

numéro

19

*Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

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



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle) [n° 4]

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

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

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

Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles [n° 8]

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

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

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

La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle [n° 13]

Marine, État et politique [n° 14]

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

La Puissance navale [n° 16]

Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle) [n° 17]

Travail et travailleurs maritimes, XVIII^e-XX^e siècle : du métier aux représentations [n° 18]

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

SOMMAIRE

Éditorial

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

I. DOSSIER

LES AMIRAUTÉS EN FRANCE ET OUTRE-MER DU MOYEN ÂGE AU DÉBUT DU XIX^e SIÈCLE

Introduction

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

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

Éric Barré	21
------------------	----

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

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

De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne

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

De l'amirauté de Provence aux amirautés provençales (XIII^e-XVIII^e siècle)

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

Le traité sur l'Amiral de France de La Popelinière

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

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

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

La vie quotidienne en mer d'après les rapports du siège d'Amirauté de Honfleur au XVII^e siècle

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

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

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

L'amirauté de Guyenne à Bordeaux aux XVII^e et XVIII^e siècles : son implication dans le commerce canadien

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

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

II

VARIA

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

III POSITIONS DE THÈSES

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

IV COMPTES RENDUS

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

I. DOSSIER

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

DE L'AMIRAUTÉ DE PROVENCE AUX AMIRAUTÉS PROVENÇALES (XIII^e-XVIII^e SIÈCLE)

Gilbert Buti

Aix-Marseille Université, MMSH-Telemme, CNRS-7303

Parmi les institutions liées au monde de la mer, l'amirauté est assurément la plus banale mais aussi la plus méconnue, dans la mesure où on tend à associer automatiquement son rôle au commandement et à la direction des forces navales d'un État, à l'instar, peut-être, de la situation anglaise. Certes, comme définie au XVIII^e siècle, « l'Amirauté est une juridiction attribuée au Grand Amiral de France, qu'il exerce par ses lieutenants particuliers et par ses lieutenants généraux¹ ». Mais cette définition très générale masque une juridiction spéciale, complexe et plurielle, dont les attributions variées n'ont entre elles d'autre lien que celui de toucher aux choses de la mer. Ce n'est pas une juridiction d'exception à compétence limitée, mais une juridiction véritable sur la mer, les ports, les havres et les rivages. « Les interventions quotidiennes de l'Amirauté pesaient sur toutes les activités économiques liées à l'exploitation de la mer et des grèves² ». Elle est un des rouages essentiels de la vie maritime où se croisent des attributions d'ordre administratif, judiciaire et militaire, comme le démontre le contenu des dossiers, registres, cartons et liasses conservés dans différents dépôts d'archives familiaux des chercheurs attentifs au fait maritime.

L'étude de cette juridiction peut être globale, saisie à travers les rapports des commissaires envoyés par le pouvoir central en tournées d'inspection sur les côtes du royaume, de Leroux d'Infreville et Séguiran au XVII^e siècle à Chardon à la fin du XVIII^e siècle, ou porter sur un segment du littoral. Chaque amirauté étend en effet sa compétence sur un ressort délimité qui tend néanmoins à se réduire à partir du milieu du XVI^e siècle, quand l'État royal commence à manifester un intérêt nouveau pour les affaires maritimes. Cette volonté, qui

1 Claude Joseph de Ferrière, *Dictionnaire de droit et de pratique*, Paris, Brunet, 1755, p. 116, cité par Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, Marseille, Antoine Ged, 1942, p. 18.

2 André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg (dir.), *État, Marine et société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455, *loc. cit.* p. 439.

se précise et s'affirme au début du xvii^e siècle, conduit au renforcement des bureaux de la Marine et à un étroit quadrillage administratif des rivages. Ainsi, l'amirauté de Provence ou du Levant, qui était sous la seule autorité et l'unique contrôle local du siège marseillais, est découpée en huit amirautés au xvii^e siècle. Ces amirautés provençales, à commencer par celle de « Marseille et des mers du Levant », présentent nombre de traits communs avec la cinquantaine environ qui existent en France à partir du xvii^e siècle et qui se maintiennent jusqu'à la veille de la Révolution ; elles montrent néanmoins quelques traits particuliers liés à l'ancienneté de l'institution, à l'intégration de la province dans le royaume, à l'espace méditerranéen, à la présence de deux ports aux orientations maritimes différentes – Marseille et Toulon –, et à certains officiers administrateurs.

DE L'AMIRAUTÉ AUX AMIRAUTÉS DE PROVENCE : ANCIENNETÉ ET ORGANISATION

78

« Bien que l'histoire du titre suive une évolution différente de celle de la juridiction, il n'en reste pas moins que c'est de l'Amiral qu'est née l'Amirauté et que c'est en lui qu'elle puise sa raison d'être³ ». Le titre d'amiral aurait été emprunté au moment des croisades à l'arabe *al-amir al-bahr*, c'est-à-dire commandant de la mer, sans que nous puissions dire à quel moment précis il a été employé pour désigner de façon permanente le commandant des forces maritimes d'un pays⁴. L'office de Grand Amiral, apparu en Sicile à la fin du xii^e siècle, semble à l'origine de l'amirauté de Provence car c'est en 1293, du temps de Charles II d'Anjou, comte de Provence puis roi de Naples ou Sicile péninsulaire (1285-1309) que Richaud de Lamoignon, chargé de la garde des galères et de l'arsenal de Marseille, est intitulé « Amiral des comtés de Provence et de Forcalquier ». Ses droits et fonctions sont établis à l'image de ceux en vigueur dans l'Amirauté de Sicile. Ainsi, dans les instructions de 1297, l'amiral, qui a la surveillance et la police de la navigation, est chargé de la construction et de la réparation des vaisseaux, autorise l'armement des navires, peut nommer un lieutenant ou vice-amiral, des secrétaires et capitaines des galères. Il dispose également, dans les procès civils et criminels, d'un droit de juridiction sur tous les hommes faisant partie de la flotte et, en fonction de cette autorité, il doit rendre la justice à tous les gens de mer qui portent plainte devant lui⁵.

Dès la fin du xiii^e siècle, et avant l'intégration de la Provence au royaume de France, les comtes de Provence et de Forcalquier exercent leurs droits de souveraineté sur l'espace maritime associé à leur territoire. Ils pouvoient à

3 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 18.

4 Augustin Jal, *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin Didot frères, 1848, p. 117-118 ; rééd. Paris, Éditions du CNRS, 1970.

5 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 27.

l'établissement d'officiers qui ont la charge « de faire vivre leurs sujets en paix sur la terre et en sûreté sur la mer », car ils auraient été imprudents « en la conduite de leur État, s'ils avaient abandonné la Mer du Levant à la merci des vents et des pirates sans se donner aucune marque de puissance et d'autorité en créant un magistrat qui commandait en leur nom »⁶. Cette première amirauté de Provence perd son caractère permanent au cours du premier tiers du XIV^e siècle, et le titre d'amiral n'apparaît que de façon intermittente, sous l'empire de la nécessité ; cependant, les fonctions de celui-ci sont implicitement contenues dans celles du grand sénéchal qui, étant le plus haut représentant du comté, exerce son autorité aussi bien sur terre que sur mer.

