

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. André Zysberg – 979-10-231-1403-4



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

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

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

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

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

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

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

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

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

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

Marine, État et politique [n° 14]

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

La Puissance navale [n° 16]

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

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

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

SOMMAIRE

Éditorial

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

I. DOSSIER

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

Introduction

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

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

Éric Barré	21
------------------	----

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

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

De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne

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

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

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

Le traité sur l'Amiral de France de La Popelinière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II

VARIA

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

III POSITIONS DE THÈSES

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

IV COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne</i>	405
Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), <i>Fureur et cruauté des capitaines en mer</i>	407
Philippe Haudrère, <i>Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle</i>	408
Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), <i>Dictionnaire des corsaires et pirates</i>	410
Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff, <i>Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Toufaire (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**

LA VIE QUOTIDIENNE EN MER D'APRÈS LES RAPPORTS DU SIÈGE D'AMIRAUTÉ DE HONFLEUR AU XVII^e SIÈCLE

André Zysberg
Université de Caen

Le fonds du siège d'amirauté de Honfleur dont le ressort allait de la Risle à la paroisse de Villerville¹, constitue un patrimoine exceptionnel si l'on s'intéresse à l'environnement maritime et littoral de la France au xvii^e siècle². En effet, les sièges d'amirauté constituaient une juridiction de proximité très active jusqu'à la fin du xviii^e siècle, même si leur compétence a souffert des empiètements d'autres instances, comme celle de l'administration de la Marine royale dans les chefs-lieux des quartiers et syndicats et aussi, dans les ports les plus importants, celle des chambres de commerce³. De ce trésor d'archives, nous allons extraire les rapports de mer, qui ont surtout été dépouillés par les historiens de l'économie pour reconstituer le mouvement portuaire, à l'exception notable de la thèse de Jacques Ducoin, qui a exploité les rapports de mer de l'amirauté de Nantes pour analyser les infortunes de mer et le développement de l'assurance maritime au xviii^e siècle⁴. Ces documents forment aussi une mine précieuse pour les archéologues qui cherchent à identifier et pister des épaves. Bien d'autres approches sont possibles. Hélas peu de fonds d'amirauté ont été conservés ! Cela fait évidemment l'intérêt de celui de Honfleur, puisqu'il est très complet pour la seconde moitié du xvii^e siècle.

Les rapports sont les déclarations effectuées par les capitaines ou maîtres de navires français et étrangers au retour d'un voyage, quelle que soit leur provenance, même quand il s'agit d'une escale ou d'une étape inopinée, du moment que leur bâtiment a mouillé l'ancre. Rappelons d'abord la législation concernant

- 1 Voir Joachim Darsel, « L'Amirauté d'Honfleur », *Annales de Normandie*, n° 2, juin 1977, p. 151-164 ; n° 3, octobre 1977, p. 267-280.
- 2 Voir A. Vintras, *Répertoire numérique des Archives municipales de Honfleur*, Caen, L. Jouan et Bigot, 1923.
- 3 Sur l'Amirauté, le travail essentiel reste celui d'un juriste, Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, thèse de droit, Amiens, 1975.
- 4 Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurance dans la marine de commerce au xviii^e siècle : le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

ce type de document. L'article 4 du titre X de l'ordonnance d'août 1681 établit que « tous maîtres et capitaines de navires seront tenus de faire leur rapport au lieutenant de l'Amirauté, vingt-quatre heures après leur arrivée au port, à peine d'amende arbitraire ». Ce délai n'est pas impératif, comme le dit Valin : « sur quoi on ne les tracasse pas trop, surtout en temps de paix ». En cas de simple relâche, le responsable du navire pourra reprendre la mer après avoir fait son rapport, « sans être tenu de prendre un autre congé pour continuer son voyage⁵ ».

