

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. Alan James – 979-10-231-1402-7



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**

UNE ÉPOQUE SANS AMIRAL :
LES GRANDS MAÎTRES DE LA NAVIGATION, 1626-1669

Alan James
King's College, London

En 1669, le duc de Beaufort, le dernier des cinq « Grands Maîtres, Chefs et Surintendants Généraux de la Navigation et du Commerce de France », disparut en combattant les forces turques qui assiégeaient les Vénitiens en Crète¹. Malgré ses efforts valeureux à la tête d'une armée navale composée de 25 vaisseaux et de 7 000 soldats français², Louis XIV décida de supprimer la charge et de rétablir celle d'amiral de France en faveur du comte de Vermandois, son fils illégitime, alors âgé de deux ans. Cette décision fut prise a priori pour des raisons dynastiques et des motifs personnels du roi, mais elle était liée également à une ambition bien connue³ : désormais, en tant que secrétaire d'État de la Marine, Colbert avait une autorité administrative suffisante pour réorganiser la Marine royale et établir la France au premier rang des nations maritimes européennes⁴. Ce rétablissement de la charge d'amiral de France en 1669 illustre bien la nature contradictoire de l'autorité navale du xvii^e siècle : la Marine royale devient de plus en plus moderne et « étatisée », tandis qu'elle demeure par certains aspects à la fois très personnelle et féodale. Dans les études consacrées à l'Amirauté de France à cette époque, il importe de ne pas négliger un de ces aspects au détriment de l'autre, en particulier l'analyse des liens personnels et féodaux toujours essentiels à cette époque.

- 1 Sur le conflit entre les Vénitiens et les Turcs, voir Roberto Barazzutti, « La Marine vénitienne face à la menace turque », *Chronique d'histoire maritime*, n° 60, 2006, p. 13-38. Je suis redevable à Roberto Barazzutti, Emmanuel Roubach et Julie Marionneau de leur aide dans la préparation du texte en français de cet article.
- 2 Ces soldats servaient aussi sur les seize galères : Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon, 1920, t. 5, p. 284-295 ; Jean-Paul Desprat, *Les Bâtards d'Henri IV. L'épopée des Vendômes, 1594-1727*, Paris, Perrin, 1994, p. 446 ; pour les exploits admirables de Beaufort en tant que marin et amiral, voir *ibid.*, p. 425-430, 433-439, 441-456.
- 3 Guy Rowlands, *The Dynastic State and the Army under Louis XIV. Royal Service and Private Interest, 1661 to 1701*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002 ; il montre à quel point Louis XIV voulait élever ses bâtards dans la haute noblesse.
- 4 Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État de la marine et les réformes de 1669*, Paris, Académie de marine, 1970.

Pourtant, la plupart des historiens semblent s'intéresser essentiellement au seul aspect de la « modernisation ». Celle-ci commence avec l'année 1626 qui marqua la suppression de l'ancienne charge d'Amiral de France et la création de celle de grand maître de la navigation en faveur du cardinal de Richelieu. Les années suivantes, Richelieu élaborait une marine de guerre sans précédent en France pour faire face aux Espagnols qui furent ses ennemis à partir de 1636. Qui plus est, en monopolisant l'autorité maritime en France, il semble que Richelieu ait prévu une centralisation administrative de la Marine moderne, mais qu'il ne put la parachever. On retiendra que la création de la grande maîtrise de la navigation ne fut « qu'une étape dans la voie de l'absolutisme monarchique⁵ ». Pour les historiens, la grande maîtrise de la navigation traduit principalement les ambitions commerciales et absolutistes de Richelieu pour la Marine, ambitions renouvelées et réalisées par Colbert à partir de 1669. En résumé, les années 1626 à 1669 sont souvent présentées comme une déception pour les historiens et une trahison des idées progressistes du cardinal dans le domaine maritime.