Il n'existe donc plus d'amirauté de Provence à proprement parler lorsqu'au moment de l'union de la Provence au royaume de France Charles III, dans son testament du 11 décembre 1481, supplie le roi Louis XI, son cousin et légataire, de « maintenir le Comté en ses anciens établissements de lois et coutumes, charges et privilèges⁷ ». Louis XI respecte la demande du comte de Provence en désignant le dernier grand sénéchal, Palamède de Forbin, gouverneur et lieutenant général du roi, lui confiant par là, comme c'est le cas pour les autres gouverneurs des provinces maritimes du royaume, la défense des côtes, même si la charge d'amiral ne s'y trouve pas expressément mentionnée.

En 1514, le roi François I^{er} poursuit cette politique en donnant à René de Savoie des lettres de provision de gouverneur et lieutenant général, « tant par mer que par terre au comté de Provence car tous les gouverneurs précédents ont toujours eu pleine et entière connaissance du fait des mers du Levant ». Ces lettres de provision lui accordent, tant pour lui que pour ses successeurs, « la pleine et entière connaissance du fait des mers du Levant avec facultés de juger souverainement en leur amirauté ». Les premiers textes qui donnent officiellement le titre d'amiral au gouverneur de Provence, paraissent être les lettres d'octobre 1520 qui accordent à Claude de Savoie, fils et successeur de René, « les mêmes pouvoirs et facultés de juger souverainement en leur amirauté sans que le parlement de Provence puisse recevoir de son appellation⁸ ». Cependant, le titre d'Amiral des mers du Levant, appliqué à ce grand officier et mentionné à partir de 1536, n'implique l'exercice d'aucun commandement à la mer. Le chef des escadres est le général des galères ou, comme il est dit au temps de François I^{er}, « le capitaine général de l'armée du Levant », auquel on attribue d'ailleurs parfois le titre... d'Amiral. L'Amiral des mers du Levant, sans exercer de commandement maritime, doit néanmoins assurer la défense des

6 *Ibid.*, p. 28.

7 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD 13), B. 704 : Testament de Charles III, 11 décembre 1481.

8 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, *op. cit.*, p. 32.

côtes que menacent les raids barbaresques et veiller à la protection des ports. Il possède pour cela la juridiction maritime au civil et au criminel, et délivre des commissions d'armer en course pour lutter contre les ennemis. Il bénéficie pour remplir ses fonctions de droits fructueux : droits d'épave et de naufrage ainsi que le dixième du produit des prises faites en Méditerranée⁹. Il semble doté d'autres droits – « feux, balises, lestage, quayage » –, mais rencontre dans leur perception les oppositions de seigneurs et communautés qui en jouissent¹⁰. La juridiction du gouverneur en tant qu'Amiral des mers du Levant demeure néanmoins assez vague, et l'exercice de la charge ne prévoit pas d'organes spéciaux.

80

La situation change à partir de l'édit de Joinville (1535) quand la souveraineté des gouverneurs en matière judiciaire est supprimée par François I^{er} ; désormais le jugement en dernier ressort des procès maritimes est attribué au parlement de Provence. Au vrai, la situation provençale s'aligne sur celle de l'Amirauté de France puisque depuis l'ordonnance de 1373 l'appel des jugements de celle-ci revient au parlement de Paris. Les « Amiraux du Levant » ont toutefois de la peine à se résoudre à cet état de choses et sont rappelés à l'ordre jusqu'au milieu du xvi^e siècle. L'amirauté de Provence commence pourtant à exister avec la nomination et l'installation d'un lieutenant à Marseille : en décembre 1535, Antoine Gaufridi, ancien assesseur d'Aix et futur conseiller au Parlement, puis Jean Bléjarde en février 1536¹¹. L'amirauté de Provence en tant que juridiction s'identifie alors à peu près complètement avec le siège de Marseille, les côtes du Languedoc échappant à sa juridiction qui comprend, outre le lieutenant, un procureur du roi nommé par le souverain sur la présentation de l'amiral.

L'édit de Saint-Germain-en-Laye (août 1555) poursuit la réforme engagée de l'amirauté de Provence : désormais tous les offices doivent être pourvus par le roi tandis que pour pouvoir contrôler efficacement un territoire aussi vaste sont créés, en sus de celui de Marseille, des sièges particuliers à Martigues, Arles, Toulon, Fréjus et Antibes. Chaque siège, dont la compétence est définie dans un rayon de deux lieues autour de leur centre, à l'exception de celui de Marseille, est occupé par un lieutenant, un procureur du roi, un greffier et deux sergents, tandis qu'une table de marbre est instituée au parlement d'Aix pour recevoir les appels des jugements maritimes. Malgré ces créations de nouveaux sièges, Marseille conserve une prééminence eu égard au nombre d'affaires judiciaires et administratives qui s'y traitent mais surtout étant donné les liens établis avec les

9 AD 13, IX B 2, fol. 18 : Lettre du duc de Guise, Amiral des mers du Levant, 25 juillet 1622.

10 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 44.

11 Il semble que le ressort de l'amirauté du Levant, auparavant unique, ait été momentanément scindé dans la mesure où Bernardin Gaybier fut nommé en 1536 « lieutenant de la circonscription d'Hyères à Nice ».

Échelles du Levant et de Barbarie. L'amirauté de Marseille demeure le tribunal de fait pour les procès qui dépassent la compétence des consuls et son greffe, qui est une sorte de haute chancellerie pour l'ensemble des consulats, rassemble à partir de 1669 les textes des délibérations des assemblées des nations françaises établies au Levant et en Barbarie. C'est pourquoi les lieutenants de Marseille portent longtemps seuls le titre de « lieutenant général », et sont toujours les seuls à ajouter au titre de leur siège la mention « ...et des mers du Levant ».

Les décisions de 1555 n'ont pas été suivies d'application immédiate et complète. Le parlement de Provence réussit à empêcher la création de la table de marbre et le lieutenant d'amirauté de Marseille, Barthélemy de Valbelle, a résisté à la mise en place des autres sièges, hormis peut-être celui de Toulon, dont la juridiction, exercée par un juge royal commis par le lieutenant de Marseille, semble en place à la fin du xvi^e siècle.

C'est l'année 1612 qui marque la fin de l'hégémonie du siège marseillais avec l'installation effective des cinq autres sièges particuliers après que le duc de Guise, gouverneur de Provence, ait reçu le droit de présenter des candidats aux offices de son amirauté. En application de ce droit, source de revenus pour son détenteur, deux sièges supplémentaires sont créés en 1649 : un dans le port de La Ciotat, par démembrement de celui de Toulon, et un autre à Saint-Tropez, par démembrement de celui de Fréjus dont le lieutenant, Jean Antiboul, avait obtenu en 1614 l'autorisation d'y exercer également sa charge¹².