Le contenu du rapport est précisément défini :

le maître faisant son rapport représentera le congé et déclarera le temps et le lieu de son départ, le port et le chargement de son navire, la route qu'il aura tenue, les hazards qu'il aura couru, les désordres arrivés dans son vaisseau et toutes les circonstances de son voyage... Il faut aussi que le capitaine déclare les gens de l'équipage qui sont morts durant le voyage, s'il est Français et qu'il dépose leurs hardes et effets avec leur inventaire au greffe de l'Amirauté⁶.

120

Les rapports de mer jouaient un rôle essentiel en cas d'avarie et de perte de cargaison, car ils permettaient aux capitaines de décharger leur responsabilité par rapport aux intéressés à l'armement et aux propriétaires des marchandises, en invoquant le mauvais temps ou toute autre circonstance atténuante. Le rapport permettait aussi aux capitaines de déclarer des faits d'indiscipline, sinon de mutineries, de signaler des délits commis par des membres de l'équipage, tels que des vols et des violences. Le rapport est ouï par le lieutenant du siège d'amirauté, et parfois le procureur, qui sont des magistrats, et consigné sur un registre par un greffier, lequel saisit à la volée les paroles du capitaine ou maître, qui s'exprime en français ou en normand. En effet, si la transcription de l'acte s'effectue en langue française, il arrive que des tournures, des expressions et des mots caractéristiques de la langue normande apparaissent furtivement dans le texte, notamment au sujet des termes de marine. Quand le capitaine est étranger, un interprète agréé et assermenté traduit ses propos. Si le capitaine ou maître mentionne des faits graves risquant d'entraîner une suite judiciaire, l'officier de l'amirauté peut en exiger la vérification, sous la forme du témoignage des membres de l'équipage, ce qui se produit souvent à Honfleur en cas de dommage causé au navire et à son chargement. « Les officiers de l'Amirauté », écrit Valin, « ne pourront contraindre les maîtres de vérifier leur rapport, mais les rapports non vérifiés ne feront point foi pour la décharge des maîtres ». Cette vérification est intéressante, car elle donne la parole aux officiers marins et aux matelots.

5 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Jérôme Légièr, 1746.

6 *Ibid.*

Dans le cas le plus fréquent, il ne s'est rien passé :

Du jeudy dernier de décembre audict an [1665] à Honfleur au greffe de l'admirauté devant Monsieur de Saint-Laurens. S'est présenté en personne Abraham Pan de la ville de Dieppe, maistre et conducteur d'une barque nommé le Don de Dieu, du port de vingt six tonneaux ou environ. Lequel nous a dit être parti de Calais le vingt-quatrième de ce présent mois et an, après y avoir prins la charge entière de haren pour porter et descharger en la ville de Rouen pour le compte de plusieurs marchands de ladicte ville, estant arrivé en ce port [Honfleur] de mardy dernier, en attendant la commodité des vents et du temps pour monter la rivière, déclarant qu'il ne s'est pas passé aucune chose pendant son veage qui méritte en advertir justice et a ledict Pan signé après avoir faict lecture du présent.

Le merc [la marque] dudit Pan⁷.

Même quand il n'y a rien à signaler, le rapport de mer permet de suivre la trajectoire d'un navire. Par exemple, dans le cas d'un terre-neuvas il est possible de déterminer avec précision le calendrier de sa campagne de pêche :

Du 17 de novembre [1665] devant Monsieur Vellon, présence du du procureur du roy.

S'est présenté en personne Jacques Restou, bourgeois de ce lieu, maître du navire nommé La Sainte-Marie, du port de cent tonneaux ou viron, lequel nous a dit estre parti de ce port et havre le vingt-troisième de mai et est allé à La Rochelle, où il est arrivé le trentiesme de mai, où après avoir chargé de sel en partit le dix-septiesme de juin, et continuant son voyage pour le ban et bature de Terre-Neuve, y arriva le quatrièsm d'août, où après avoir fait sa pesche, en partit le vingtiesme d'octobre, et est arrivé ici le quinziesme de ce présent mois ; et bien inquis a dit ne scavoir autre chose qui mérite en advertir la justice. Enjoint a été au dit capitaine de faire la vérification de son rapport, ce qu'il a promis et lecture faite de son dit rapport a signé⁸.