L'héritage de Richelieu étant assez mal compris, cette conclusion apparaît quelque peu excessive. En effet, ce dernier ne s'intéressait pas uniquement à la modernisation des institutions mais aussi à l'aspect personnel, dynastique et militaire de la Marine. Malgré la création de la charge de grand maître, en 1626, et les autres titres qu'il collectionnait, tel que général des galères en 1634, il devait par ailleurs gérer son autorité d'une manière pratique. Afin de bien servir son roi, il fallait, comme dans l'armée de terre, non seulement une gestion bureaucratique mais aussi une direction nobiliaire respectée, c'est-à-dire une autorité personnelle. Pour cette raison, et par le biais des réformes maritimes, Richelieu poursuivit un projet méconnu par les historiens mais qui influença l'histoire de la Marine française : léguer à son neveu Jean-Armand de Maillé-Brézé des charges prestigieuses, dignes de la haute noblesse⁶. Il fallait pour cela que la grande maîtrise de la navigation soit une charge militaire du plus haut niveau possible.

Après la mort de Richelieu en 1642, la charge de grand maître revint à Maillé-Brézé, qui avait vaillamment servi à la tête des armées navales, mais ce dernier mourut lors d'une bataille, en 1646. D'après Charles de La Roncière, la marine fut désormais « frappée de stérilité »⁷ car depuis 1646 la charge fut tenue par la reine-mère, Anne d'Autriche. À son tour, en 1650, celle-ci transmet

5 Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, Éditions du CNRS, 1991, p. 55-61.

6 Plusieurs des conclusions de cet article sont tirées d'Alan James, *Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Woodbridge, Boydell Press, 2004.

7 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 127.

la charge à César de Bourbon, duc de Vendôme, et « en survivance » à son fils, frondeur, François de Bourbon-Vendôme, le duc de Beaufort. Cette « revanche posthume » de Vendôme, ancien gouverneur et amiral de Bretagne, qui avait été un grand ennemi de Richelieu et de ses réformes navales dans les années 1620, semble marquer la fin définitive du rêve centralisateur du cardinal⁸. Conformément à son passé de noble intéressé, Vendôme fut qualifié par La Roncière d'hypocrite et d'inepte⁹. Ne jouant plus le rôle du grand défenseur des privilèges et traditions bretonnes depuis 1650, il agissait désormais comme un avare qui voulait exercer les pouvoirs universels auxquels avait prétendu Richelieu. En tant que grand maître, ce fut un échec, car Vendôme ne put rien mener à bonne fin par suite de la résistance du particularisme breton. Si les historiens reconnaissent qu'il a réussi à réserver en faveur de Beaufort quelques droits liés à la charge et à garder le contrôle de la « grange » de Brest¹⁰, la province de Bretagne fut néanmoins « retranchée » du ressort du grand maître¹¹.

En dépit de ce que dit La Roncière, la décision de laisser entre les mains de Vendôme le titre de grand maître de la navigation correspondait aux besoins politiques et militaires très pressants de l'époque : les guerres civiles de la Fronde se prolongèrent démesurément à cause du gouvernement municipal de Bordeaux, dit « l'Ormée », qui résista et organisa les forces navales de cette ville. En 1649 une petite flotte royale de Brouage fut dirigée contre Bordeaux, mais ce n'était pas suffisant pour faire tomber cette ville. En 1650, l'arrivée de quatre frégates espagnoles dans la Gironde venues soutenir la rébellion incita le gouvernement royal à produire un nouvel effort, beaucoup plus grand. Ce fut avec une flotte de 23 vaisseaux et de 40 galiotes pris dans plusieurs ports ponantais que le comte du Daugnon entra dans la Gironde. Avec le soutien de l'armée de terre royale qui assiégeait la ville, il força les rebelles bordelais à se soumettre. Malgré cette victoire, la situation empira. En effet le prince de Condé avait pris la tête de la rébellion, désormais baptisée « la Fronde des Princes ». Plusieurs nobles joignirent les frondeurs. Parmi ces derniers se

8 M. Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, op. cit., p. 56 ; René La Bruyère, *La Marine de Richelieu : Maillé-Brézé, général des galères, grand amiral, 1619-1646*, Paris, Librairie Plon, 1946, p. 227.

9 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 345-346.

