et ont même tendance à se multiplier pendant tout le XV<sup>e</sup> siècle.

3 Jean-Christophe Cassard, *Les Bretons et la mer au Moyen Âge. Des origines au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 1998.

4 Henri Touchard, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967.

5 Jean Tanguy, *Le Commerce du port de Nantes au XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, A. Colin, 1956.

6 Très logiquement, vu l'occupation de la Normandie à cette date, cette flotte était en réalité surtout composée de navires normands, c'est-à-dire locaux. Voir à ce sujet Siméon Luce, *Chronique du Mont-Saint-Michel (1343-1468)*, Paris, Firmin Didot et Cie, 1862.

La piraterie sous toutes ses formes se développe. Le péril ne vient pas seulement d'Angleterre : Castillans, Portugais, voire Hanséates, sont impliqués dans des affaires de piraterie, mais il s'agit parfois aussi d'attaques françaises, pendant les périodes de guerre couverte ou ouverte entre le duc et le roi. Du XIII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle, la structuration de l'état ducal comporte un volet maritime non négligeable, à défaut d'une politique maritime au sens moderne du terme.

#### Un amiral mais pas d'administration spécifique de l'amirauté

Rien ne distingue l'amiral de Bretagne des amiraux anglais ou français. Il n'agit que sur commission ou mandement spécial du duc pour disposer de la flotte ou commander, le plus souvent nominalement, lors d'opérations navales menées effectivement par un vice-amiral, un gouverneur de ville ou un capitaine marchand. Les premiers amiraux ne sont d'ailleurs nommés que pour un temps déterminé. Titulaire d'un office à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, membre de la cour ducale, l'amiral partage avec le duc la nomination des principaux officiers des forces navales. Les amiraux bretons, Jean de Penhoët, sous Jean V, ou Jean du Quélenec, vicomte du Faou, flanqué d'un vice-amiral – Alain de La Motte – ont souvent mené leur office en personne et avec un certain dynamisme. Cette relative efficacité tient en partie à la familiarité qu'eurent de la mer et de la navigation la plupart des titulaires de la charge, comme beaucoup de nobles bretons. Joachim Darsel soutient qu'il existe une flotte permanente de quelques nef, propriétés du duc, mouillées dans les havres de Saint-Malo, Morlaix, Brest, Guérande et Nantes. En période de conflit, elle s'enrichit de navires particuliers de seigneurs ou bourgeois marchands armés en guerre, contre une dotation, et commandés par des capitaines sur lesquels l'autorité de l'amiral laissait à désirer, même si au XV<sup>e</sup> siècle celle-ci s'est affermie car il était secondé alors par un vice-amiral, et avait sous ses ordres directs un lieutenant général, des officiers subalternes et des commis. Pour Marc Russon, le duc ne dispose pas d'une flotte permanente. Certes, Jean IV et Jean V possèdent quelques navires qu'ils louent à des marchands ou font armer en guerre si besoin est, mais la *Barge du duc* – ou *Nef du duc* – ne constitue pas le noyau d'une véritable force navale. Le duc doit louer des navires pour mener ses opérations de police des mers contre des pirates, ou participer à la Guerre de Cent Ans aux côtés de son suzerain. Généralement, c'est l'amiral et son adjoint qui arment leurs propres navires au nom du duc, au nombre de quatre ou cinq, pour des opérations de garde-côtes, de chasse aux pirates ou de convoi. D'autres armateurs proches du pouvoir mettent leurs forces au service du duc contre rétribution, comme les Péan de Guérande ou les Coatanlem de Morlaix. Le service de l'amiral s'applique avant tout à l'organisation et au contrôle de la police de navigation. Mais le duc conserve pour lui-même tous les produits de la fiscalité maritime,

les juridictions ordinaires ont autorité sur les rivages, et l'Amiral ne peut délivrer ni les congés ni les passeports et commissions, ni le droit de bris. Son autorité sur la liquidation des prises et le traitement des rançons relève encore d'une commission du duc.

52 L'administration de l'amirauté et les droits relèvent du pouvoir ducal et de ses principaux officiers – chancelier et trésorier général. L'implication du duc sur la circulation maritime en Bretagne se lit à travers ses droits de bris et de brefs ou de brieux, mentionnés dans les jugements d'Oléron puis la coutume de Bretagne<sup>7</sup>. Trois sortes de brefs garantissent la libre circulation et la protection de la navigation et du commerce maritimes au large de la Bretagne. Le bref de sauveté met à l'abri du droit de bris que des seigneurs peuvent par usurpation exercer en cas de naufrage. Le bref de conduite assure un service de convoi et de guidage pour échapper aux pièges de la navigation côtière. Le bref de victuailles garantit le droit d'acquérir vivres et rafraîchissements dans les ports de Bretagne. Ils sont délivrés et signés par la chambre des comptes de Bretagne aux receveurs du duc dont les bureaux, tenus par des commis, sont implantés dans les principaux ports et havres bretons. Il existe même des bureaux à Bordeaux et à La Rochelle, privilèges concédés au duc, où les capitaines se rendant en Bretagne pouvaient les acquérir. L'institution d'un convoi en 1372 pour assurer la sécurité des flottes du vin devint un véritable service public pour les flottes marchandes naviguant entre la pointe de Bretagne et la Guyenne. L'escorte, constituée de 4 à 17 navires, le plus souvent autour de la dizaine, surtout des nef, d'un tonnage maximum de 300 tonneaux, disposant de 500 à 1 000 combattants, se place en mer d'Iroise au niveau de Saint-Mathieu dans le chenal Saint-Mahé ou dans le passage du four en attendant les flottes marchandes. Parfois des navires escorteurs vont jusqu'à Bréhat, voire Saint-Malo, pour convoier les navires marchands de la côte nord. En descendant, le convoi intègre les caboteurs venant des ports de Cornouaille, du golfe du Morbihan, de l'estuaire de la Loire. Une nef et une barque vont parfois chercher les navires en attente dans la rivière de Guérande. Une grande partie du convoi gagne alors la Rochelle et des navires d'escorte vont mouiller à l'abri des îles de Ré et Oléron. C'est sous escorte réduite que les autres caboteurs gagnent Bordeaux ou Bayonne. Les cargaisons chargées, le convoi se reconstitue et refait le chemin inverse. Le convoi n'a pas lieu tous les ans, mais, à l'inverse, certaines années, ce sont plusieurs convois qui sont organisés. En effet, il est d'abord une réponse à la demande des marchands à la recherche d'une protection dissuasive. Sa mise

7 Les trois brefs ou brieux de Sauveté, de conduite et de victuailles étaient des droits maritimes délivrés par le duc de Bretagne aux navires fréquentant les eaux bretonnes pour bénéficier de la protection des services de l'État breton, mais qui continuèrent à être prélevés sans contrepartie après le rattachement de la Bretagne à la France, et ce jusqu'en 1792.

en place relève de l'autorité du conseil ducal, mais elle a un coût. Ce sont les marchands qui assurent le financement de la mise hors par une taxe *ad valorem* levée au cours de l'année dans chaque port où les marchandises, en particulier le vin, sont vendues. Malgré tout, certaines années les finances ducales doivent être sollicitées. À la fin du xv<sup>e</sup> siècle, le droit de convoi est fiscalisé et affermé 9 000 à 10 000 livres.

#### Du duc au roi, la continuité dans le domaine fiscal

L'acte d'Union de 1532 ne constitue pas une rupture en matière de fiscalité maritime, le roi reprenant à son compte celle du duc et s'efforçant de se réappropriier tous les droits qui furent usurpés par les seigneurs littoraux qui ne manquaient pas de faire de la résistance. Les droits de brefs ou brieux restent perçus jusqu'en 1792, malgré l'opposition des états provinciaux, alors que le service qu'implique leur paiement n'est plus assuré, et sont particulièrement présents sur les connaissements du petit cabotage. La continuité s'observe également pour les droits de port, même si les pancartes des communautés de ville et des seigneurs littoraux continuent parallèlement à fleurir dans les différents havres. Néanmoins, les marchandises destinées aux exportations étrangères y échappent. L'opposition au convoi s'est manifestée dès la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle : la fiscalité est mal supportée par les marchands tout comme la contrainte du convoi qui pèse sur le calendrier du commerce maritime et le marché du vin. Le roi suspend en 1493 le droit de convoi à la demande des états mais la récurrence de conflits maritimes, comme en 1522, exige de rétablir le convoi avec un prélèvement fiscal de 20 sous par tonneau sur tous les navires. Ce n'est qu'en 1559 que le convoi est définitivement aboli après un combat acharné des états, néanmoins il faut que les villes maritimes et/ou l'État pourvoient à la défense des côtes quand cela s'avère nécessaire, tandis que de la mobilisation du ban et de l'arrière-ban et des populations côtières soumises au droit de guet naît la milice garde-côte chargée d'assurer le premier rideau de défense à terre du littoral.