L'exploitation des rapports de mer du siège de Honfleur a d'abord porté sur les trois premiers registres de la série, ceux qui sont les plus anciens :

- 2 II 287, du 9 janvier 1665 au 7 février ;
- 2 II 288, du 14 avril 1667 au 20 novembre 1668 ;
- 2 II 289, du 26 novembre au 23 octobre 1670.

7 Archives communales de Honfleur (désormais AC Honfleur), 2II 287, 31 décembre 1665, fol. 49v et 50r.

8 *Ibid.*, 17 novembre 1665, fol. 40v.

La graphie des rapports de mer de l'amirauté de Honfleur est peu lisible, irrégulière et changeante selon le greffier, avec ses lettres mal formées et en outre une multitude d'abréviations. L'une des difficultés majeures réside dans l'identification des noms géographiques, notamment celle des ports étrangers, dont l'orthographe est chaotique, et celle des termes relatifs au navire et à la navigation, qui nécessitent une bonne connaissance du lexique technique de la marine⁹. Une étudiante de l'UFR d'histoire de l'université de Caen, Delphine Marie, qui s'est révélée une paléographe hors pair, a dépouillé et transcrit intégralement environ les 450 folios des trois premiers registres, soit près de 600 pages imprimées saisies avec un logiciel de traitement de texte, qui ont fourni la matière première de cette étude. J'ai aussi repris les rubriques invariantes de chaque rapport : identité du déclarant, provenance géographique, nom du navire, port en tonneaux, nature de la cargaison et de l'activité, destination, etc., pour réaliser une base de données permettant de classer cette grande masse d'informations, par exemple de grouper tous les rapports concernant un même type d'activité et un même navire. Une analyse plus poussée permettrait de ventiler les récits concernant les événements de mer : tempêtes, échouages, mutineries, actes de désobéissance, violence à bord, prises et pillage par des corsaires, cette liste n'étant pas exhaustive... Nous ne proposons ici qu'une première et modeste approche thématique du contenu des rapports.

LA PÊCHE CÔTIÈRE APPARAÎT EXCEPTIONNELLEMENT

Nantis d'un congé annuel, les patrons de Honfleur pratiquant la pêche côtière ne font pas de rapport à chaque sortie, sauf lorsqu'il survient un événement notable. Il peut s'agir de la dispute entre deux maître de bateaux qui se disputent le même emplacement à coups d'avirons ou, plus tragique, de la noyade d'un marin qui bascule par-dessus bord à la suite d'une mauvaise manœuvre ou d'un coup de vent :

Du lundi XXIX desdicts mois [mars 1666] se sont présentés François Houel et Henry Bretoq, matelots demeurants en ce lieu, lesquels ont dit que ce jourd'huy de la marée du matin, ils estoient partis de ce port et havre pour s'en aller au Rattier proche de Villerville avec Antoine Prévost demeurant aussy en ce dict lieu, dans une chaloupe qu'il conduisoit comme maistre, appartenant à Thibault Moulin, maistre de navire de ce dict lieu, afin de pescher des moulettes, aians pour cet effet embarqué dans leur dicte chaloupe plusieurs garçons pour aller à la dicte pesche à leur ordinaire. Et qu'estant arrivé le travers de Vazouy,

9 À cet égard, nous devons beaucoup au *Nouveau glossaire nautique* d'Augustin Jal, mis à jour, réédité et publié depuis 1970 par le CNRS.

ils auroient esté prins de mauvais temps, qui les avoit oblizez de relâcher pour venir en ce dict port, et ce faisans, estants à l'endroit de la chapelle de Nostre Dame de Grâce, le vent leur estant contraire, et ledict Prévoste se tenant le timon ou bastin qui fait agir le gouvernail de la dicte chaloupe, estoit tombé à la renversze... dont il n'avoit peu estre sauvé, en raison de la continuation de mauvais, de sorte qu'il avoit esté noyé¹⁰.