La mise en place des sièges d'amirauté conduit à la création de circonscriptions nouvelles qui se superposent aux divisions judiciaires existantes, vigueries et sénéchaussées. Aucune règle bien précise ne semble néanmoins avoir été suivie pour effectuer ces découpages ; les points remarquables de la côte – caps, embouchures de rivières, etc. – ont été utilisés pour aboutir à des étendues de sièges extrêmement variées : celles des sièges de Marseille et de Toulon sont les plus vastes, alors que celle du siège de La Ciotat est limitée à sa baie. Cette situation entraîne des réclamations de leurs titulaires qui souhaitent, à des fins pécuniaires, un partage plus égal du littoral et provoque, jusqu'au milieu du xviii^e siècle, des conflits pour l'exercice des droits, comme ceux qui éclatent entre les responsables des sièges de Fréjus et de Saint-Tropez, ou d'Antibes et de Fréjus¹³. À la fin du xviii^e siècle, lors de sa tournée d'inspection, Daniel Chardon, maître des requêtes, « commissaire départi pour la visite des ports et

12 Le déclin des activités maritimes de Fréjus et la croissance de celles de Saint-Tropez rendent compte de cette situation. Les offices de Fréjus et de Saint-Tropez restent exercés jusqu'en 1665 par les mêmes officiers, avec François Hugolen comme lieutenant.

13 Archives départementales du Var (désormais AD 83), 6 B et 7 B 3 : Présentation des causes. Voir également Frédéric d'Agay, « L'Amirauté de Fréjus (1555-1791) », *Annales du Sud-Est varois*, t. XVI, 1991, p. 7-24.

havres », souligne les inconvénients de la trop grande étendue de certains sièges : un naufrage intervenu près de Cavalaire, qui se trouve dans le ressort de Toulon, serait plus rapidement connu à Saint-Tropez¹⁴ ; aussi se montre-t-il favorable à une révision de découpages administratifs des sièges d'amirauté. L'attribution d'autorité aux officiers d'amirauté sur une portion de rivières navigables, en application de l'ordonnance de 1681, conduit à préciser dans ce cas l'espace de juridiction pour éviter des différends entre les diverses justices : ainsi, toute la partie qui va d'Arles à la mer est considérée dans le territoire de l'amirauté, la partie supérieure étant réservée aux juges du lieu ; le même partage est retenu à propos des contestations qui concerneraient les bâtiments à fond plat ou allèges circulant sur le Rhône¹⁵. La définition du territoire suscite également quelques difficultés dans le cas des étangs salés : après de multiples plaintes, c'est finalement le siège de Martigues qui obtient, en 1677, compétence exclusive sur cet espace contre les juges ordinaires des villes, comme Istres, établies sur le pourtour de l'étang de Berre¹⁶.

82

L'étendue de certains sièges, qui rend difficile l'exercice de la tâche de leurs officiers, a conduit ceux-ci, dès la mise en place des nouveaux sièges, à commettre des préposés dans les ports secondaires ou « ports obliques » de leurs districts, à l'instar de ce qu'avait fait le lieutenant de Marseille lorsque sa juridiction s'étendait à toute la Provence¹⁷. C'est ce qu'observe Henri de Séguiran lors de son inspection des côtes de Provence en 1633-1635 : les officiers de l'amirauté de Marseille ont des commis à Cassis, ceux de Toulon en ont à La Ciotat, Sanary, Hyères et Bormes, ceux d'Antibes à Cagnes et Cannes, ceux de Martigues à Saint-Chamas et Berre, et ceux d'Arles à Notre-Dame-de-la-Mer (Saintes-Maries)¹⁸. En 1649, la création des sièges de La Ciotat et de Saint-Tropez entraîne un semblable processus avec la désignation de commis à Bandol pour le premier et à Sainte-Maxime, puis Cavalaire pour le second. Il ne s'agit pas de véritables sièges secondaires car ne s'y trouvent que de simples préposés qui accomplissent des fonctions précises : perceptions de droits, réception de rapports, sous le contrôle des sièges principaux.

14 Archives nationales, (désormais AN), Marine, C4-176 : Inspection de Chardon, 1785, fol. 1590 et 1629.

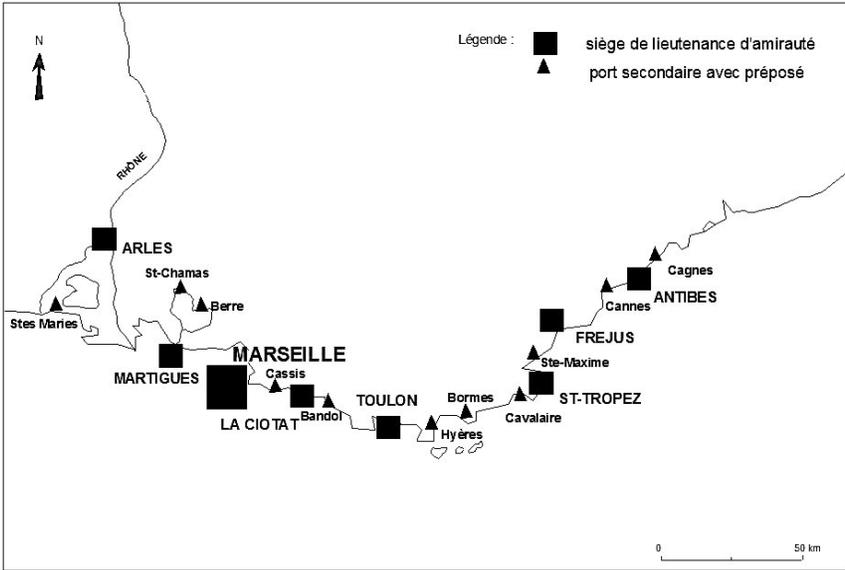
15 AD 13, IX B 2, fol. 390, 1^{er} décembre 1685.

16 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 361.

17 L'expression de sièges ou « ports obliques » pour qualifier les sièges secondaires est notamment empruntée à René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Chez Jérôme Legier, 1766, 2 vol.

18 « Voyage et inspection de M. de Séguiran sur les côtes de Provence » (1633), dans *Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis*, accompagnée d'une introduction par M. Eugène Sue, Paris, Imprimerie de Crapelet, 1839, t. 3, p. 223-319.

À partir du milieu du xvii^e siècle, au-delà de frictions locales et d'ajustements territoriaux, la répartition géographique des sièges d'amirautés de Provence est en place jusqu'à la fin de l'Ancien Régime.



Carte 1. Les sièges des amirautés provençales aux xvii^e et xviii^e siècles.

L'institution des sièges d'amirauté prive les gouverneurs des pouvoirs de juridiction qui leur appartenaient encore en propre. Dans la mesure où des officiers, pourvus par le roi, exercent désormais ces pouvoirs, l'amiral en est dépouillé, comme le rappelle la déclaration de septembre 1560 qui fait défense au gouverneur de connaître les procès et différends du ressort des amirautés. Pour l'État royal, désormais « l'amirauté est substituée à l'Amiral » (Raoul Busquet)¹⁹.

Devenu, en 1629, Grand maître, chef et surintendant de la navigation et commerce de France, Richelieu dépossède le gouverneur de Provence, Charles de Guise, accusé de projets de rébellion, de sa charge d'Amiral des mers du Levant et met également la main sur le généralat des galères²⁰. Ces mesures sont enregistrées solennellement en 1629 devant le siège de l'amirauté de Marseille

19 AD 13, Série B, t. IV : Inventaire sommaire présenté par Raoul Busquet (1924-1932), p. IX. Voir également, du même auteur, *Histoire des institutions de la Provence de 1482 à 1790*, Marseille, T. et L. Barlatier, 1920.