#### LA PROVINCE DE BRETAGNE ET LA MER, XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> SIÈCLE

Dans la continuité des siècles précédents les Bretons participent à toutes les innovations en matière de pratiques maritimes. Ils sont rouliers de l'Atlantique entre le Bordelais et la Flandre du xiv<sup>e</sup> au xvi<sup>e</sup> siècle<sup>8</sup>. Les marins bretons sont des

8 Henri Touchard, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, op. cit. Jean-Christophe Cassard, « Les flottes du vin à Bordeaux au début du xiv<sup>e</sup> siècle », *Annales du midi*, t. 95, 1983, p. 119-133 ; *id.*, « Des marins bretons à Bordeaux dans la seconde moitié du xv<sup>e</sup> siècle », Rennes, Charpiana, 1991, p. 767-774.

habitué du golfe de Gascogne et des routes maritimes vers la péninsule Ibérique, ainsi que des liaisons transmanche ; leur maîtrise des raz de Sein et d'Ouessant leur permet de s'aligner sur les routes de la grande rocade du commerce européen. L'économie bretonne produit des excédents de céréales, de sel, de poissons et de toiles qui financent les achats de vin. Mais c'est en flotte de service qu'elle s'impose entre le milieu du xv<sup>e</sup> et le milieu du xvi<sup>e</sup> siècle sur les routes du sel et du vin de la rocade courte européenne entre le littoral du Sud-Ouest français et les ports de Bruges et d'Anvers. Les maîtres de caboteurs ne se contentent plus de desservir les ports normands et les ports anglais de Cornouailles et du Devon. Au printemps et en été, les caboteurs assurent des rotations du sel vers la Zélande, alors qu'à l'automne ils remontent depuis Bordeaux et La Rochelle les vins primeurs vers les Pays-Bas<sup>9</sup>. Les flottes bretonnes sont nombreuses à mouiller au port de l'Écluse – Bruges –, puis plus tard à Arnemuiden et Middelbourg – Anvers. Ils sont parmi les pionniers à s'engager sur les routes de Terre-Neuve. Le choix majoritaire d'une pêche à la morue sèche entraîne les Malouins dans un commerce circuiteux qui passe par Marseille et Civita-Vecchia. C'est entre 1570 et 1610 que se met en place cette grande rotation triangulaire entre Saint-Malo, Terre-Neuve et la Méditerranée occidentale<sup>10</sup>. Les Malouins sont présents très tôt en Espagne, tandis que se met en place à Séville le système de la Carrera. Ils s'imposent sur la route de Cadix qui absorbe les toiles bretonnes, les « créées » du Léon et surtout les « Bretagne » – des marques de toiles –, qui vont remplir les cales des flottes espagnoles armées pour La Vera Cruz et Carthagène afin d'alimenter le marché hispano-américain, et qui détournent ainsi à leur profit une partie des piastres américaines. L'économie bretonne soutient alors l'insertion des Bretons dans l'économie maritime internationale.

Mais sous le règne de Louis XIV la Bretagne entre dans une nouvelle ère. Deux orientations dominent. D'une part, elle est fortement associée à la mise en valeur de la politique mercantiliste. C'est Lorient, malgré les difficultés rencontrées durant la phase pionnière de la première compagnie des Indes, qui devient à partir des années 1731-1734 la porte unique du commerce asiatique, acquérant thé, café, poivre, soie et coton contre « les trésors d'Amérique » chargés à Cadix<sup>11</sup>. Les ports bretons occupent une place majeure dans le nouveau système antillais en

9 Jean Craeybeckx, *Le Grand Commerce d'importation. Les vins de France aux anciens Pays-Bas (xiii<sup>e</sup>-xv<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Sevpen, 1959. Jean Kerhervé, « Les relations entre la Bretagne et les anciens Pays-Bas du Moyen Âge au début des Temps modernes », dans Stéphane Curveiller (dir.), *Les Champs relationnels en Europe du Nord et du Nord-Ouest, des origines à la fin du Premier Empire*, Calais, Colloque historique de Calais, 1994, p. 193-221.

10 Jean Delumeau, *L'Alun de Rome*, Paris, Sevpen, 1963.

11 Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989. Philippe Haudrère et Gérard Le Bouëdec, *Les Compagnies des Indes* [1999], Rennes, Ouest-France, 2010. Gérard Le Bouëdec et Brigitte Nicolas, *Le Goût de l'Inde*, Rennes, PUR, 2008.

assurant 50 % des armements négriers. Nantes, abandonnant la pêche à la morue, s'engage très tôt dans une correction de trajectoire pour devenir un des grands ports français du trafic antillais et de la traite<sup>12</sup>. Si sous Louis XIV Saint-Malo fut le premier grand port breton, Nantes devint sans conteste le premier port mondial breton du XVIII<sup>e</sup> siècle. Saint-Malo, Lorient et Nantes sont des ports d'envergure internationale qui participent à la première mondialisation des échanges. La Bretagne, à partir d'un XVII<sup>e</sup> siècle qui voit l'océan et l'outre-mer devenir un enjeu majeur des conflits internationaux, devient une province du front maritime. Elle accueille deux ports arsenaux – Brest et Lorient – et fournit un tiers des effectifs de la flotte de guerre. Aussi ne faut-il pas s'étonner qu'elle soit une cible pour la *Navy*<sup>13</sup>. Ce sont des opérations de bombardement ou de débarquement contre Brest, Saint-Malo et Lorient : Camaret en 1694, Lorient en 1746, Belle-Île en 1761, Saint-Briac et Cancale en 1758<sup>14</sup>. Mais le réseau portuaire breton reste avant tout constitué de petits ports de pêche et de cabotage<sup>15</sup>. La pêche, devenue l'affaire des marins-pêcheurs et non plus des seuls riverains, occupe une place majeure sur le littoral, et parmi celle-ci, la pêche à la sardine prend une dimension nationale et internationale sur les façades sud – autour de Port-Louis, Belle-Île, Concarneau – et ouest de la péninsule bretonne – Douarnenez et Le Conquet<sup>16</sup>. De nombreux ports de rias et de rivières sont portés par des hinterlands ruraux dont ils assurent la distribution des productions agricoles ou salicoles.

## L'AMIRAUTÉ DE BRETAGNE ET LE ROYAUME DE FRANCE AUX XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> SIÈCLES

### L'originalité bretonne : la primauté du gouverneur-amiral aux XVI<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles

Le dossier de l'amirauté de Bretagne présente deux volets complexes très politiques, le premier concerne l'existence même d'un amiral en Bretagne,

- 12 Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Sevpen, 1969. Olivier Pétré-Grenouilleau, *L'Argent de la Traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996 ; *id.*, *Moi, Joseph Mosneron (1748-1833), armateur négrier nantais (1748-1833). Portrait culturel d'une bourgeoisie négociante au siècle des lumières*, Rennes, Apogée, 1995 ; *id.*, *Nantes au temps de la traite des noirs*, Paris, Hachette, 1998. Alain Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2001 ; *id.*, « Lorient, la Bretagne et la Traite (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles) », *Cahier de la Compagnie des Indes*, n° 9/10, 2006, p. 161-167 ; *id.*, « Les ports et la Traite négrière », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n° 10/11, 2007, p. 41-55.
- 13 Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, A. Colin, 1997, p. 169-233.
- 14 Yann Lagadec et Stéphane Perréon, avec la collaboration de David Hopkin, *La Bataille de Saint-Cast (Bretagne, 11 septembre 1758). Entre histoire et mémoire*, Rennes, PUR, 2009.
- 15 Gérard Le Bouëdec « Le réseau portuaire du Grand Ouest du XV<sup>e</sup> à la seconde guerre mondiale », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 108, n° 1, 2001, p. 117-128 ; *id.*, « Le cabotage sur la façade atlantique française, XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 9-37.
- 16 Dominique Robin, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, PUR, 2000.

le second l'incapacité ou plutôt le refus de mettre en œuvre une juridiction particulière chargée de connaître les causes maritimes jusqu'en 1691.

#### **Les états, le parlement, le gouverneur, tous contre l'Amiral**

56

Du mariage d'Anne de Bretagne jusqu'à la nomination de d'Annebaud en 1543 aux charges conjointes d'amiral de France et de Bretagne, les amiraux de Bretagne ont des privilèges identiques à ceux du reste du royaume, c'est-à-dire supérieurs à ceux dont ils jouissaient sous les ducs. Mais le risque de confusion posé par le cumul des charges entraîne une contestation du gouverneur à la fois représentant du roi et héritier du duc, d'autant plus qu'au XVI<sup>e</sup> siècle les titulaires du gouvernorat sont liés aux anciennes familles duciales. Il obtient le soutien objectif des états de Bretagne et du parlement, qui, au nom de la défense des « libertés bretonnes » négociées lors de l'acte d'Union de 1532, refusent qu'un Amiral de France, soit-il aussi de Bretagne, puisse lever des impôts en Bretagne et établir des juridictions maritimes particulières. Les guerres de la Ligue et la défection de l'amiral de Coligny confortent les états dans leur opposition définitive à l'amiral. Ainsi le gouverneur, avec l'appui des deux institutions que sont les états et le parlement, s'affirme-t-il comme gouverneur-amiral. L'État central prend des positions qui évoluent en fonction de la personnalité des gouverneurs et des amiraux, adoptant des attitudes de compromis, soit le partage des droits entre le gouverneur Mercœur et l'Amiral Joyeuse, soit la nomination de Richelieu puis d'Anne d'Autriche, grand maître et surintendant de la navigation, comme gouverneur de Bretagne. Cette absence d'attitude claire ne fait que renforcer l'hostilité déclarée des états et l'arrogance des gouverneurs notamment Vendôme et surtout le duc de Chaulnes.