UN BON POSTE D'OBSERVATION POUR PERCEVOIR LE CABOTAGE

Cette partie de la côte située à l'entrée de l'estuaire de la Seine représente un bon observatoire pour tous les types de navigation. De nombreux bâtiments viennent mouiller à Honfleur, « en attendant la commodité de la marée pour monter la rivière » jusqu'à Rouen. Le port du pays d'Auge sert d'escale et de refuge avant la traversée de l'estuaire de la Seine, zone dangereuse et redoutée à cause des violents courants et des bancs de sable. Le cabotage constitue l'activité prédominante. Il s'agit de la collecte des produits agricoles de Basse-Normandie : beurre, blé, navets, fèves, pommes et cidres, qui sont déchargés au Havre et à Rouen... Le transport des huîtres pêchées à la drague sur la côte ouest du Cotentin mobilise lui aussi une noria de bâtiments de mer et de rivière. Ces coquillages sont d'abord parqués entre Barfleur et Courseulles, où l'on vient les charger pour les acheminer sur des heux jusqu'à Paris :

Du sixiesme de novembre 1665, devant Monsieur Villon, présence de Monsieur le procureur du Roy.

S'est présenté en personne Gilles Le Clerc demeurant à Port en Bessin, maître d'un bateau nommé le Saint-Thomas, du port de trente tonneaux ou viron, lequel nous a dit estre parti de Granville le second de ce mois, estant chargé d'huîtres pour porter à Barfleur ; et estant partis du dict Granville, ont esté oblizez par la tempeste de venir se sauver en ce port et havre, où le mauvais temps et la tempeste continuant, il a trouvé à propos pour sauver la marchandise de s'en aller à Rouen ; pour le bien de la chose et l'intérêt des marchands, ledict Leclerc nous a dit que pendant la tempeste, il a esté obligé de jeter à la mer viron six mille huîtres et deux hancières [hausnières] de quarante à cinquante brasses chacune, le tout pour sauver la vie et le reste de la marchandise¹¹...

Ce cabotage possède aussi une dimension interrégionale et européenne, qui transite par Honfleur avant de gagner Le Havre et Rouen. Le vin est apporté par

¹⁰ AC Honfleur, 211 287, 29 mars 1666, fol. 59v-60r.

¹¹ *Ibid.*, 2 novembre 1665, fol. 38v.

des caboteurs de Bretagne et de Saintonge, tandis que les harengs de Dieppe, Calais et Boulogne arrivent à Rouen. Les roues de fromage viennent de Hollande et les salaisons d'Irlande. Des barques de Haute-Normandie et de Picardie vont chercher le charbon, le fer et le plomb en Angleterre et dans les pays du Nord.

LA PÊCHE À TERRE-NEUVE, OU L'AVENTURE AU QUOTIDIEN

Port d'escale ou de passage, Honfleur reste aussi un port morutier. Les armements pour la pêche errante sur les bancs de Terre-Neuve s'y maintiennent au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle et même au long du XVIII^e siècle. La proximité du marché parisien explique la persistance de cette activité, malgré la difficulté de recruter des marins sur la côte du pays d'Auge. Les rapports de mer montrent toutes les étapes d'une campagne, dont les aléas sont fréquents, notamment les maladies et les accidents qui déciment parfois l'équipage.