20 La charge de général des galères, qui existe dès avant l'union de la Provence au royaume de France, est celle du véritable chef de la flotte militaire du Levant. La confusion entre les droits du général des galères et ceux de l'Amiral des mers du Levant engendre, jusqu'au début du xvii^e siècle, des conflits entre les deux titulaires des charges ; le gouvernement royal s'efforce de les prévenir en définissant les droits attachés aux charges à chaque nouvelle nomination de titulaire. Voir Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 62-71.

par un homme de toute confiance du Cardinal, à savoir le président de la cour des comptes d'Aix, Henri de Séguiran, qui sera chargé, en 1633, de l'inspection des côtes provençales. Cependant, après la suppression de fait de l'Amiral des mers du Levant, les tribunaux des amirautés continuent à fonctionner sans modification de leur organisation et de leur personnel.

Cette structure connaît quelques changements dans les années suivantes mais Colbert, en joignant de nouveau, en 1669, dans son département de secrétaire d'État, la Marine et les galères, assure l'unité de la haute administration de la Marine²¹. Toutefois, en cette même année, il supprime la surintendance générale, devenue vacante après la mort du duc de Beaufort, et rétablit la charge d'Amiral de France. Réservant à celui-ci le commandement d'une armée navale de son choix, il en fait le chef de la justice maritime et lui permet de pourvoir de plein droit à tous les offices des sièges d'amirauté, à condition pour les bénéficiaires d'obtenir des lettres de provisions royales. Cette charge n'a pas eu d'importance immédiate car elle a été confiée successivement à deux enfants : d'abord au comte de Vermandois, âgé de deux ans en 1669, puis au comte de Toulouse, âgé de cinq ans en 1683. Cependant, les attributions attachées à leur charge, augmentées par l'ordonnance de la Marine, édictée à Fontainebleau en août 1681, et l'octroi du jugement des prises (1694) signifient que toutes les tâches accomplies dans les amirautés sont de nouveau soumises au contrôle de l'Amiral : « écarté des amirautés depuis 1535, l'Amiral y rentre à partir de 1669 pour n'en plus sortir » (Raoul Busquet)²².

COMPÉTENCES ET FONCTIONNEMENT DES AMIRAUTÉS PROVENÇALES

Parmi les tribunaux de Provence, la nouvelle juridiction présente des compétences longtemps mal délimitées, bâties aux dépens de juridictions voisines, d'autant que l'édit de 1544, relatif à l'Amirauté de France, n'a pas été enregistré par le parlement d'Aix. C'est pourquoi, « en l'absence de véritable statut de l'Amirauté de Provence, le lieutenant de l'amirauté a travaillé, dès son origine, à fonder sa compétence²³ ». Il en résulte un double inconvénient : le lieutenant d'amirauté ne sait jamais s'il n'outrepasse pas ses pouvoirs et les

21 En 1642 le généralat des galères fut un temps rétabli en faveur d'un neveu du Cardinal, Armand-Jean de Vignerod du Plessis, tandis que la charge de Grand maître et surintendant général de la navigation passait aux mains d'Armand de Maillé-Brézé puis, en 1646 à celles de la Reine-Mère et, en 1650, au duc de Vendôme, puis à son fils le duc François de Beaufort, qui sera tué au siège de Candie en 1669. Voir André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », art. cit., p. 449.

22 AD 13, Série B, t. IV : Inventaire sommaire par Raoul Busquet (1932), p. X.

23 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant, op. cit.*, p. 251.

particuliers tendent à le suspecter de « maluser » d'une charge dont l'imprécision ouvre la porte aux ambitions personnelles²⁴.

Ainsi, en 1556 et 1558, pour mettre fin aux conflits qui opposent à Marseille, sur des questions fiscales, le lieutenant général de l'amirauté à la sénéchaussée, des lettres patentes interdisent aux responsables de cette dernière juridiction de prendre connaissance des causes et matières concernant la navigation, la pêche, ainsi que tout crime commis en mer et dans les ports²⁵. D'autres heurts émaillent les rapports entre l'amirauté et diverses instances locales : juges des marchands, viguiers, juges ordinaires, consuls de Marseille, députés du commerce et chambre de commerce²⁶. À chaque décision prise l'amirauté fait préciser sa compétence et cette « jurisprudence » fixe en Provence, tout au moins jusqu'à la grande ordonnance de 1681, le statut légal de la juridiction nouvelle. Au reste, y compris à Marseille, les officiers de l'amirauté n'exercent jusque vers 1609-1614 que très partiellement leurs attributions administratives car les ordonnances qui les règlent dans le royaume sont officiellement ignorées en Provence. Aussi, le rôle des officiers de l'amirauté paraît-il s'être limité, jusqu'au début du xvii^e siècle, à la surveillance des prises et à l'enregistrement des autorisations de sortie de marchandises et denrées alimentaires. Le contrôle du trafic maritime appartenait alors aux lieutenants du maître des ports et aux employés de la Ferme de la foraine.

La situation change au début du xvii^e siècle quand, à la suite d'un conflit provoqué par les agents de cette Ferme, le parlement d'Aix rend un arrêt reconnaissant aux officiers des amirautés le droit de visite de tous les bâtiments de mer quittant les ports du royaume (1599), et qu'un arrêt du Conseil (1606), suivi de lettres patentes, consacre ce droit de visite et taxe les opérations des officiers²⁷. Ces lettres, non enregistrées par le parlement, l'ont été au greffe de l'amirauté de Marseille en 1609, pour les certificats de « descente » des marchandises, et en 1614 pour les visites et congés²⁸. En 1662, par un règlement spécial à la Provence, le duc de Vendôme, grand maître et surintendant de la navigation, fixe les droits et salaires perçus par les officiers d'amirauté. Les gages étant négligeables, et souvent non payés, ces droits et salaires, joints à la part qui leur revient sur les prises, constituent leurs émoluments.

²⁴ *Ibid.*, p. 252.

²⁵ AD 13, IX B1, fol. 29 et 110.

²⁶ *Ibid.*, IX B 1, fol. 107. Sur les nombreux procès opposant l'amirauté à la chambre de commerce de Marseille voir : Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence (ACCIM-P), F 5 à F 9 (1558-1685) : Tribunal de l'Amirauté. Procès entre les députés du commerce et le tribunal de l'Amirauté. Voir également Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, *op. cit.*, p. 228-245.

²⁷ AD 13, IX B 1, fol. 324 et 237.

²⁸ *Ibid.*, IX B 14 et IX B 17.

Sans apporter de grands changements au rôle administratif des officiers des sièges des amirautés l'ordonnance de 1681 précise leurs attributions, codifie les prescriptions, définit les rapports des lieutenants avec les gardes-côtes et leur fonction de juridiction à l'égard des corporations qui travaillent à la construction et au gréement des navires. Elle fixe aussi le rôle de l'amirauté de Marseille vis-à-vis des consulats du Levant et de Barbarie. Par ailleurs, dans la mesure où depuis Colbert l'intendant de justice, police et finances joue le rôle de commissaire délégué par le roi pour la direction des affaires du commerce, il intervient dans les amirautés pour y donner des ordres relatifs au commerce et à la navigation : autorisation de chargement, réglementation des exportations, sécurité et police des mers, et tout ce qui touche à la question sensible de l'approvisionnement en blé. L'intendant, qui en Provence porte officiellement depuis 1686 le titre d'inspecteur du commerce du Levant, fait travailler les lieutenants des amirautés à établir les états de la marine marchande et du mouvement des ports à destination du ministre.