Si Chabot est le dernier amiral en titre de Bretagne, sa disgrâce en 1540 profite au gouverneur qui reçoit alors du roi ses ordres concernant l'amirauté. Sébastien de Luxembourg, en 1562, est le premier gouverneur à voir spécifier dans ses provisions certains droits d'amirauté. Mais des conflits marquent cette prééminence du gouverneur. Entre le duc de Joyeuse, Amiral de France et de Bretagne – qui reçoit le droit de créer un siège général et une table de marbre au parlement de Rennes ainsi que sept juridictions d'amirauté particulières et obtient le monopole de radoub et de ravitaillement des vaisseaux, la délivrance des congés, passeports et brieux, la visite des navires, le dixième des prises – et le nouveau gouverneur, le duc de Mercœur, qui prend ses fonctions la même année que lui en 1582, la confrontation se règle par un accord de partage. Le gouverneur a la haute main sur la navigation et la recette des droits maritimes affectés à l'entretien des ports et havres. L'amiral, quant à lui, délivre les congés, les commissions de guerre et conserve les droits de bris et le dixième des prises. Lors de la nomination, en janvier 1596, de Charles de Montmorency, duc de

Damville, comme titulaire de l'office d'Amiral de France et de Bretagne, la question prend une autre tournure car Henri IV amorce un processus pour étendre l'autorité de son amiral en lui permettant de lever les droits domaniaux, profitant du fait que le gouverneur, César de Vendôme, n'est qu'un enfant, en fait un de ses enfants bâtards, mais il bute sur le parlement et les états. C'est entre le duc de Montmorency, qui succède à Damville, son oncle, comme amiral, et le duc de Vendôme qui veut affirmer son pouvoir, que le conflit change d'échelle à propos de l'affaire Ruskin. Ce capitaine hollandais, armant en guerre sur commission de l'Amiral de France, qui a arraisonné un navire turc se livrant à la piraterie sur les côtes bretonnes, demande le jugement de bonne prise à la table de marbre de Paris. Le parlement de Rennes conteste et considère que cela relève du tribunal ordinaire de Saint-Renan, et que les retours se feront à Brest ou dans tout autre port de Bretagne pour le jugement des prises. Le parlement affirme que la demande de commission en guerre comme le jugement et la liquidation des prises doivent se faire dorénavant en Bretagne auprès du gouverneur avec charge d'amiral. Le conflit est à son comble quand Ruskin est arrêté. L'arrestation et la destitution de Vendôme, compromis dans la conjuration Chalais, ne met pas fin aux tensions d'autant que le nouveau gouverneur Thémynes, qui prend la place de Vendôme en 1626, se voit enlever les pouvoirs d'amirauté.

On entre alors dans une nouvelle période particulière marquée par l'intrusion dans ce conflit de deux acteurs majeurs du pouvoir central, le cardinal de Richelieu et Anne d'Autriche. En juillet 1626, Louis XIII décide de venir en Bretagne pour apaiser les relations entre la monarchie et la Bretagne, ouvrant même la session des états réunis à Nantes, mais Richelieu le suit avec des ambitions maritimes bien arrêtées. Le nouveau grand maître, surintendant de la navigation et du commerce, qui efface ainsi l'Amiral de France, veut établir son autorité sur tous les services maritimes de la France. On voit les hommes du surintendant arriver en Bretagne : le commissaire de la Marine, Beaulieu, chargé de veiller à la construction des navires, le maître des requêtes, Machault, chargé de réorganiser la marine de la province, mais avec une mission particulière : obtenir du parlement la vérification de l'édit de création de « la compagnie du Morbihan », dont ne veulent ni les parlementaires ni les membres des états, et celle des provisions du surintendant. Le conflit dure jusqu'en 1631, quand le duc de Vendôme, en échange de sa liberté, renonce à son gouvernorat et à ses droits d'amirauté, ce qui permet à Richelieu de se glisser dans l'uniforme de gouverneur et d'avoir une nouvelle légitimité. Il en profite pour faire céder les états sur un édit du 24 novembre 1640 instituant sept sièges particuliers d'amirauté afin de mettre fin à la confiscation par les juridictions ordinaires des questions maritimes. Les états avaient dû céder, mais une fois le cardinal mort ils

adressèrent des remontrances au roi pour réclamer leur suppression le 21 février 1643, ce qui fut accepté le 25 novembre 1644.

Le duc de Brézé, neveu du cardinal et son successeur, se heurte immédiatement aux états et au parlement qui réduisent à néant les concessions faites à Richelieu. À sa mort, en 1645, c'est la reine régente, sur le modèle Richelieu, qui devient gouverneur-grand maître. Mais, en 1650, en résignant au profit de César de Vendôme la charge de grand maître, elle se retrouve confrontée à la revendication de ce dernier sur les droits d'amirauté qui seraient rattachés au gouvernorat au détriment du grand maître. Après cinq ans de procès, le Conseil d'État statue en faveur de la reine mère-gouverneur qui garde ses droits, et donne satisfaction aux Bretons attachés au modèle du gouverneur-amiral.

58

Beaufort qui a succédé comme Amiral de France à son père Vendôme, délivre des commissions en course en Bretagne qui sont immédiatement contestées par le parlement. Lors de la session de Vannes de 1667, alors que commence la guerre de Hollande, les états provinciaux, interrogés sur la mise en défense de la Bretagne, préférèrent voter un supplément de don gratuit pour que l'État central prenne en charge celle-ci, mais Beaufort réclame comme toujours le dixième des prises.

La Bretagne n'a plus de gouverneur depuis la mort d'Anne d'Autriche en 1666, ni de lieutenant général depuis la mort de Charles de la Porte en 1664 et le renoncement en 1669 de son fils, le duc de la Meilleraye. La mort du duc de Beaufort laisse vacante la charge de grand maître, qui ne comprenait pas la Bretagne. Le roi en profite pour supprimer cette charge et rétablir celle d'amiral qui revient à son très jeune fils naturel Louis de Bourbon, comte de Vermandois. Dans ce contexte, le duc de Chaulnes, comme gouverneur-amiral, devient l'homme fort de la Bretagne, le comte de Vermandois n'étant pas encore en position de le contester. D'ailleurs, l'ordonnance de 1684, version bretonne de celle de 1681, confirme l'anomalie bretonne du gouverneur-amiral. Mais le successeur du comte de Vermandois, Louis Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse rallume le conflit sur le dixième des prises, d'autant plus que Desclouzeaux, intendant de Marine à Brest, défend la position du gouverneur, alors que le roi et l'Amiral de France considèrent que Brest est une enclave où s'exerce le droit de l'Amiral. La reprise en main politique et institutionnelle de la Bretagne, après la révolte des Bonnets rouges en 1675, dans un contexte de mutation du modèle économique maritime, se traduit d'abord par l'installation en 1689 du premier intendant de Bretagne, puis par l'éloignement du duc de Chaulnes comme ambassadeur extraordinaire à Madrid pendant deux ans, avant de le forcer à la démission en 1695 pour le remplacer par le comte de Toulouse qui devient l'amiral-gouverneur, même si cette dernière charge a perdu de son lustre au profit de l'intendant. En 1695, l'entrée en fonction pour un long bail

du comte Toulouse coïncide avec l'arrivée pour douze ans de Béchameil de Nointel à l'intendance où il succède à de Pommereu<sup>17</sup>. Surtout, cette reprise en main se traduit enfin par la réussite après moult échecs de l'implantation de la juridiction extraordinaire des amirautés en 1691.

#### DES JURIDICTIONS ORDINAIRES DU GOUVERNORAT-AMIRAUTÉ DE BRETAGNE AUX JURIDICTIONS EXTRAORDINAIRES DE L'AMIRAUTÉ (LES ÉDITS DE 1691)

En effet toutes les tentatives faites en 1554, 1574, 1582, 1628 et 1640 pour mettre en place des juridictions particulières d'amirauté ont échoué, si bien que les « affaires maritimes » continuent à relever du ressort des juges ordinaires. L'édit de Fontainebleau d'avril 1554 est la matrice de toutes les tentatives, à savoir une table de marbre à Rennes et sept sièges particuliers d'amirauté implantés dans les principaux ports, à Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Quimper, Vannes et Nantes. Malgré son enregistrement, il reste lettre morte. En 1574-1576, lors du conflit avec l'Amiral de France, le marquis de Villars, bien que le roi ait interdit aux juges ordinaires de traiter des causes maritimes, rien n'avait changé. En 1582, dans le compromis Joyeuse-Mercœur, la seule concession était que les juges ordinaires devaient tenir un registre spécial pour « les affaires maritimes ». Le dispositif de 1554 est repris par Richelieu, en 1640. Il faut dire que la mission d'inspection du commissaire de la Marine D'Infreville avait révélé une certaine anarchie en matière de juridiction maritime et que Richelieu désormais gouverneur et grand maître avait les coudées plus franches pour l'imposer. Sa mort en 1642 fut fatale à ce dispositif.

Avant 1691, le personnel supérieur de l'amirauté est ni plus ni moins celui des justices ordinaires des sénéchaussées et des présidiaux à Saint-Renan/Brest, Morlaix, Hennebont, Vannes, Nantes. Guérande est sans doute le siège à avoir le premier tenu un registre spécifique des causes maritimes. Dès 1626, le sénéchal assure la fonction de juge de l'amirauté, et le quasi-renouveau par Richelieu des nominations donne une sorte d'équivalence entre justice ordinaire et justice de l'amirauté : le sénéchal est le juge, l'alloué le lieutenant général, et le lieutenant juge ordinaire est le lieutenant d'amirauté. Après la réforme de 1640, les juges ordinaires prennent le titre pour exercer leurs fonctions d'amirauté. En 1688, le lieutenant général d'amirauté de Guérande paraphe le registre du greffe du Pouliguen où sont consignés les congés délivrés par le duc de Chaulnes entre 1688 et 1693. La réforme a donc laissé quelques