10 Avant l'arsenal, il existait à Brest « un grand bastiment nommé la Grange pour enfermer les canons, voiles, amares et autres équipages des vaisseaux » (Dubuisson-Aubenay). On ne sait s'il s'agit d'un ancien magasin bâti sous François I^{er} ou du magasin général que fit bâtir en 1627 André Céberet, intendant de la Marine à Brest. – Voir Alain Croix, *La Bretagne d'après l'itinéraire de Dubuisson-Aubenay*, Rennes, PUR/Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2006, p. 937 ; pour aller plus loin : Alain Boulaire, *Brest et la Marine royale de 1660 à 1790*, thèse de doctorat ès-lettres, université Paris-Sorbonne, 1988. – Tous nos remerciements à Pierrick Pourchasse qui a apporté les précisions permettant de rédiger la présente note (N.d.R.).

11 *Ibid.*, p. 159.

trouvaient le général des galères depuis 1643, le nouveau duc de Richelieu, et aussi le comte du Daugnon lui-même ! L'arrestation de Condé en janvier 1650 fut très vite suivie en mai par la nomination de Vendôme comme grand maître. On avait indubitablement besoin de son appui politique à la cour¹², mais aussi en Bretagne, et de sa connaissance de la marine. Par ailleurs la nouvelle menace anglaise renforçait le besoin impérieux de disposer d'une marine de guerre dirigée par César de Vendôme.

Alors qu'il n'a pas démerité quant aux services rendus au royaume¹³, les historiens n'ont pas considéré Vendôme comme un guerrier. Il prit la tête des forces navales en 1652, à un moment où la situation était fortement dégradée pour la Marine française. En août, il fut vainqueur des forces frondeuses et espagnoles près de La Rochelle¹⁴. Il aurait pu continuer jusqu'à la Gironde, mais c'était compter sans l'intervention des Anglais à Dunkerque. Mazarin lui demanda de se retirer vers le nord, où il fut défait par Robert Blake à Calais¹⁵. En 1653, Vendôme retourna dans la Gironde. Ayant écarté les Espagnols et fermé le port de Bordeaux à l'appui étranger, il contribua directement à la chute de la ville et à la fin de la Fronde en France¹⁶.

112

Il convient de relever l'importance des succès de Vendôme à la tête des flottes royales. Bien plus, il faut souligner que sa nomination à la tête de la Marine fut loin d'être une trahison du rêve centralisateur de Richelieu. Au niveau constitutionnel, l'héritage de Richelieu était en effet assez fragile. En Bretagne, son autorité en tant que grand maître fut principalement limitée à la distribution des congés « en long cours » et aux opérations navales. Richelieu avait tenté d'accroître son autorité en demandant l'obtention des droits associés et en érigeant des sièges d'amirauté en 1640, mais l'indépendance bretonne dans le domaine maritime ne fut guère mise à mal par ses initiatives : Richelieu ne récoltait que très peu d'argent et les sièges d'amirauté furent très vite éteints. Richelieu ne pouvait exercer son autorité maritime en Bretagne qu'en tant que gouverneur de cette province depuis 1631, et grâce aux liens personnels et politiques qu'il y entretenait. Il lui avait été impossible de surmonter la

12 *Mémoires du maréchal d'Estrées*, éd. Paul Bonnefon, Paris, Renouard, 1910, p. 301.

13 Pour Jenkins, par exemple, en 1652, le premier objectif de Vendôme était de défendre Dunkerque, ce qu'il n'a pas pu faire : Ernest-Harold Jenkins, *Histoire de la marine française*, Paris, Albin Michel, 1977, p. 46.

14 Archives nationales de France (désormais ANF), fonds Marine, B⁴ 2, 19 juin 1652, « Instructions du roi à Vendôme », fol. 65 ; C. de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 183-188.

15 J. R. Powell, « Blake's capture of the French fleet before Calais on 4 September 1652 », *The Mariner's Mirror*, vol. 48, n° 3, 1962, p. 192-207 ; Philip A. Knachel, *England and the Fronde*, Ithaca/New York, Cornell University Press, 1967, p. 174-175.