Les responsables des amirautés entretiennent des relations plus tendues avec un autre intendant, à savoir celui de la Marine, bien que le caractère essentiellement militaire de celui-ci réduise, en apparence, les terrains de rencontre. Toutefois, les occasions de tension ne manquent pas car les intendants de la Marine sont invités par Colbert à surveiller tous les officiers subalternes qui remplissent dans leur province une fonction maritime. Ainsi, en 1666, l'opposition entre l'intendant de la Marine, ou plus exactement « l'intendant de justice, police et finances des armées navales des mers du Levant », Leroux d'Infreville, et Ricard, lieutenant de l'amirauté de Toulon, amène le roi à obliger le lieutenant de l'amirauté à se démettre de sa charge, tout en faisant surveiller Leroux d'Infreville par Arnoul, intendant des galères. De telles tensions sont également attestées à Marseille où les représentants de l'amirauté refusent de voir « les intendants de la Marine, commissaires et autres gens de l'arsenal s'ingérer dans les fonctions de l'amirauté²⁹ ».

Après l'ordonnance de 1681, qui confère les titres légaux aux amirautés de Marseille et de Provence en général, les documents réglementaires relatifs au fonctionnement des amirautés n'interviennent que sur des aspects mineurs qui précisent ou modifient un article : ainsi, le tarif de 1688 fixe à nouveau les droits et salaires des greffiers et officiers des sièges des amirautés provençales ; en 1709, un règlement général revient sur la perception des droits de l'amiral et les lettres patentes de 1770 et 1785 fixent les droits, salaires et vacations des officiers des amirautés.

²⁹ *Ibid.*, IX B 5, fol. 290 : Lettre du 6 juillet 1705.

Ainsi, à compter du milieu du xvii^e siècle, le fonctionnement administratif des lieutenances est relativement bien défini et les officiers de l'amirauté interviennent dans toutes les étapes de l'organisation des voyages sur mer. Avant le départ, ils ont de multiples tâches à accomplir : l'enregistrement du navire³⁰, la consignation des « participes » à sa propriété ou quirataires³¹, la notification de l'armement, la vérification de la composition de l'équipage inscrite sur le rôle, la délivrance du congé, la mise en règle des papiers de bord, l'organisation de mesures propres à assurer la sécurité de la navigation dans un espace maritime troublé par toutes sortes de brigandages. Une fois le navire équipé et armé, viennent les opérations de chargement qui demandent au lieutenant d'amirauté l'exercice d'une surveillance de tous les instants car, agent d'information et d'exécution du roi, il a un droit de contrôle sur tout le trafic maritime. Enfin, au moment de la sortie, il doit procéder à la visite du navire après quoi seulement celui-ci pourra lever l'ancre. Au retour, les officiers, par trois puis par deux à compter de 1771, ont de nouveau de nombreuses besognes à effectuer : visiter dans les douze heures tous les bâtiments, y compris ceux qui relâchent dans l'enceinte des ports, délivrer les procès-verbaux de visite, recevoir les rapports de mer des capitaines et les rôles d'équipage au désarmement, vérifier les cargaisons, débusquer d'éventuels trafics illicites, mentionner les passagers, autoriser la poursuite du voyage, ou un nouveau départ, en établissant les certificats de sortie des bâtiments de mer³².

Outre ces tâches, directement associées aux expéditions maritimes, les officiers des amirautés reçoivent les déclarations d'épaves et d'avaries, enregistrent les naufrages, vols de bâtiment, pertes de marchandises et objets trouvés en mer et sur la grève, surveillent le lestage et le délestage des navires, connaissent les contrats – nolisements, assurances... –, les crimes et délits commis sur la mer, les rivages et dans les ports, ainsi que les malversations des ouvriers travaillant à la construction navale – charpentiers, calfats, voiliers, poulieurs... –, reçoivent les déclarations concernant les noyés et cadavres trouvés en mer ou sur les côtes. Ils veillent aux usages de la mer en se montrant attentifs au respect des privilèges et autres droits de pêche, ici la pose de madragues, là le « pouvoir de pêcher des anchois avec feux et filets accordé au seigneur d'Agay dans les côtes de Saint-Tropez jusqu'à l'embouchure du Var », ou encore, à Cagnes, le droit du marquis de Grimaldy de toucher la quarantième partie de tous les poissons

30 Enregistrement d'un bâtiment neuf ou non – venant d'une autre circonscription ; la déclaration de « participes » se trouve souvent également faite devant notaire.

31 La propriété du navire est en général fractionnée en 24 parts ou quirats.

32 AD 13, IX B 10.

pris dans l'étendue de la plage³³. Le lieutenant de l'amirauté et l'intendant collaborent parfois pour établir des rapports sur les techniques de pêche et leurs éventuels préjudices sur les ressources halieutiques³⁴. Cependant, si l'amirauté est la juridiction naturelle des calfats, charpentiers et autres artisans du port, les pêcheurs ont en Provence le privilège de ne reconnaître comme juges que leurs pairs. Les amirautés doivent compter sur les pouvoirs des prud'homies, ces juridictions spéciales que l'on trouve à Marseille (1431), La Ciotat (1459), Toulon (1618) et Cannes (1721), et qui étendent leur influence sur les localités voisines ainsi que l'attestent à Saint-Tropez les règlements de pêche. Lors de conflits, comme ceux qui ont dressé à Marseille, durant plus d'un siècle, les pêcheurs marseillais contre les pêcheurs catalans, la prud'homie et l'amirauté ont été opposées³⁵; la première soutenant naturellement ceux-ci, la seconde, qui a compétence sur les étrangers « allant et venant par mer », ceux-là³⁶.

88

Amirautés et prud'homies se trouvent également au centre des débats qui affectent l'exploitation des madragues³⁷ et bordigues³⁸: les fermiers de ces pêcheries fixes recherchent le soutien des amirautés, les pêcheurs celui des prud'homies³⁹. Les officiers des amirautés n'ont certes pas le droit de s'ingérer dans le métier pour en régler les détails ou en arbitrer les conflits, mais ils doivent faire respecter les textes qui régissent le fait de la pêche. Le lieutenant de l'amirauté, qui conserve un droit de police générale sur les gens de mer, doit connaître les pêcheurs de son ressort et en établir la liste, conformément à l'ordonnance de 1681; pour cela les deux plus anciens patrons pêcheurs lui transmettent chaque année le rôle des pêcheurs de leur paroisse. Par ailleurs, sauf à Marseille où la procédure est dévolue aux autorités urbaines, c'est devant

33 Gilbert Buti, « Résonances urbaines des conflits de pêche en Provence (xvii^e-xix^e siècle) », *Provence historique*, fasc. 202, octobre-décembre 2000, p. 438-458.