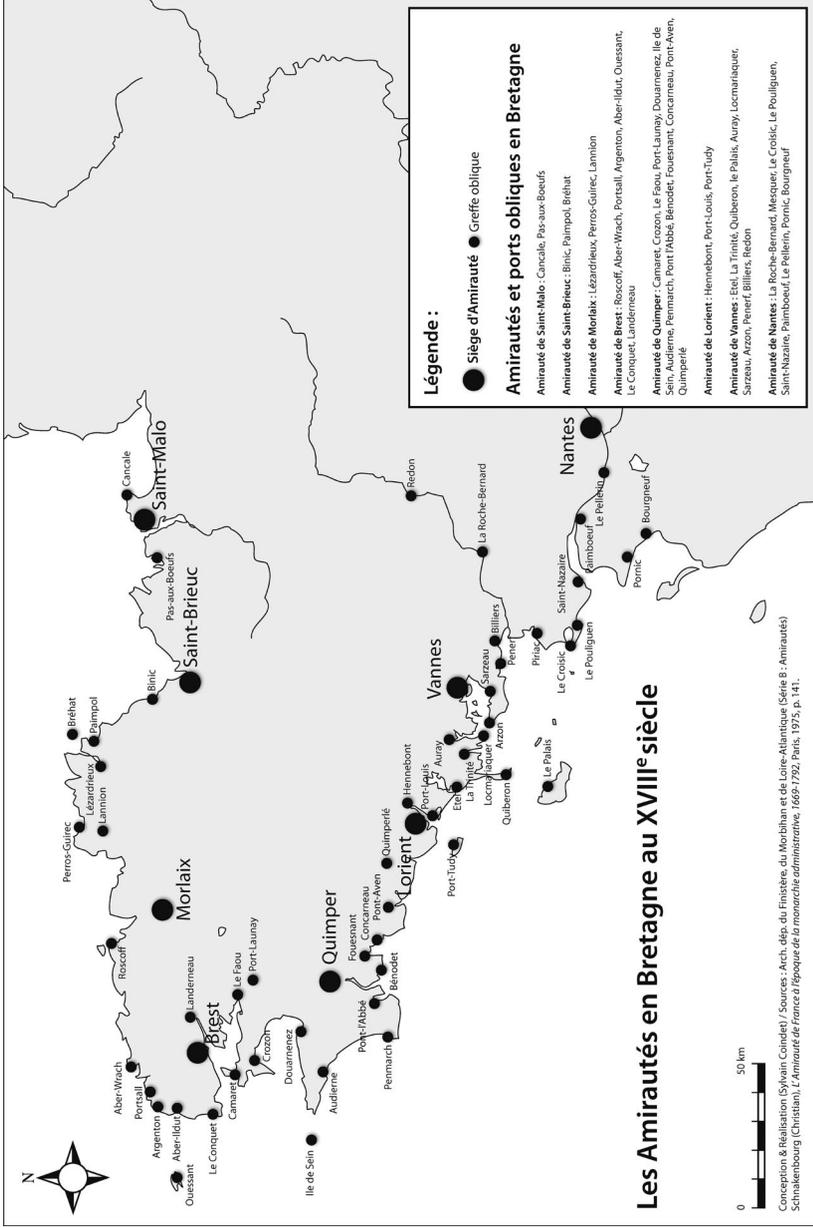
17 Jean Yves Nerzic, *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'Arsenal de Brest et de ses moyens sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1701-1713)*, thèse de doctorat d'histoire, université de Bretagne Sud, 2009, t. 1, p. 31-74.

traces. À Nantes, Richelieu nomma un huissier visiteur et un huissier audencier et le sénéchal prit le titre soit de juge de l'amirauté soit de juge de la Marine. En 1672-1681, le sénéchal Louis Charette de la Gascherie s'intitule « juge de l'amirauté au du dit lieu » ou « lieutenant général d'icelle ». À Morlaix, en 1641, le procureur du roi à la sénéchaussée se dit procureur de l'amirauté. En 1642, à Saint-Brieuc, maître Leclerc, sieur de la Grange, est à la fois sénéchal et lieutenant général de la marine. À Saint-Malo, où la justice est rendue au nom de l'évêque, les officiers préposés par le gouverneur assurent le règlement des questions maritimes, et Richelieu y adjoint un huissier visiteur. À Vannes, si le titulaire de la sénéchaussée/présidial de Vannes en 1642, de Francheville, est nommé lieutenant général d'amirauté, ses successeurs négligent d'y faire référence avant 1689. À Auray, les procédures ne font pas mention de la juridiction maritime. Il n'y a aucune trace à Hennebont de la réforme de 1640. Il faut attendre 1673 pour voir la nomination d'un officier subalterne, un huissier visiteur, au siège d'Hennebont, et la sénéchaussée d'Hennebont omet de tenir un registre spécifique « des affaires maritimes ». À Quimper, ce registre n'apparaît qu'en 1681.

Il faut attendre en effet l'édit d'avril 1691 pour mettre fin aux vicissitudes antérieures par la création d'un siège général à Rennes et de huit sièges particuliers à Dol, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Tréguier, Brest, Quimper, Vannes et Nantes. L'édit de juin 1691 apporte quelques modifications à ce dernier texte par la suppression du siège de Dol et la remise en cause du siège particulier de Rennes. Désormais, les appels des autres sièges sont directement portés au parlement de Rennes. La création définitive de sept sièges d'amirauté en Bretagne induit la délimitation d'un ressort géographique pour chacun d'entre eux : le siège malouin se voit attribuer un ressort allant de l'embouchure du Couesnon jusqu'à l'embouchure de l'Arguenon ; celui de Saint-Brieuc s'étend de l'Arguenon au Trieux, comprenant les enclaves de Saint-Quay, Kerity-Paimpol et l'île Bréhat ; l'amirauté de Tréguier, qui siège à Morlaix, administre un territoire compris entre le Trieux et la rive droite de la rivière de Morlaix ; il comprend également la ville de Morlaix ainsi que ses faubourg<sup>18</sup> ; l'amirauté de Léon<sup>19</sup>, dont le siège est installé à Brest, couvre les côtes depuis la rivière de Morlaix jusqu'à l'embouchure de l'Elorn ou rivière de Landerneau, et comprend en outre le quartier de Saint-Thomas de Landerneau pourtant situé sur la rive attribuée à l'amirauté de Cornouaille ; cette dernière, dont les juges siègent à Quimper, se voit dotée d'un ressort allant des rives de l'Elorn à la Laita

18 L'amirauté de Tréguier possède également des enclaves dans l'évêché de Dol : Lanmodez, Perros-Guirec, Locquirec, Lanmeur.

19 L'amirauté de Léon possède aussi dans son ressort une enclave : Locquénoël.



Carte 1. Les amirautés en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle.

autrement appelée rivière de Quimperlé ; le siège de Vannes comprend les côtes depuis la Laïta jusqu'à l'embouchure de la Vilaine ; son ressort s'étend également aux îles à proximité : Hoëdic, Houat, l'île d'Arz, l'île aux Moines, Belle-Île et Groix ; enfin, l'amirauté de Nantes s'étend de la Vilaine aux marais de Bouin. Mais, le 12 avril 1782, le roi ordonne la création d'un nouveau siège à Lorient dont le ressort va de la Laïta à la rivière d'Étel qui ampute le territoire de celui de Vannes de sa partie occidentale. Le ressort de chacune se réfère à l'arrêt du conseil du 31 décembre 1686 et la déclaration des lettres patentes du 31 janvier 1694 stipule que les officiers de l'amirauté ont connaissance et juridiction de

toutes les matières tant civiles que de police concernant la marine, la navigation, le commerce maritime, tous les faits survenus en mer aussi bien que sur les quais, ports, grèves, canaux, rivières, rivages, tant et si loin que peut s'étendre le flot de mars, même entre particuliers et personnes privées.

62

L'accueil fait par le monde du négoce et de la navigation maritime est marqué avant tout par la crainte de l'inflation de la fiscalité maritime, mais les prises de positions, qui sont différentes selon les ports, traduisent le niveau d'activité et le poids des acteurs dans chaque port. C'est ce que constate l'intendant, Béchameil de Nointel, lors d'une tournée d'inspection en 1700-1701. À Saint-Malo, Roscoff, Vannes, Nantes, les récriminations portent effectivement sur le coût excessif des droits. En outre, à Saint-Malo c'est le comportement du greffier qui excède. Les négociants armateurs de Roscoff dénoncent le coût élevé des descentes des officiers d'amirauté depuis Brest trop éloigné, ce qui pèse sur le coût des services et des actes, et réclament un commis greffier sur place. Les maîtres au cabotage de Vannes trouvent que les officiers de l'amirauté reviennent chers et stigmatisent la procédure coûteuse des passeports. À Nantes, les négociants et armateurs trouvent excessifs les droits de congés et les commissions en guerre. À Quimperlé, il manque pratiquement tous les experts et spécialistes nécessaires, mais ils reconnaissent que l'activité est très limitée. À Quimper, l'intendant s'entend dire par les acteurs locaux qu'ils sont peu au courant des tarifs et des droits qui relèvent de l'amirauté. À Saint-Brieuc, où l'activité est médiocre, les interlocuteurs de l'intendant, qui cumulent par nécessité les charges des juridictions ordinaires et extraordinaires, n'ont pas de récrimination.

L'amirauté, créée difficilement et tardivement, doit, en ce début du XVIII<sup>e</sup> siècle, trouver sa place au sein d'un maillage judiciaire surchargé. Par l'existence même de la justice militaire maritime, elle devient incompétente pour juger les gens de mer lorsqu'ils œuvrent pour le roi sur ses navires. L'ordonnance de Marine d'août 1681 précise que la compétence de cette juridiction « ne s'étend pas aux délits commis sur les Vaisseaux du Roi ou dans ses Ports, par les officiers ou Soldats de la Marine ». L'activité de la justice militaire maritime, telle qu'elle

est décrite par Alain Berbouche, apparaît à travers l'existence de deux instances parfois concurrentes : la justice du tribunal prévôtal de l'intendant de Marine et celle du conseil de guerre sous la direction du commandant de la Marine dont les attributions sont précisées par l'*Ordonnance concernant la Régie & Administration Générale et particulière des Ports et Arsenaux de la Marine* du 27 septembre 1776.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le conseil de guerre voit ses attributions étendues. En effet, l'ordonnance du 27 septembre 1776, paraphée par Sartine, lui octroie une compétence concernant tous les crimes autres que les vols commis dans les arsenaux. Cette concession constitue une attaque en règle contre les pouvoirs de l'intendant de la Marine à la tête de l'instance rivale. Dans les ports et arsenaux, la justice était habituellement dévolue à l'intendant. Progressivement, ses pouvoirs s'étendent. Les ordonnances du 15 février et du 5 octobre 1715 prévoient que, désormais, tout individu étranger à la Marine et qui a participé à une évasion de forçats peut être jugé par l'intendant. De même, la connaissance de tout crime associé à ces évasions revient à l'intendant de la Marine. L'intendant apparaît donc comme un personnage important dans les quartiers maritimes et surtout dans les ports.