16 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 201-206 ; J.-P. Desprat, *Les Bâtards d'Henri IV, op. cit.*, p. 387-390 ; Sal-Alexander Westrich, *The Ormée of Bordeaux: A Revolution During the Fronde*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1972, p. 119.

résistance des états de Bretagne aux yeux desquels la protection de l'ancien droit du gouverneur de la province à exercer l'autorité d'amiral revêtait une importance primordiale¹⁷.

Après la mort de Richelieu, le poste de gouverneur devint vacant, mais la lieutenance fut tenue par un proche de feu le cardinal de Richelieu, Charles de La Porte, duc de la Meilleraye. Il est fort probable que cette décision fut prise afin d'éviter des disputes éventuelles et de sauvegarder les très faibles prétentions, dans la province, du nouveau grand maître qui n'était autre que le neveu du cardinal, Maillé-Brézé¹⁸. À son décès en 1646, pour Mazarin l'essentiel fut de protéger cette charge de la convoitise d'individus suspects, dont Condé¹⁹ et d'autres prétendants, et de l'hostilité bretonne. C'est ainsi que la reine mère devint grand maître de la navigation en 1646. Depuis longtemps, afin que s'exerce un véritable pouvoir naval, les rois de France se sont attaché à ce que l'Amirauté soit détenue par quelqu'un ayant une autorité personnelle considérable et une loyauté sans faille.

Pourtant, même entre les mains de la reine mère, les états de Bretagne ne reconnaissaient pas la grande maîtrise de la navigation. Afin de satisfaire les protestations des Bretons et de protéger le peu d'autorité pratique de cette charge dans la province, elle en devint gouverneur en 1647, tout comme Richelieu l'avait été, pour les mêmes raisons, en 1631²⁰. Il reste que l'on ne peut, de ce fait, dire que la Bretagne était « retranchée » de la juridiction du grand maître en 1650 car, légalement, celle-ci n'avait jamais fait partie de son ressort en tant que tel. L'autorité de la charge de grand maître – et donc la possibilité de bien diriger des opérations navales sur toutes les côtes de France – restait en Bretagne comme elle l'avait toujours été, c'est-à-dire très faible.

En 1650, face à des impératifs militaires croissants, il apparut que la grande maîtrise ne pouvait être transmise qu'à quelqu'un qui pourrait l'investir d'une autorité réelle, et qui serait reconnue dans la province. Non seulement Vendôme avait de l'expérience dans l'organisation des flottes, mais il voulait aussi récupérer son influence personnelle en Bretagne. Il avait compris,

17 Dans l'arrêt de vérification des lettres de Maillé-Brézé et de la reine Anne comme grand maître par le Parlement de Rennes leur autorité fut limitée dans la province à la distribution des « congés pour les voyages de long cours ou armement de guerre », tout comme pour leurs prédécesseurs. Les états de Vannes de 1643 insistèrent sur le fait qu'ils n'avaient cédé d'autres droits d'amirauté à Richelieu que parce qu'il avait été aussi gouverneur : Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), fonds Duchesne, n° 43, fol. 27-31.

18 Maillé-Brézé tentait, en vain, de toucher tous les droits provenant des prises : BnF, fonds français, n° 18 592, 1649, « Mémoire touchant les prises », fol. 182.

19 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 125, 157.

20 Émile-René Du Crest de Villeneuve, « Essai historique sur la défense des privilèges de la Bretagne en matière d'amirauté », *Bulletin de l'Association bretonne*, t. 16, 1898, p. 306-309.