34 AD 13, IX B 5, fol. 696: Arrêt du 5 mars 1726.

35 Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (xviii^e-xx^e siècle)*, Aix-en-Provence/Rennes, PUP/PUR, 2011, p. 51-63.

36 ACCIM-P, F 8: 14 mars 1618. L'amirauté avait jusqu'en 1618 juridiction sur tous les étrangers mais après cette date, à la suite d'un arbitrage du parlement, saisi par les juges consulaires, ceux-ci obtiennent que les marchands étrangers résidant à Marseille soient soumis à la juridiction consulaire dans les mêmes conditions que les Marseillais, l'amirauté conservant sa compétence sur les étrangers « allant et venant à Marseille par mer ».

37 Pêcherie fixe ou parc sous-marin, la madrague est composée d'un vaste filet divisé en plusieurs compartiments, « calé » près du littoral et destiné à la capture des thons. Noms de lieudits et toponymie urbaine rappellent parfois où ce type de pêche était autorisé.

38 Les bordigues ou bourdigues sont des enceintes formées avec des claies, des perches et des filets, sur le bord de la mer, pour prendre le poisson à marée descendante; en Méditerranée elles sont placées dans les chenaux ou graus qui relient la mer aux étangs littoraux, en l'occurrence ici entre la Méditerranée et l'étang de Berre.

39 Gilbert Buti, « Pêcheurs provençaux dans les mailles des pouvoirs du xvii^e au milieu du xix^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 57-73. AD 83, 6 B: Procédures et pièces diverses, 19 février 1726.

le lieutenant de l'amirauté que les prud'hommes prêtent serment et c'est à lui qu'ils doivent rendre les comptes des deniers de leur communauté. La surveillance des officiers de l'amirauté sur la pêche se continue jusque dans la vente du poisson effectuée dans les embarcations ou sur les ports et rivages. La pêche reste donc, malgré les prud'homies, un domaine ouvert à l'action des amirautés.

Ainsi, force est de reconnaître que l'amirauté est devenue « l'organe régulateur de la vie maritime⁴⁰ ». La visibilité de son personnel s'affirme en 1786 à la suite de l'ordonnance royale qui accorde aux lieutenants, conseillers, gens du roi et greffiers en chef, un semblable uniforme à porter lorsqu'ils opèrent sur les quais, dans les ports et sur les rivages. Cet uniforme est composé d'un « habit bleu de roi, doublé de même couleur, d'une veste et d'une culotte de drap chamois, avec un bordé en broderie ou en galon d'or [...] et un bouton représentant une ancre [...] sans que les dits officiers puissent porter des épaulettes, dragonnes ou autres marques militaires⁴¹ ». Toutefois, dans les auditoires les magistrats continuent à siéger en robe et doivent, en dehors des audiences qui se tiennent à Marseille deux fois par semaine dans une salle du Palais, mais moins fréquemment ailleurs, et dans la maison du greffier à vaquer « en habit noir » à leurs fonctions de justice.

HOMMES DES AMIRAUTÉS PROVENÇALES

Comme d'autres juridictions les amirautés ont connu, à partir du XVII^e siècle, la multiplication des offices, tant de magistrats – lieutenants, conseillers et gens du roi – que d'officiers subalternes – greffiers, huissiers et sergents –, Marseille disposant toujours du personnel le plus nombreux. En 1623, le gouvernement royal, observant la qualification de lieutenant *général* que le lieutenant de Marseille s'est attribuée, a nommé au même siège un lieutenant *particulier* assesseur criminel⁴². Mais c'est à la fin du XVII^e siècle, alors que le poids de la guerre exige un effort financier, que les sièges des amirautés de Provence sont affectés par la « crue » des offices. Un édit de 1691 crée des conseillers auprès des divers sièges et un siège général à Aix, pour juger les appels des lieutenants, siège qui ne fut toutefois jamais installé. En 1711, de nouvelles charges sont créées dont, à Marseille, celles d'un lieutenant criminel commissaire enquêteur, de six offices de conseillers, un avocat du roi, un substitut du procureur du roi,

⁴⁰ Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 259.

⁴¹ AD 13, IX A 28, 44 et 45.

⁴² Georges Maurin, « Les lieutenants généraux de l'Amirauté de Marseille », *Revue de Marseille et de Provence*, t. 31, 1885, p. 97-114, ici p. 103, cité par Raoul Busquet, *Inventaire*, op. cit., p. XII.

huit procureurs postulants, un premier huissier, des huissiers et des sergents⁴³. Toutefois, les charges de lieutenant particulier et de six conseillers sont aussitôt rachetées par le lieutenant général et réunies à son office, comme le sont par le procureur du roi celles d'avocat du roi et de substitut. Néanmoins, en 1713, un arrêt du Conseil oblige le lieutenant général à faire exercer effectivement les six offices de conseillers et, peu après cette date, le procureur du roi est invité à procéder de même pour les offices d'avocat du roi et de substitut. Au reste, à ce personnel dépendant également des amirautés doivent être ajoutés des maîtres de quai, chargés de la police et de la surveillance des ports, des chirurgiens assermentés, des pilotes, des professeurs d'hydrographie, qui participent aux réceptions des patrons et capitaines, et des interprètes⁴⁴. Les greffes, supprimés dans toutes les amirautés au début du XVIII^e siècle, sont recréés et mis aux enchères; l'amiral s'en rend acquéreur et les afferme à des particuliers chargés de la recette des droits qui lui appartiennent en propre, notamment celle du dixième des prises. À la fin du XVIII^e siècle, Marseille compte deux greffiers, l'un est receveur général des droits de l'amirauté, l'autre, receveur principal des droits de l'Amiral, centralise la recette de tous les sièges de Provence par l'intermédiaire de commis nommés dans les différents ports secondaires ou « obliques » de Provence⁴⁵. En 1785, le personnel de l'amirauté de Marseille est réduit à un lieutenant général, un lieutenant particulier, un procureur du roi, un avocat du roi, des greffiers et sergents; le lieutenant général maintient trois conseillers pour les besoins de sa juridiction⁴⁶.

Dans les autres sièges de Provence les crues d'offices ont été plus modérées. Seul le siège de Toulon est relativement bien pourvu avec, en 1787, un lieutenant général, un lieutenant particulier, deux conseillers, un procureur, un avocat du roi et un substitut. Les autres sièges, comme ceux de Martigues, La Ciotat ou Saint-Tropez, ne disposent que d'un lieutenant général et d'un procureur du roi, ainsi que du personnel du greffe, huissiers et sergents⁴⁷. Des commis sont présents dans les petits ports du ressort de ces juridictions: en 1763, Charles Joseph Martin, lieutenant général au siège de l'amirauté de Saint-Tropez, et

43 AD 13, IX B 113.

44 Gilbert Buti, Michèle Janin-Thivos et Olivier Raveux (dir.), *Langues et langages du commerce en Méditerranée et en Europe à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, PUP, 2013.

45 Il existait avant la fin du XVIII^e siècle un receveur pour chacun des droits: recette et distribution des congés, droit d'ancrage, droit de lestage et de délestage, droits de feux, tonnes et balises, naufrages, amendes et confiscation, séquestres, dixièmes des prises ou rançons, recettes du droit annuel. AD 13, IX B 4, fol. 524 (27 juillet 1709).