Par ailleurs, l'amirauté est obligée de s'affirmer face aux prétentions des autres justices présentes sur le territoire : plus particulièrement les juridictions ordinaires contestent toujours les juridictions extraordinaires comme les consulats et les amirautés. La Bretagne est dotée de quatre présidiaux qui sont aussi des chefs-lieux de sénéchaussée dont trois dans des ports aussi chef-lieu d'amirauté, Quimper, Vannes, Nantes. Le maillage des sénéchaussées est particulièrement dense sur le littoral, avec une certaine proximité avec les justiciables. Ainsi, la sénéchaussée de Vannes a juridiction sur 34 paroisses tandis que celle de Rhuys ne s'étend que sur les paroisses d'Arzon, Houat et sa trêve d'Hoëdic, l'île d'Arz, Saint-Gildas et Sarzeau. Cette dernière juridiction pouvait d'ailleurs fréquemment entrer en conflit avec l'amirauté car sa juridiction était essentiellement littorale. En outre, existent également les juridictions royales extraordinaires parmi lesquelles la maréchaussée et les traites. Les brigades de maréchaussée quadrillaient le territoire et en particulier le littoral. Les brigadiers et cavaliers de maréchaussée étaient chargés d'effectuer des tournées dans le ressort de leur brigade pour débusquer mendiants, vagabonds et voleurs. Ils pouvaient alors interférer dans le domaine d'action du personnel de l'amirauté notamment en cas de vols ou d'atteintes aux personnes – coups et blessures, homicides<sup>20</sup>. De plus, les villes portuaires étaient particulièrement désignées

<sup>20</sup> En revanche, l'amirauté ne se soucie pas des mendiants et vagabonds appréhendés près des côtes puisque ce délit ne fait pas partie de ses attributions.

par les notables comme des villes de troubles, très criminogènes. Dès lors, brigadiers et cavaliers de maréchaussée investissent le terrain d'action de l'amirauté. Mais une concurrence encore plus acharnée existait sur les affaires de contrebande de tabac ou de fausses déclarations relatives aux cargaisons des navires, entre l'amirauté et la juridiction des traites qui disposait de 72 à 74 bureaux sur le littoral. Les principaux bureaux faisant partie de la direction provinciale de Rennes se situaient à Audierne, Brest, Morlaix, Port-Louis, Quimper, Saint-Malo et Vannes. Les autres sites n'abritaient que des bureaux subordonnés. Les brigades complétaient ce dispositif. Elles avaient pour mission d'exercer une surveillance accrue sur le littoral afin d'empêcher toute tentative de fraude ou de contrebande. Plusieurs types de brigades peuvent être distingués : les brigades ambulantes, les brigades sédentaires et celles dotées de pataches. Le littoral breton laisse donc apparaître un vaste imbroglio juridique. Les interpénétrations de ressorts des instances ainsi que les définitions parfois floues de leurs compétences sont à l'origine de lenteurs et de nombreux conflits d'attribution.

Pierre Martin montre la grande résistance des seigneuries, notamment ecclésiastiques, pour défendre leurs droits de pêcheries et leurs droits de coutume, même après les attaques frontales des commissions mises en place dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, l'État décide tardivement de frapper fort avec trois commissions, celle des péages en 1724, celle des pêches avec la mission de Le Masson du Parc en 1726, et la commission extraordinaire de vérification des droits maritimes de 1739. Cette dernière est chargée d'examiner les titres et pancartes de tous les droits maritimes que les propriétaires perçoivent sur les quais, les ports, les rivières et les rivages de la mer. Cette commission est prorogée, la dernière fois, le 24 janvier 1755. La résistance seigneuriale est très vive, surtout de la part des seigneuries ecclésiastiques. L'offensive de l'État est virulente, mais le résultat est modeste : l'État ne va pas au bout de sa démarche, fait parfois marche arrière, en ménageant ses élites d'autant que certains droits sont négligeables. Les pêcheries résistent bien. Mais en ce qui concerne les droits sur les havres et ports, ils sont devenus relativement négligeables, et tombent souvent en désuétude. En effet, ils s'appliquent dans le réseau des havres en place à la fin de l'époque médiévale et touchent avant tout l'économie agro-alimentaire traditionnelle.

#### LES AMIRAUTÉS BRETONNES AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

Dans chaque siège d'amirauté, le procureur du roi, qui instruit les affaires du ressort, est chargé en théorie de tenir des registres. Ceux-ci sont d'une grande importance pour l'historien du fait maritime : le premier registre est celui des

conclusions d'une enquête, le second est celui de l'état des échouements, bris, naufrages ayant eu lieu sur les côtes du ressort de l'amirauté, le troisième contient la liste des amendes infligées et toutes les pièces relatives au droit d'ancrage, de pêche, le dernier porte mention des dénonciations signées par leurs auteurs concernant le non respect des règlements et ordonnances de Marine. Ces différents registres n'ont pas tous été ouverts ou sont parfois inclus les uns avec les autres. D'autres, tenus par les greffiers, viennent enrichir considérablement les fonds d'archives qui sont issus des sièges d'amirautés d'Ancien Régime. Il existe normalement des registres pour les audiences, les jugements rendus, l'enregistrement des lois et règlements, pour les congés, pour les rapports des capitaines et maîtres de navire et déclarations de prise, un registre consacré au dépôt des pièces de procédure, et enfin un dernier registre qui est celui du rôle des maîtres, matelots, pêcheurs et mariniers résidant dans le ressort, ainsi que des navires appartenant aux armateurs de son étendue. On imagine aisément que selon la qualité du titulaire de la charge ces différents registres ont été ouverts ou au contraire ont fait l'objet de négligence.

Les amirautés disposent d'une série d'officiers principaux et subalternes dont les charges ne sont pas toujours pourvues au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Certains d'entre eux ont fort à faire avec les juridictions concurrentes, c'est ainsi que les huissiers-visiteurs chargés de l'inspection des navires sont souvent confrontés à l'administration de la Ferme. Des interprètes sont aussi actifs, en raison de la présence de navires étrangers et en fonction des trafics de telle ou telle amirauté. Ce sont principalement des interprètes des langues anglaise, irlandaise, écossaise, et également scandinaves. La royauté, toujours à court d'argent, a tenté à plusieurs reprises de multiplier les offices sans que ceux-ci trouvent preneurs. Toutes les charges n'ont pas été vendues, par exemple à Saint-Brieuc, et dans ce cas elles ont fait l'objet de commissions. Celui qui acquiert une charge doit respecter un certain nombre de conditions que l'on trouve mentionnées dans les lettres de provisions d'office : avoir au moins 27 ans, mesure qui ne résistera pas bien longtemps devant le nombre de dérogations accordées, être gradué en droit, connaître le commerce et la navigation. En règle générale, la plupart des détenteurs de charges sont avocats au Parlement. Les officiers sont reçus au parlement de Bretagne qui enregistre et consigne les lettres de provisions d'offices<sup>21</sup>. Le total du prix des charges dans les amirautés bretonnes en 1703 est de 450 000 livres tournois<sup>22</sup>. Les charges les plus coûteuses sont celles de

21 AD 35, 1Bf, registres du Parlement de Bretagne.

22 Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », dans Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne*, op. cit., p. 395 ; pour le détail du prix des charges d'officiers, voir Archives nationales (désormais ANF), G5 6.

lieutenant général, de procureur du roi, et de greffier<sup>23</sup> dans les amirautés de Saint-Malo et Nantes. Le prix varie également entre les amirautés : la charge de lieutenant général à Nantes vaut 50 fois plus que celle de Saint-Brieuc, soit 40 000 livres tournois.

66 Les officiers d'amirauté perçoivent des gages fixes qui sont plus ou moins importants et, bien sûr, des droits qui constituent une partie variable de leur rétribution, les principaux bénéficiaires étant le lieutenant, le procureur et le greffier. On comprend ainsi que selon l'activité du siège liée à l'importance du trafic maritime, la perception des droits et le montant des gages varient. La perception des droits s'effectue dans les « ports obliques » de l'ensemble du ressort, où siège un commis greffier qui délivre les congés et perçoit les droits, spécialement ceux de l'amiral. Le commis doit être présent le matin et l'après-midi et doit être en capacité d'assurer les fonctions des officiers. On peut observer, lorsque les archives en donnent la trace, quelques abus, liés à la personnalité du receveur, celui-ci pouvant percevoir des droits excessifs sur le poisson spécialement<sup>24</sup>. Au total, il existe 63 ports obliques dans les amirautés de Bretagne en 1735<sup>25</sup>. La géographie des « ports obliques » peut évoluer sur le siècle, en fonction de l'activité des ports. La perception des droits nécessite la tenue de registres, une aubaine pour l'historien de l'activité maritime. En effet, des droits sont perçus au profit de l'amiral, des officiers et des communautés, et ils doivent être enregistrés. Il existe donc en théorie des registres pour les congés et commissions en guerre, pour les droits d'ancrage, pour les droits de lestage et délestage, pour les droits de feu, tonne et balise, pour les ventes à la suite des naufrages, pour les amendes et confiscations, pour les séquestres, pour le dixième des prises.