mieux que personne, que l'autorité effective de l'office dépendait de ses efforts à combattre la résistance bretonne et à prétendre toucher ses droits. Sa motivation et ses ambitions n'avaient pas changé depuis les années 1620 : il faisait partie de la noblesse et voulait protéger ses intérêts politiques, fiscaux, et surtout dynastiques. Il souhaitait faire avancer la fortune et la réputation de sa famille en développant sa vaillance militaire. En 1625-1626, Vendôme avait organisé les forces navales en Bretagne contre les Rochelais. Il voulait récupérer les frais de ces opérations coûteuses sur les états bretons, et il parvint en effet à récolter plusieurs paiements dans les années qui suivirent. Par suite de l'intérêt croissant pour ses services navals, ses droits furent de plus en plus reconnus par le roi²¹. Ainsi, depuis au moins 1649, il se prétendait lieutenant général en Bretagne, avec droits d'amirauté²². En 1651, il reçut notamment 330 000 livres des états bretons, par ordre du Roi, mais on en ignore les raisons précises. C'était peut-être une indemnité pour compenser ses pertes lors des opérations navales. D'après l'historien américain James B. Collins, c'était peut-être une récompense tardive à la suite de la perte de sa charge de gouverneur de Bretagne en 1626²³. En tout cas il est évident que le gouvernement le soutenait et faisait ce qu'il pouvait pour investir la grande maîtrise d'une autorité forte et directe²⁴.

Face à la résolution des états de Bretagne, qui insistèrent sur le fait que le grand maître ne pourrait jamais mettre en cause les privilèges du gouverneur, Anne d'Autriche garda la charge de gouverneur, et il advint même qu'en 1655 Vendôme fut débouté de ses prétentions plus globales sur la province²⁵. Mais un arrêt du conseil du roi de 1658 déclara « fourbans » les capitaines qui prétendaient ne pas dépendre du grand maître²⁶. Que la Grange à Brest, nécessaire pour n'importe quelle opération navale dans le futur, fût accordée en perpétuité au détenteur de la grande maîtrise par ce même édit et que certains droits d'amirauté fussent

21 On parlait de lui donner la grande maîtrise depuis 1643 : *Mémoires du maréchal d'Estrées*, éd. cit., p. 188 ; BnF, fonds français n° 18 592 : « Demande de l'amirauté pour le duc de Vendôme en récompense du gouvernement de Bretagne », fol. 194.

22 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 159, n. 3.

23 James B. Collins, *Classes, Estates, and Order in Early Modern Brittany*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 201.

24 BnF, fonds français, n° 17 329, 1657, « Arrêt du conseil d'état portant défense à tous de prendre congés que du grand-maître », 1657, fol. 136 ; *ibid.*, 1659, Arrêt qui accorde le droit de guet à Vendôme, fol. 141 ; *ibid.*, Extrait des registres du conseil d'État tenant que tous les prétendants des droits d'amirautés devront se présenter devant Vendôme pour la vérification d'icelles, fol. 376.

25 É.-R. Du Crest de Villeneuve, « Essai historique sur la défense des privilèges de la Bretagne en matière d'amirauté », art. cit., p. 309.

26 Prosper Levot, « La Marine française et le port de Brest sous Richelieu et Mazarin », *Bulletin de la Société académique de Brest*, t. 1, 1861, p. 23.

réservés à son héritier, Beaufort, tout cela représentait une avancée de l'autorité directe du grand maître sur les gouverneurs en Bretagne²⁷.

La nomination de Vendôme comme grand maître et l'appui fiscal et militaire qu'il a reçu étaient tout à fait conformes à une stratégie politico-militaire bien établie dans l'histoire maritime de la France : il n'y avait aucune contradiction entre l'indépendance fiscale et judiciaire de l'amiral et les intérêts militaires du roi. En cas de nécessité militaire, la monarchie accordait toujours des droits aux amiraux pour renforcer leur autorité pratique qui, autrement, serait restée indirecte ou, pire, ignorée. Dans les années 1580, l'organisation, pour gagner les Açores, de la plus grande flotte que la France ait jamais eue avant le règne de Louis XIV, correspondait à une série d'édits sur la Marine, notamment ceux de 1584²⁸. Ces derniers accordaient de nombreux pouvoirs et droits au favori du roi Henri III, le nouvel Amiral de France, Anne de Joyeuse. Par suite de la résistance assidue des états de Bretagne et des autres prétendants, il fallut non seulement affirmer une autorité navale par les édits mais aussi en garantir le respect ; il fallut encore s'assurer que l'Amiral continue à défendre ses prérogatives et le récompenser pour ses efforts.²⁹