46 AD 83, 2 B, Sênéchaussée de Marseille, Insinuations, registre 25.

47 Claude-François Achard, *Description historique, géographique et topographique de la Provence*, Aix, Imprimerie de P. J. Calmen, 1787-1788, 3 vol., t. 1, p. 105, 217, 458 et 556; t. 2, p. 503. Voir également Louis-François-Claude Marin, *Histoire de la ville de La Ciotat*, Avignon, s.n., 1782, p. 115.

Jean-François Olivier, procureur du roi au dit siège, nomment et établissent Joseph Gasquet commis au greffe de l'amirauté dans le port de Cavalaire « pour recevoir les rapports des capitaines qui y aborderont avec leur bâtiment, avertir des corsaires barbaresques et autres qu'il apercevra, empêcher qu'il ne soit débarqué aucune marchandise de contrebande et donner aucune atteinte à la santé⁴⁸ ». Capacité, fidélité et attachement au service du roi sont les critères soulignés par les représentants de l'amirauté pour justifier le choix de Gasquet, « ancien lieutenant d'une compagnie détachée de la milice garde-côte et premier général de la terre de Cavalaire », qui plus est apparenté à Pierre Gasquet, ancien lieutenant du siège tropézien (1685-1696). De semblables critères ont présidé à la nomination de Jean-Joseph Ferrier à Sainte-Maxime « pour servir à la réception des rapports des capitaines et patrons qui aborderont et pour faire les visites de tous les bâtiments qui aborderont au dit port⁴⁹ ».

Le personnel des amirautés, et particulièrement les lieutenants généraux, ont souvent été des hommes d'expérience, cultivés, fortunés et aux capacités administratives reconnues, certains ayant pris une part active à la vie politique de leur cité. Leur qualité de juges royaux leur assure une grande considération, et dans des cités comme La Ciotat, où il n'y a pas d'autres juges royaux, ils sont les premiers magistrats du pays.

Les charges se trouvent, parfois pour de nombreuses décennies, entre les mains de quelques familles influentes : à Fréjus, les Suffret détiennent la charge de 1687 à 1747 et les Ginette prennent le relais de 1747 à 1791 ; à Arles, les Roy – Guillaume, Louis et Joseph-Raimond – sont à la tête de l'amirauté de 1630 à 1740 et les Giraud, à Antibes, de 1612 à 1693. À Saint-Tropez, les Tollon occupent la lieutenance de 1696 à 1763, et les Martin jusqu'à la fin du XVIII^e siècle ; à la veille de la Révolution, les Martin de Roquebrune disposent de la plus grosse fortune de la cité, une fortune largement construite grâce aux affaires maritimes, et Jean-François-Tropez Martin sera administrateur du département du Var sous le Directoire⁵⁰. Le siège de l'amirauté de La Ciotat a été marqué au XVIII^e siècle par deux officiers de grande culture : le procureur Joseph-Magloire Olivier et surtout Louis-François-Claude Marin qui, avant d'exercer la charge de lieutenant (1778-1791), fut secrétaire général de la Librairie (1763-1771), puis directeur et censeur de la *Gazette de France* (1771-1777). La lieutenance générale et la charge de procureur du roi sont parfois un temps occupées par la même famille comme à Toulon où Vincent de Ricard est lieutenant de

48 AD 83, 7 B 2 : Ordonnances, sentences, prestations de serments, 1^{er} septembre 1763.

49 *Ibid.*, 25 mai 1772.

50 Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2010, p. 411-417 ; Frédéric d'Agay, *Grands notables du Premier Empire. Le Var*, Paris, Éditions du CNRS, 1988, p. 117-120

l'amirauté de 1634 à 1666 alors que son fils François est procureur de 1662 à 1678. Un étonnant exemple de cumul de certaines charges est celui de César Lambert qui, en 1651, exerce les deux charges de lieutenant et procureur du roi au siège de l'amirauté de La Ciotat, et qui acquiert celle de procureur du roi au siège de l'amirauté de Toulon. De même, il arrive que des officiers d'amirauté soient en même temps les subdélégués de l'intendant comme le sieur Suffret, lieutenant d'amirauté à Fréjus en 1711, ou Joseph Maurel, lieutenant d'amirauté à Martigues en 1743⁵¹. La multiplicité et la complexité des questions que ces hommes sont appelés à résoudre font qu'ils n'ont pas toujours les capacités pour le faire comme le souligne le maître des requêtes Chardon visitant en 1785 l'amirauté de Fréjus et dénonçant, à l'intendant de La Tour, nombre d'abus en relation étroite avec l'extrême jeunesse de certains officiers⁵².

92

L'amirauté de Marseille présente de semblables caractères, et notamment l'hérédité des offices. On n'y retrouve presque exclusivement que deux familles à la charge de procureur du roi : les de Garnier (1551-1674) et les de Gaudemard (de 1689 à 1791). La lieutenance est également dominée aux XVII^e et XVIII^e siècles par deux familles illustres : les de Valbelle et les de Gérin. La charge de lieutenant général est alors la plus considérable des charges de judicature de Provence. En 1712, elle a été achetée, avec les offices joints et les frais des provisions, pour près de 185 000 livres et rapporte, année commune, environ 15 000 livres, mais 18 à 19 000 livres si l'on tient compte du rendement des prises. Ce rapport progresse au cours du XVIII^e siècle pour atteindre 24 000 livres en 1770 et 34 500 en 1790, alors que la charge vaut plus de 300 000 livres⁵³. À titre de comparaison, celle de président au parlement n'a jamais dépassé 130 000 livres et ce pour des profits moindres.

Les Valbelle, fidèles aux monarques durant les troubles religieux du XVI^e siècle, ont occupé, à compter de Barthélemy, seigneur de Cadarache, la lieutenance générale pendant près d'un siècle (1586-1676)⁵⁴. Son fils Antoine, investi en 1625, a eu un rôle majeur durant la Fronde. Il s'est violemment opposé au gouverneur, le comte d'Alais, a été accusé de diverses malversations dans l'exercice de sa charge, mais a été innocenté par le parlement de Toulouse devant lequel le roi avait renvoyé l'affaire. En utilisant ses réseaux et l'autorité attachée à la lieutenance il a été à peu près le véritable maître de Marseille de 1638 à 1655. Son fils Léon, qui lui succède en 1655 après avoir été nommé

51 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 212.

52 AD 13, Fonds de l'intendance, C 3059. Parmi les abus, Chardon dénonce la jeunesse et l'inexpérience du procureur du roi et celle du lieutenant, « aussi, est-ce le greffier qui fait tout, ainsi que dans presque toutes les amirautés » (28 juin 1785).

53 Raoul Busquet, *Inventaire*, op. cit., p. XIII.

54 Marthe Lobreau, « Les Valbelle, chronique d'une ascension familiale au XVI^e siècle », *Marseille*, n° 237, juin 2012, p. 57-61.

lieutenant particulier en 1653, cumule sa fonction avec une charge de conseiller au parlement et c'est chez lui, en 1660, que loge la reine mère lors de la visite de Louis XIV à Marseille. À sa mort, en 1674, la lieutenance générale ne quitte pas la famille car elle revient à Nicolas de Roux, mari de Lucrece de Valbelle et beau-frère de Léon, premier échevin de Marseille en 1669, mais qui disparaît prématurément en 1676.