Dans les premières années de la création des amirautés bretonnes, on observe certains dysfonctionnements internes qui sont liés aux relations difficiles entre les officiers dans la mesure où les fonctions des uns et des autres ne sont pas clairement établies. Le parlement de Bretagne a dû légiférer en janvier 1696 sur le fonctionnement des sièges<sup>26</sup>. Des problèmes sont encore signalés dans les années 1730 entre le procureur et l'avocat du roi à Saint-Malo<sup>27</sup>. À Tréguier, c'est le lieutenant général qui suspend le courtier-interprète en langues étrangères,

23 L'office de greffier est supprimé en 1711.

24 Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », art. cit., p. 396 ; ANF, Marine C4 170, fol. 4.

25 Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », art. cit., p. 397, « Tableau des commis et receveurs des droits dans les amirautés bretonnes vers 1735 » ; ANF, Marine C4 169 et C4 170.

26 Archives départementales d'Ille-et-Vilaine (désormais AD 35), B1, fol. 80, arrêt du 21 janvier 1696.

27 ANF, Marine C4 155.

lequel lui intente un procès en 1735<sup>28</sup>. Un problème récurrent qui explique les difficultés de fonctionnement dans les sièges est certainement celui de la faiblesse de l'encadrement. Des postes ne sont pas pourvus, car les offices n'ont pas trouvé preneurs. Les sièges ne sont donc pas au complet. En 1735, cinq amirautés sur sept ne fonctionnent qu'avec trois ou quatre officiers<sup>29</sup>. Ils ont pu aussi être accusés d'un certain laxisme dans l'application des ordonnances. C'est en tout cas ce qui ressort de la visite de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc en juillet 1732 à Saint-Brieuc<sup>30</sup>.

Ce sont surtout dans l'exercice de la justice et le traitement des affaires que les amirautés ont été contestées. La création des amirautés a fait perdre des ressources aux autres juges. Un point sensible, qui parcourt le siècle, est celui de la police qui s'exerce sur les quais. Souvent, les amirautés entrent en conflit avec le présidial ou la sénéchaussée, la plupart du temps pour des affaires mineures. Citons le cas de Quimper, en 1786, où il est interdit de se baigner nu : le spectacle de la nudité peut indisposer les personnes qui tiennent à se promener le long des quais de l'Odet<sup>31</sup>. Bien entendu, d'autres sources de conflits au sujet de la police des quais sont à rechercher du côté des villes portuaires. C'est encore le cas à Brest dans les années 1780, où le maire la réclame relativement « au transport et à la distribution des denrées qui arrivent par la mer pour l'approvisionnement de la ville<sup>32</sup> ». Les relations entre les officiers municipaux et les officiers d'amirautés furent parfois houleuses. À Morlaix où, en 1734, on observe des querelles de préséance lors des processions qui tournent mal, les procès perdurent jusqu'à la Révolution<sup>33</sup>.

L'amirauté est aussi en butte à l'existence des seigneureries maritimes, dont l'activité essentielle consiste en la perception de droits très divers, la plupart étant des taxes perçues en nature ou en argent sur les marchandises ou le produit des pêches. Par exemple, à Nantes il existe des droits à acquitter pour les bâtiments, du navire à la chaloupe, transportant du poisson ou des fruits venant par la mer et la Loire<sup>34</sup>. L'exercice de la justice seigneuriale par les évêques à Saint-Brieuc crée pendant plusieurs décennies des conflits de compétence. Le parlement de Bretagne intervient en août 1749 pour régler une situation devenue beaucoup trop conflictuelle. Les amirautés sont mobilisées dans la lutte contre la seigneurie

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », art. cit., p. 400, tableau n° 4, « Les officiers des sièges des amirautés bretonnes vers 1735 » ; ANF, Marine C4 160 et C4 170.

<sup>30</sup> ANF, Marine C4 54, fol. 95v, lettre du 6 août 1732.

<sup>31</sup> Archives départementales du Finistère (désormais AD 29), B 911 bis.

<sup>32</sup> AD 29, B2383.

<sup>33</sup> Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », art. cit., p. 406.

<sup>34</sup> AD 35, C1825, audience du 10 mars 1710.

maritime en surveillant la perception des droits de pêche seigneuriaux. Dans ce grand chantier de la monarchie qui œuvre sans relâche depuis le xvi<sup>e</sup> siècle à éteindre la seigneurie maritime pour conforter la domanialité royale du littoral, les amirautés sont au cœur du processus. En effet, leurs personnels sont autant informateurs que contrôleurs des décisions de la Commission de vérification des droits maritimes. Citons, par exemple, l'application de la législation relative aux parcs et pêcheries, un arrêt du conseil du roi en 1731 ordonnant la démolition de tous les parcs construits après 1544. S'ensuivent alors de longues procédures et tractations pour faire appliquer les décisions.

68 L'événement majeur, qui affecte les amirautés bretonnes durant la première moitié du xviii<sup>e</sup> siècle, est sans conteste la visite de François Le Masson du Parc à partir de 1726 et l'exercice de la police des pêches et du contrôle des personnes pratiquant cette activité. Les procès-verbaux qu'il a dressés permettent de connaître avec un degré de précision inégalée l'activité halieutique côtière<sup>35</sup>. La grande richesse de cette source n'est plus à présenter, puisqu'on y trouve à la fois la description des embarcations, des engins de pêche, la localisation des pêcheries, le nombre d'actifs et le type de pêche pratiquée. Les visites des côtes de Bretagne s'achèvent en 1735. Sont conservés les procès-verbaux des amirautés de Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Nantes, Vannes et Quimper, pour les années 1726, 1728 et 1731. Parmi les attributions des officiers d'amirautés, il est prévu que ceux-ci effectuent des visites annuelles sur les côtes pour vérifier la bonne application des ordonnances. Il semble que les officiers ne soient pas très opiniâtres et rechignent à se déplacer dans la mesure où ils s'intéressent surtout à la partie judiciaire et commerciale de leurs fonctions. En arrière-plan se dessine la volonté royale de préserver la ressource halieutique. L'action la plus emblématique de cette politique concerne la législation contre la capture du frai de poisson avec des filets à mailles très serrées que l'on nomme « serpillières ». On pratique ce type de pêche sur le littoral de la Bretagne pour suppléer à l'absence de la rogue, l'appât utilisé pour la pêche des sardines, dont le coût est trop élevé. Elle est considérée comme une pêche extrêmement nuisible par Le Masson du Parc qui veut la faire interdire et propose l'application de peines très sévères, puisque, selon lui, elle ruine la pêche côtière. Il estime que depuis les années 1700-1705, cette pêche, qui se pratique jusqu'aux embouchures des rivières, a même encouragé les seigneurs riverains à affermer « la faculté de faire une pêche si pernicieuse<sup>36</sup> ». L'ordonnance d'avril 1726 interdit toute forme d'engins de pêche et la vente sous quelque prétexte et quelque usage que ce soit du frai de poisson. Notons également que le frai ne sert pas qu'à la pêche des

35 ANF, Marine, C5 20, 21 et 26 pour la Bretagne.

36 AD 35, C 563.

sardines, il est utilisé pour nourrir « les porcs, les volailles et autre animaux, pour l'engraissement des terres et des arbres<sup>37</sup> ».

À la fin de l'Ancien Régime, c'est la grande inspection Chardon qui offre de multiples informations sur le fonctionnement des amirautés bretonnes<sup>38</sup>. Au cours des années 1770-1780, le secrétaire d'État à la Marine tente de simplifier la fiscalité maritime par des réformes successives. L'adoption d'un tarif fixant les droits des officiers d'amirautés valable dans tous les ports du royaume en 1770 constitue une première étape vers l'uniformisation fiscale<sup>39</sup>. Au début du règne de Louis XVI, le ministre de la Marine, Antoine de Sartine, établit en novembre 1776 une commission composée de quatre conseillers d'État. En 1777, la collecte des informations est lancée dans les amirautés, le ministre demandant aux officiers de chaque siège de rédiger un mémoire général sur les droits perçus, la jurisprudence et les conflits de compétence avec d'autres juridictions. Seul subsiste dans les archives centrales de la Marine le mémoire de 85 pages rédigé par les officiers du siège de Quimper<sup>40</sup>. En décembre 1779, le ministre obtient une commission du roi nommant Daniel Marc-Antoine Chardon « commissaire de notre Conseil départi pour la visite des ports, havres, pêches, pêcheries, droits maritimes, & l'observation des Ordonnances dans les Amirautés<sup>41</sup> ». Le texte de la commission fait référence à l'objectif premier de Sartine : « des moyens de rendre les perceptions moins onéreuses au commerce<sup>42</sup> ». En plus du volet fiscal, l'inspection fournit un ensemble de données quantitatives et qualitatives sur l'activité maritime. Le fonctionnement des amirautés, la fiscalité, la législation, les pêches, les aménagements et les services portuaires sont concernés et délimitent les domaines d'action d'un programme de rénovation du système élaboré au temps de Colbert. Daniel

37 Ordonnance du 23 avril 1726, article XVII, Archives départementales des Côtes d'Armor, B3745.

38 Voir à ce sujet 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.

39 Cette réglementation tarifaire est le résultat d'une commission de travail pour les réformes créée par le duc de Praslin, ministre de la Marine, en 1767. Les officiers des amirautés perçoivent dans les ports les droits de l'Amiral de France et des frais d'actes qui constituent leurs revenus ; voir le travail de Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la Monarchie administrative (1669-1792)*, thèse de doctorat d'État, université Panthéon-Assas, 1975, et les travaux de Joachim Darsel pour la Normandie et la Bretagne.