À chaque fois que la monarchie avait besoin des forces navales on trouve dans la législation des dons de nouveaux droits ou la confirmation de ceux existants. Voulant toucher autant de droits qu'il pourrait, l'Amiral faisait tout pour que son autorité soit reconnue dans les ports. Ce fut le cas en 1621, lorsque Louis XIII donna à l'amiral du Levant, Charles, duc de Guise, le commandement des forces navales contre La Rochelle, avec des lettres patentes lui garantissant des privilèges.³⁰ Plus tard, en 1625, l'Amiral de France, Henri II de Montmorency, qui commandait l'escadre contre la ville, reçut de semblables libéralités³¹. Parallèlement, la création de la nouvelle charge de grand maître de la navigation en faveur de Richelieu en 1626 ne fut qu'un effort, encore plus résolu, en ajoutant *de facto* une autorité maritime aux pouvoirs que lui accordait *de jure* son titre. Que ce soit à cette date alors que les Anglais menaçaient les côtes françaises ou en 1651, le maintien d'une force navale explique la nécessité de protéger et de renforcer l'autorité et les revenus du titulaire de la charge de la grande maîtrise.

27 La situation ressemble à celle de 1584 lors des négociations entre le gouverneur de la province, le duc de Mercœur, et l'Amiral de France, le duc de Joyeuse, à qui le roi voulait réserver les droits qui touchaient surtout à la préparation des flottes de guerre, parmi lesquelles le contrôle de « la grange à Brest » : BnF, fonds Dupuy, n° 464, fol. 5-7.

28 Étienne Taillemite, *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Tallandier, 1993, p. 55-68 : « Les Ordonnances de marine au XVI^e siècle ».

29 A. James, *Navy and Government in Early Modern France*, *op. cit.*, p. 34-38.

30 BnF, fonds français, n° 23 150, p. 125-126.

31 ANF, P 2675, fol. 77.

Comme Richelieu, Vendôme n'était pas uniquement motivé par le profit. Étant un prince légitimé, il cherchait à acquérir de l'honneur et à développer une réputation militaire digne d'un grand noble dit « d'épée », comportement caractéristique de l'époque³². La consolidation de ses droits d'amirauté lui permettait d'acquérir une autorité locale et constituait une opportunité de bien servir son roi. En bon commandant des flottes royales, il fit de la grande maîtrise une charge militaire convoitée comme celles dans l'armée de terre. Elle devenait plus respectée, plus rentable, et constituait un patrimoine beaucoup plus valable pour son fils et pour la maison de Vendôme.

116

La stratégie de Vendôme était identique à celle de Richelieu. L'autorité du cardinal sur la Marine n'avait pas été garantie par l'édit d'octobre 1626 qui lui accordait cependant la grande maîtrise. Il se devait de la gérer avec soin jusqu'à sa mort. En 1636, quand la guerre navale contre l'Espagne éclata, il put recommander les chefs d'escadre, mais ce fut le Roi qui les nomma. Par exemple, pour commander les flottes en Méditerranée, Richelieu avait suggéré un capitaine qui avait servi au siège de La Rochelle de 1628³³. Malgré cette recommandation de la part de son ministre, le roi choisit le comte d'Harcourt. Cette décision eut des effets néfastes. Il a été souvent remarqué que la hiérarchie navale française durant la guerre de Trente Ans manquait de coordination. Le favori de Richelieu, l'archevêque de Bordeaux, Henri de Sourdis, commandant l'escadre de Guyenne, attirait l'hostilité des autres. Il est évident que Richelieu n'exerça qu'une autorité indirecte sur la direction des flottes. Pour éviter ces désordres, il voulait faire de la grande maîtrise une autorité militaire qu'il pourrait monopoliser. Dans cette stratégie dynastique et militaire, Richelieu utilisa ses neveux. François de Vignerot du Pont-Courlay devint ainsi général des galères, mais il pensait surtout à Maillé-Brézé qui voulait être instruit dans les choses de la mer, et à qui il voulait fournir autant d'expérience sur mer que possible. Le résultat fut qu'en 1642 la direction des flottes du roi revint logiquement et immédiatement au grand maître de la navigation lui-même. Ce fut pareil pour Vendôme qui voulait renforcer la valeur de son office contre ses rivaux. En demandant ses droits mais, surtout, en servant lui-même sur les flottes, il tenta de passer à son fils un office digne d'un grand noble militaire³⁴.