Après Jean-François de Billon (1677-1685), Jérôme d'Audiffret, marquis de Gréoux, pourvu en 1686, se prête mal à l'application de l'ordonnance de 1681, fait difficilement face à la création d'offices qui marque les années 1690, et se heurte à l'autorité de M. de Pontchartrain, comme à celle de l'Amiral de France, le comte de Toulouse. En 1712, à la suite de diverses tracasseries, il offre de vendre son office à Jean-Jacques de Gérin, qui a succédé en 1697 à son père, Jean-Jacques, lieutenant général de l'amirauté de Toulon (1673-1695).

Après des hésitations – la charge de Toulon ne rapporte en temps de paix pas plus de 2 500 livres et l'office marseillais coûte une fortune – et avec le soutien des autorités centrales, Jean-Jacques de Gérin accepte la lieutenance de l'amirauté de Marseille et des mers du Levant⁵⁵. La peste qui frappe la ville et une partie de la Provence en 1720-1722 dévoile un aspect extraordinaire de sa fonction dans la mesure où, en tant que responsable des affaires maritimes, il est désigné par l'intendant Lebret pour instruire le procès du capitaine Jean-Baptiste Chataud qui a introduit la maladie épidémique dans la cité, au retour des Échelles du Levant, en mai 1720. Pour ce faire il se rend sur l'île de Jarre, à l'est de Marseille, où a été relégué le navire pestiféré, interroge des membres de l'équipage, visite le navire et inventorie sa cargaison avant que soit procédé au « brulement » du *Grand Saint-Antoine*⁵⁶. Au terme de sa mission, au cours de laquelle la peste emporte son greffier, un huissier et cinq matelots de l'embarcation qui l'a conduit à l'île de Jarre, le lieutenant Jean-Jacques de Gérin ne découvre aucune faute commise par le capitaine et le déclare non responsable de la contagion⁵⁷. En 1725, il cède sa charge à son jeune fils Jean-Joseph mais l'accompagne dans l'exercice de la charge jusqu'en 1740. Magistrat consciencieux et juriste réputé, Jean-Joseph se fait également remarquer par ses productions littéraires : à côté d'ouvrages et de communications philosophiques présentées devant l'académie de Marseille, dont il est un des membres fondateurs, il n'est pas insensible aux questions scientifiques et techniques qui concernent les choses de la mer. Il est

55 Les liens entre les amirautés de Provence, que l'on perçoit à cette occasion comme à propos de mesures prises pour assurer la sécurité des rivages, mériteraient d'être étudiés.

56 Michel Goury, *Un homme, un navire. La peste de 1720*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2013, p. 146-151.

57 Le récit de la mission, comme celui de son passage à la lieutenance de l'amirauté de Marseille, a été relaté dans le *Livre de raison de Jean-Jacques de Gérin*, publié en 1899 par I. de Voulx et H. de Gérin-Ricard : voir Raoul Busquet, *Inventaire, op. cit.*, p. II.

l'auteur d'un *Discours sur l'air maritime de Marseille* (1726) et l'inventeur d'une machine à renflouer les navires naufragés ; le brevet royal, obtenu en 1736, lui accorde le monopole d'exploitation de son procédé tandis que le roi lui fait don des pièces de bois entreposées à Arles pour en construire les appareils⁵⁸. À partir de 1747, il cesse de vaquer en personne à ses fonctions de lieutenant général et délègue ses responsabilités à son gendre, Lazare de Gérin-Ricard, nommé lieutenant particulier. À la mort de son beau-père, en 1787, Lazare de Gérin-Ricard fait pourvoir son fils Lazare-Joseph de la lieutenance générale (1787-1791). C'est le dernier lieutenant général de l'amirauté de Marseille et des mers du Levant.

94

Les amirautés provençales, comme celles des autres rivages du royaume, sont à la fois des instruments « régulateurs de la vie maritime » et des « distributeurs de la justice » criminelle, avec pouvoir disciplinaire sur les gens de mer, civile et administrative⁵⁹. Certes, au fil des décennies et avec l'affirmation du pouvoir central, la fonction administrative de l'amirauté a perdu un peu de son importance en raison de la concurrence des intendants de police, justice et finances, des intendants de la Marine et des commissaires ordonnateurs. Néanmoins, si dans l'officier d'amirauté le juge tend à prendre le pas sur l'administrateur, il reste, à la veille de la Révolution, un des personnages les plus importants dans les ports du royaume, « un organe de la centralisation politique et administrative en marche, un organe d'application de la politique économique mercantiliste et prohibitionniste⁶⁰ ». Si, en France, « la mer [a été] atteinte sans hâte et ne [fut] jamais maîtrisée⁶¹ », la multiplication des sièges d'amirautés et la diversité de leurs attributions traduisent, à compter de la fin du xvi^e siècle, la nouvelle sensibilité de la monarchie administrative pour les affaires maritimes ; parmi d'autres instruments d'intégration des nouvelles provinces dans le royaume, ces juridictions participent également à la politique de « soumission du rivage aux volontés de l'État royal⁶² ».

Maintenues un temps en activité par l'Assemblée constituante les amirautés ont vu, en août 1791, leurs compétences transférées aux tribunaux de district. La lourde fiscalité, la lenteur des procédures et le manque d'expérience des

58 AD 13, IX B 6, fol. 301. Nous ignorons les suites données ou non à cette innovation.

59 Gérard Le Bouëdec (dir), *L'Amirauté de Bretagne. Des origines à la fin du xviii^e siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel, « L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution »*, Rennes, PUR, 2012.

60 Roland Mousnier, *Les Institutions de la France sous la monarchie absolue*, Paris, PUF, 1974 ; rééd. Paris, PUF, coll. « Quadrige », 2005, p. 867.

61 Fernand Braudel, *L'Identité de la France. Espace et histoire*, Paris, Arthaud-Flammarion, 1986, p. 292.

62 André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », art. cit., p. 439.

officiers pour juger les affaires commerciales figurent parmi les divers griefs portés à l'encontre de cette ancienne structure. La législation révolutionnaire et celle du XIX^e siècle ont provoqué l'émiettement des attributions administratives et judiciaires que réunissaient les officiers des amirautés sous l'Ancien Régime. La « dispersion des dépouilles⁶³ » montre la multiplicité et la pluralité des tâches assurées par cette institution à laquelle avait été attribué « tout ce qui concernait la mer⁶⁴ ». Ses fonctions et services se trouvent alors répartis entre les tribunaux de commerce, les prud'homies, les chambres de commerce, la cour d'appel d'Aix-en-Provence, le préfet maritime, les capitaines de port, les services de la marine d'État et de la marine marchande, les préfets, l'administration des domaines, et celle des ponts et chaussées.

63 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, *op. cit.*, p. 435.

64 Roland Mousnier, *Les Institutions de la France sous la monarchie absolue*, *op. cit.*, p. 864.

BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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

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