40 ANF, Marine, C4 238, fol. 170-220, « Mémoire arrêté au siège de l'amirauté établie à Quimper au rapport du procureur du roi et celui pour être présenté à Monseigneur de Sartine, Ministre et secrétaire d'État au département de la Marine sur ce qui concerne les droits d'amirauté et la jurisprudence de ces tribunaux », Quimper, le 25 juin 1778 (85 p.).

41 ANF, Marine C7 60, DP Chardon, Commission du roi du 20 décembre 1779, imprimée à Paris en 1780.

42 *Ibid.*, pièce 73, commission pour la visite des « ports, havres, pêches, pêcheries, droits maritimes et l'observation des ordonnances dans les amirautés... », 20 décembre 1779.

Chardon, maître des requêtes et procureur général au Conseil des prises, dirige le grand travail d'investigation mené sur les côtes de France entre 1781 et 1785<sup>43</sup>. L'enquêteur, qui a une bonne connaissance du sujet, a déjà visité, au début de la guerre d'Indépendance américaine, les ports et les amirautés de Bretagne durant l'hiver 1778. C'est à Brest que les choses prennent forme, et c'est là que le modèle de l'enquête est conçu en septembre 1781.

70

La lecture des procès-verbaux donne une image relativement contrastée des amirautés bretonnes. Ils définissent en quelque sorte des « Bretagnes maritimes » validant un découpage institutionnel ancien qui n'apparaît pas comme artificiel. Vers 1780, ce découpage ne donne lieu à aucune contestation territoriale entre les amirautés limitrophes bretonnes, pas plus qu'il ne crée des conflits de compétences entre elles. Les seules exceptions notables sont les amirautés de Brest et de Quimper avec la frontière revendiquée de l'Elorn et les quais de Landernau, de même les côtes de Plougastel jusqu'à l'île Ronde sont revendiquées par le siège de Brest<sup>44</sup>. La configuration des côtes et le type d'activité créent une réelle diversité qui fonde la richesse potentielle de la province aux deux façades maritimes. Si les critères de l'inspection sont parfaitement normés, les réponses ne le sont pas dans leur volume et leur contenu, et elles sont variables d'une amirauté à l'autre. Les deux amirautés où le littoral a fait l'objet d'une description détaillée sont celles de Brest et de Quimper. Les officiers ont sans doute voulu témoigner de l'espace qu'ils avaient à contrôler et à parcourir : ceux de Brest, Vannes et Lorient ont donné précisément les distances, et pour l'ensemble de la province domine dans l'art de décrire le littoral, le trait de côte finistérien et atlantique.

Sept amirautés se partagent 2 700 km de côtes avec un personnel qui compte plus d'une centaine d'individus. Le comptage dans les procès-verbaux donne pour les personnels un total de 119, chiffre qui indique un nombre de postes utilisables pour faire fonctionner les amirautés bretonnes que l'on range en deux grandes catégories, celle des officiers au nombre de 85 et celle des personnels pourvus de commissions de l'Amiral de France au nombre de 34. Les maîtres de quai et les professeurs d'hydrographie rétribués par les villes ont été comptabilisés dans le nombre des postes en commissions pour faire apparaître l'existence d'un service aux usagers des ports quelle que soit l'origine de la rétribution. Toutefois, les chiffres ne traduisent qu'imparfaitement la réalité sur le terrain en raison des offices laissés vacants ou agglomérés par une seule personne dans

43 *Ibid.* Daniel Marc Antoine Chardon (Paris, 1731-Paris, 1802), est nommé en novembre 1777 « procureur général de sa majesté au Conseil royal pour les prises », place qu'il occupe jusqu'à sa suppression en septembre 1791.

44 ANF, Marine C4 175 fol. 816, Procès-verbal de la visite faite par ordre du Roi dans l'amirauté de Quimper, le 24 janvier 1781 et jours suivants.

les sièges<sup>45</sup>. Ainsi, à Saint-Malo, les quatre offices de conseillers sont déclarés vacants, de même ceux de sergent et d'interprète-courtier, soit neuf postes sur vingt-deux en 1783. Le maître de quai, qui est celui d'un port oblique, Cancale, est pourvu d'une commission de l'Amiral alors qu'à Saint-Malo, ce sont les « baillifs des eaux et sous-baillifs des eaux » nommés pour un an ou plusieurs années par la communauté de ville qui remplissent les fonctions de maître de quai. Les officiers de l'amirauté précisent d'ailleurs qu'il faudrait établir un maître de quai dans les ports de la paroisse de Saint-Servan pour surveiller tant la nuit que le jour. Les offices vacants sont surtout ceux de conseillers – Saint-Malo, Morlaix, Quimper, Vannes-Lorient. Pour l'amirauté de Nantes, le nombre plus important de greffiers s'explique parce qu'il a été signalé ceux qui sont établis dans les ports obliques, soit huit « commis greffiers » à Paimboeuf, Le Pouliguen, Mesquer, Saint-Nazaire, Le Croisic, La Roche-Bernard, Pornic et Bourgneuf<sup>46</sup>.

Les conflits de compétences, qui ont perduré tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle, s'observent surtout dans les grands ports actifs où une juxtaposition de juridictions et d'institutions se concurrencent. À Saint-Malo, les officiers de l'amirauté considèrent que cela est préjudiciable à l'intérêt du commerce maritime. Ce qui peut être considéré comme une réponse indirecte aux critiques du lobby négociant dont ils doivent penser qu'il est à l'origine de l'inspection. Notons aussi la volonté de préserver leur compétence judiciaire : ainsi, pour l'exercice de la justice et du règlement des contentieux, ils veulent une loi qui interdise l'accès du siège de l'amirauté à tout procureur qui n'aura pas levé les offices, « ce qui serait avantageux aux négociants et autres à qui l'ordonnance de la Marine permet de plaider en personne, ce qui leur évite les frais à quoi les induisent les procureurs étrangers<sup>47</sup> ».

L'inspection confirme les orientations commerciales des ports bretons, sans grande surprise : la morue à Saint-Malo, le blé à Saint-Brieuc, la toile à Morlaix, le blé, la roque et la sardine à Quimper, les grains, les toiles et la sardine à Vannes et Lorient, la traite, le cabotage aux colonies, le vin et l'eau-de vie à Nantes. Les grains, les vins, le sel et le poisson sont les marchandises dominantes des trafics. Signalons aussi l'existence d'une modulation tarifaire du droit de congé propre à la Bretagne. Elle se définit par rapport au tonnage, et elle est certainement une des plus justes et des mieux adaptées.

45 Voir les trois tableaux qui suivent.

46 ANF, Marine C4 175, fol. 879, Procès-verbal de la visite faite par ordre du Roi dans l'amirauté de Nantes, le 28 janvier 1781 et jours suivants.

47 ANF, Marine C4 175, fol. 681-682, Procès-verbal de la visite faite par ordre du roi dans l'amirauté de Saint-Malo, le 19 novembre 1783 et les jours suivants. Les procureurs des juridictions de l'évêque et du chapitre de Saint-Malo viennent plaider « d'emblée au siège ».

En rassemblant différents critères sur l'entretien des ports, sur la police des quais, sur la présence de pilotes et sur le lestage et délestage des navires, l'enquête révèle quelques dysfonctionnements. À Saint-Malo, c'est le recrutement des pilotes lamaneurs, leur qualification et leur nombre qui pose problème pour le port dont les accès sont difficiles. Dans l'amirauté de Morlaix, où le lestage et le délestage donnent lieu à des abus, le balisage a été entrepris par un particulier. Dans l'amirauté de Quimper, il est fait mention de plusieurs travaux portuaires et de balisage, à Quimper, Concarneau, Audierne et dans d'autres petits ports, mais cette fois par des particuliers – Douarnenez, Le Faou, Pont-Croix, Port-Launay. Le projet est ici l'aménagement d'un grand port à Bénodet. Pour Vannes et Lorient, seul l'encombrement du port de Vannes est source d'inquiétude. À Nantes, les problèmes de lestage et délestage sont mentionnés, des travaux sont faits pour sécuriser Paimboeuf. Au Croisic, ce sont les états de Bretagne qui contribuent à l'entretien du port. Il s'agit de préserver le commerce des sels de Guérande et notamment l'approvisionnement de tous les ports de pêche et particulièrement ceux de la province.