³² David Parrott, *Richelieu's Army: War, Government and Society in France, 1624-1642*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001, p. 467.

³³ *Lettres, instructions diplomatiques et papiers d'État du cardinal de Richelieu*, recueillis par Denis Louis Martial Avenel, Paris, Imprimerie impériale, t. V, 1863, p. 432-435.

³⁴ Même si ce dernier n'avait pas confiance dans les talents militaires de son père : C. de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 346.

La création de la charge de grand maître de la navigation et son exercice par Richelieu a doté la France d'un très bon héritage. Mais l'importance de cet héritage ne réside ni dans les bases administratives et institutionnelles qu'il a fondées ni dans l'ébauche d'un soi-disant programme absolutiste. En touchant autant de droits d'amirauté que possible, il donna à la nouvelle charge une influence et une assise locale, ce que la législation n'aurait jamais pu faire à elle seule. Cette charge, même si formellement il ne touchait pas de gages, était devenue rentable et puissante sous la main de Richelieu. Surtout, elle était devenue viable lorsqu'il l'avait dotée d'une autorité militaire directe. Son neveu, le duc de Maillé-Brézé, hérita en 1643 d'une charge militaire tout à fait différente de ce qu'elle était lors de sa création en 1626. Avec une autorité militaire incontestable, elle ressemblait plus à la charge ancienne – et respectée parmi la noblesse provençale – du général des galères qu'à celle d'un ministre ou secrétaire d'État moderne. Pour les nobles de l'époque, la meilleure façon de servir leurs propres intérêts et les intérêts dynastiques de leur famille était de bien servir leur roi en guerre tout en étant titulaire d'une charge prestigieuse. Louis XIV avait besoin de tels serviteurs sur mer.

Il est à noter une évolution du métier du marin – et de celui d'officier –, qui devint de plus en plus militarisé, comme nous le dit Michel Vergé-Franceschi. Il y eut aussi une évolution importante entre les années 1626 à 1669 dans la perception du service naval parmi la haute noblesse. Certes, les nobles du XVI^e siècle convoitaient eux aussi l'Amirauté de France, un des « grands offices » rentables, mais, avec la nouvelle charge de grand maître de la navigation, ils s'intéressèrent à l'autorité navale, sachant que la meilleure façon d'en profiter était de l'exercer en tant que guerrier. Voilà le vrai héritage de Richelieu. Le service politique et militaire de Maillé-Brézé et de Beaufort en est la preuve³⁵. Henri II, duc de Guise, qui dirigea les flottes françaises à Naples en 1647 et 1653, suivit son père sur mer. Avec l'intérêt porté par le grand Condé et par César de Vendôme à la grande maîtrise, on peut dire que la noblesse française commençait à accepter que le service naval, même du Ponant, soit honorable, et qu'il ne soit plus l'apanage des Provençaux ou des chevaliers de Malte. Malgré l'importance continue des protestants et des « gros mariniers vaillants nourris dans l'eau de la mer et la bouteille » que Richelieu déclara préférer « aux chevaliers frisés »³⁶, il n'y aurait pas eu de grand futur maritime français sans l'appui de la noblesse. Au cours de la période 1626-1669, à une époque sans Amiral de France, la France ne tenta pas de dépasser les bornes féodales de

35 Beaufort prenait au sérieux ses responsabilités pour le bien de la Marine, dès 1650. J.-P. Desprat, *Les Bâtards d'Henri IV*, op. cit., p. 370 et 416-417.

36 BnF, nouvelles acquisitions françaises, n° 5 131, fol. 101.

l'amirauté. Au contraire, avec l'indépendance fiscale et administrative de cette nouvelle charge de plus en plus « militaire » de grand maître, Richelieu tenta de doter la France d'un vrai Amiral, on pourrait dire même d'un émir de la mer, dans le sens original de « seigneur ».

BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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

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