L'enquête révèle assez bien les côtes où la seigneurie maritime est vivante : à Saint-Malo, à Brest, dans l'amirauté de Quimper, dans la Vilaine et la Loire, à Nantes. Dans le ressort de l'amirauté de Saint-Malo, les pêcheries construites sont au nombre de 45. Les officiers de l'amirauté pensent qu'il faut toutes les supprimer car « de la suppression des pêcheries résulterait l'empoisonnement progressif des côtes et l'augmentation du nombre de bateaux-pêcheurs, ce qui fournirait à l'État une pépinière de marins qui, dès leur plus jeune âge, se lanceraient dans l'art de la navigation<sup>48</sup> ». S'agissant des droits maritimes, aucun seigneur ne prétend au droit de bris et naufrage dans l'étendue du ressort, mais plusieurs seigneurs jouissent d'autres droits. Ces droits sont par exemple ceux de l'évêque et des chanoines de Saint-Malo sur le poisson frais, droits qui n'ont pas été confirmés par la Commission de vérification des droits maritimes. Dans le ressort de l'amirauté de Saint-Brieuc, il existe les pêcheries de l'abbaye de Beauport qui ont été confirmées, toutes les autres ont été supprimées, et « quand il s'en forme quelqu'une furtivement », les officiers d'amirautés disent les faire détruire. À Morlaix, il n'est mentionné qu'une seule pêcherie : située à l'embouchure de la rivière de Pontrieux, elle existe depuis des temps immémoriaux. Aucun seigneur particulier du ressort de l'amirauté de Morlaix ne perçoit des droits maritimes, si ce n'est la communauté des Augustins de la ville de Lannion qui prélève le sel sur les navires, barques ou bateaux arrivant au port de Lannion. Le procès-verbal de l'amirauté de Brest mentionne qu'il n'y a pas de grandes pêcheries construites dans le ressort, si ce n'est celle de

48 ANF, Marine C4 175, fol. 710-711, Saint-Malo le 19 novembre 1783.

M. de Rohan-Chabot dans la rivière de Landerneau. Le duc, seigneur de Landerneau, est le seul à prétendre au droit de justice maritime sur le port<sup>49</sup>. Il perçoit un droit sur tous les bâtiments étrangers chargés de vin qui déchargent dans le port de Landerneau ou ses limites, un droit de « pot et chopine » qui date du XVI<sup>e</sup> siècle. Le duc a été maintenu dans ses droits par un arrêt du conseil du 18 avril 1773. Ces droits de ports et havres sont affermés à un négociant de Landerneau. Ce qui caractérise l'amirauté de Brest, ce sont ces pages consacrées aux droits seigneuriaux, ceux du duc de Rohan, et bien d'autres encore, des droits de passage, des droits de bac, des droits d'ancrage, des droits de pêche, des droits de quai. Par exemple, le commandant du château de Brest perçoit lui aussi un droit dit « de château » qui est de onze sols pour chaque bâtiment étranger. Ce droit renvoie à un service, celui de la protection des bâtiments étrangers. Le procès-verbal de l'amirauté de Quimper se termine par une longue liste de l'état des droits maritimes perçus et établis dans le ressort, confirmés ou pas<sup>50</sup>. Lors de la visite de l'amirauté de Vannes, Chardon indique qu'il n'a pas pu faire le récolement avec le procès-verbal de la visite de Le Masson du Parc en 1738. Il évoque cependant les descentes faites en 1739-1740 dans la Vilaine, près de Redon, et des procès-verbaux établis pour des pêcheries sans titre, ainsi que l'arrêt ordonnant leur démolition qui fut exécuté. Malgré tout, leur nombre n'a cessé d'augmenter : il est fait état de 121 pêcheries dans la Vilaine au niveau de la paroisse de Brain.

Il existe également dans l'amirauté de Nantes une quantité importante de droits de types seigneuriaux. C'est aussi une des caractéristiques du procès-verbal de cette amirauté. On relève parmi ces droits maritimes, la perception qui en est faite par des engagistes du domaine royal. La Loire est bien sûr l'axe sur lequel ces droits maritimes sont les plus nombreux : des droits de passage, des droits de pêche, des droits de péage essentiellement. S'agissant des droits de bris, des droits d'épave, ainsi que des droits de péage, notamment ceux sur les marchandises telles que le sel, on voit assez clairement que l'État royal les a supprimés, voire les a intégrés au domaine royal. Ce sont les produits traditionnels du commerce qui sont les plus taxés : le sel, le froment et le vin. La Commission de vérification des droits maritimes a supprimé un nombre très important de droits dans la rivière de Nantes, entre 1740 et 1760. Le procès-verbal mentionne plus d'une trentaine de ces droits supprimés, dont plus de la moitié par un arrêt du Conseil du roi du 23 décembre 1760. Ce sont les droits de passage, de pêche

49 Depuis 1738, il y a une instance à la Commission de vérification des droits maritimes entre ce seigneur, l'amiral et les officiers du siège, instance renouvelée en 1775.

50 Voir la belle thèse de Pierre Martin, *Les Fermiers du rivage : Droits maritimes, seigneurs, fermiers et fraudeurs en Bretagne sous l'Ancien Régime (1480-1789)*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne Sud, 2004.

et pêcheries qui résistent le mieux au travail de vérification de la Commission des droits maritimes, encore qu'il faille rester prudent, puisque la présentation pour confirmation des titres n'est pas toujours faite et, de fait, les officiers de l'amirauté ne savent pas s'ils sont toujours actifs. Parmi les droits qui sont les plus nombreux, on relève les droits de pêche dans la Loire ; il s'agit d'un droit de concession accordé aux communautés, ainsi qu'à des particuliers. Les communautés, comme celle de Trentemout – et celles des îles de la Loire –, ont été soutenues par l'État pour bénéficier du droit de pêche dans la rivière face aux demandes de la communauté de Nantes. Le fleuve apparaît donc comme le lieu d'une bataille pour la pêche du poisson tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle.

L'inspection Chardon dans les amirautés bretonnes permet d'identifier un certain nombre de problèmes ; dominant ceux liés au maintien des parcs et pêcheries, aux droits maritimes – hors fiscalité de l'amirauté – et à l'aménagement portuaire – travaux de rénovation, équipement et accessibilité.

74

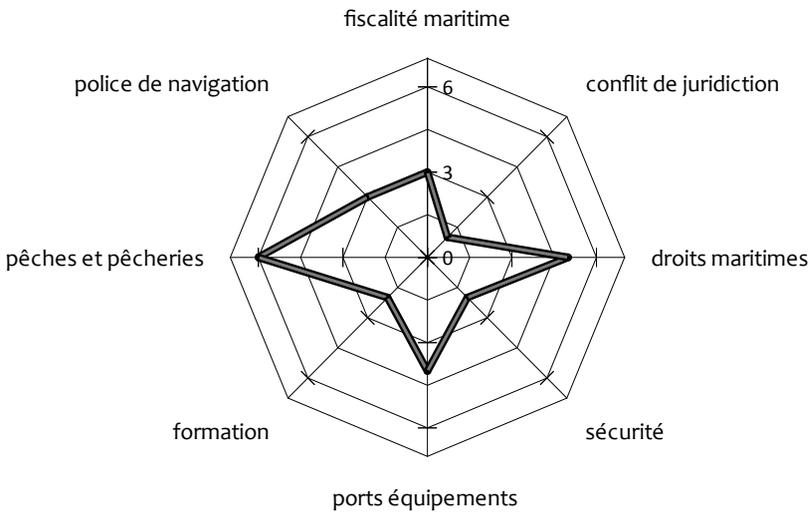


Fig. 2. Les problèmes dans les amirautés bretonnes vers 1780 d'après l'enquête Chardon

Les amirautés sont supprimées par la loi des 9-13 août 1791. Les sièges sont liquidés sans aucune difficulté, ni contestation. Les greffes de Bretagne ferment tous entre le 1<sup>er</sup> novembre 1791 – Saint-Brieuc – et le 10 février 1792 – Vannes<sup>51</sup>. Dans le plaidoyer que l'Amiral, le duc de Penthièvre, fait imprimer et présenter à l'Assemblée nationale en 1790, l'argumentation porte sur la valeur

51 ANF, G5 8, Dossier 5. Voir aussi Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la Monarchie administrative (1669-1792)*, thèse citée, p. 319-320, « Date des fermetures des greffes et des bureaux des receveurs ».

des officiers d'amirautés qui sont indispensables car disponibles à tout moment, honnêtes et désintéressés « souvent même, ils font le sacrifice au malheur et au dévouement » écrit-il <sup>52</sup>. Souvent décriées, peut-être injustement, les amirautés méritent sans doute que l'on étudie minutieusement leur fonctionnement au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, en multipliant les études de cas dans les sièges et que l'on rapporte le nombre de personnes en charges au regard de l'activité maritime et des exigences de service public aux usagers de la mer qui s'affirment davantage au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, posant la question fiscale au cœur des débats.

Tableau 1. Modulation tarifaire du congé dans les amirautés bretonnes  
(en tonnage et livres, sols, deniers).

Pêche		Provinces sauf Provence et Languedoc		Angleterre, Pays du Nord		Morue, Espagne, Portugal, Détroit de Gibraltar, Colonies
poisson frais dans la province	5 s.	De 1 à 10 tonneaux	10 s.	Au-dessous de 20 tonneaux	1 l.	7 l. 10 s.
Inférieur à 10 tonneaux	5 s.	De 10 à 30 tonneaux	15 s.			
De 10 à 30 tonneaux	10 s.	De 30 à 49 tonneaux	1 l.	Au-dessus de 20 tonneaux	2 l.	
Supérieur à 30 tonneaux	1 l.	Au-dessus de 50 tonneaux	1 l. 10 s.			

Source : Enquête Chardon 1781-1783

52 ANF, Marine C4 241, « Mémoire imprimé et présenté à l'Assemblée nationale en 1790 et 1791 », sur la nécessité de conserver la charge d'amiral et les tribunaux des amirautés, n°133, s.d., 29 p.



## 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<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-début xvi<sup>e</sup> siècle », dans *Défense des côtes et cartographie historique* [124<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> 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, *Naufages 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappe (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 383-394.
- , « Le port comme lieu de conflit d'autorité (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle (1699-1723)*, mémoire de maîtrise, université de Rennes 2, 1989.
- Marie Pierre LE MENTEC, *Les Pilotes lamenteurs dans les Amirautés de Vannes et de Lorient au XVIII<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne-Sud, 1999.
- Sandrine LE MOAL, *Les Officiers des juridictions extraordinaires à Vannes, au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle », thèse de doctorat en histoire, université de Poitiers, 2005.
- Léon-Robert MENAGER, « *Amiratus* ». *L'Émirat et les origines de l'Amirauté (X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> 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 pillleurs sur les côtes de Cornouaille au XVIII<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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.