124

Du 17 de septembre mil six cents soixante et cinq devant Monsieur de Saint Laurens

S'est présenté en personne Jean Le Duc, bourgeois de ce lieu, maître du navire nommé

le Don de Dieu du port de quatre vingt tonneaux ou viron, lequel nous a dit être parti de ce port et havre le vingt huit ièsm de mars pour aller prendre son sel et est arivé le deux ièsm

d'avril à La Rochelle, d'où il est allé à Brouage prendre son sel et après avoir chargé est parti le vingt six ièsm d'avril pour suivre sa route sur le banc où il est arivé le vingt et deux de juin, et pendant leur pesche le mardi dernier jour de juin, Nicolas Bracard, bourgeois de cette ville, de la paroisse de Saint Léonard, après avoir esté plusieurs jours malade du mal de la mer, s'en est allé de vie à décéz de plus qu'il est parti du banc le 16^e jour d'aoúst pour revenir en la patrie, et que le vingt quatre ièsm jour d'aoúst Marguerin Voisard de Blangi, matelot dans le dit navire ayant esté malade depuis la partie du banc jusqu'au dit jour vingt quatrième mourut de maladie d'estomac, et le traizièsm jour de septembre Guiliaume Pottier de Conteville après avoir esté long temps malade est allé de vie à décéz. Inquis s'il avoit ramené le reste de son ésquipage a dit qu'ouy et qu'il ne s'est rien passé davantage qui mérite en avertir la justice et lecture à luy faite a signé¹².

Les départs s'échelonnent entre janvier et août. Une campagne de pêche errante ou à la *morue verte* – la peau du poisson, pris et salé à bord, prend une couleur verdâtre – s'étale sur quatre à cinq mois, rarement moins. Il faut

12 *Ibid.*, 17 septembre 1665, fol. 33r-v.

un mois pour aller à la Rochelle et Brouage pour y charger le sel et souvent compléter l'avitaillement. Les armateurs peuvent éviter cette opération préalable en prenant leur sel au grenier de Honfleur, quand celui-ci est suffisamment approvisionné, ce qui n'est pas fréquent. Il y avait aussi un grenier à sel au Havre. Il est probable que le sel était vendu plus cher au Havre ou à Honfleur qu'à Brouage, mais le chargement au port d'armement de ce produit aussi indispensable à la conservation du poisson permettait de gagner un bon mois. La traversée de l'océan nécessite quatre à cinq semaines. La pêche au large de Terre-Neuve dure, autant que possible, deux à trois mois. Il faut compter cinq à sept semaines pour le retour. La plupart des navires font une seule campagne par an. Cependant, certains terre-neuvas effectuent deux voyages: une campagne *de prime* et une campagne *de tard*.

Du cinquième de juillet 1665 devant Monsieur de Saint Laurens

S'est comparu en personne Charles Barbel maître et conducteur du navire nommé la Marie

du port de cinquante tonneaux ou viron, lequel nous a dit être parti de ce port et havre le vingt ième de jenvier et estre arivé en Brouage le deux ième de février où il a prit son sel, et en est parti le six ième de mars, et est arivé sur le banc le 5 d'avril où il a fait sa pesche

des morües, estant partit du banc le quatre ième de juin est arivé icy le vingt 6^e du dit mois, le dit maître nous a dit avoir ramené tous ses hommes, inquis s'il nescavoit rien qui méritast en advertir la justice pendant tous son voyage a dit que non et lecture à luy faite a signé¹³.

Nous retrouvons le même navire un peu plus loin dans le registre, lorsque son capitaine fait son rapport, le 19 décembre 1665 :

S'est présenté en personne Charles Barbel maître du navire nommé la Marie du port de cinquante cinq tonneaux ou viron, lequel nous a dit estre parti de ce port et havre le dernier jour d'août avec son sel pour aller à la pesche des moruées sur le banc de Terre Neufve, où il ariva le cinq ième d'octobre, et après avoir fait sa pesche, il en est parti le vingt et un ième de novembre et est arivé en cette ville le saizième de ce mois, et bien inquis a dit qu'il ne sçait autre chose qui mérite en advertir la justice et a signé¹⁴.

Cette coque de noix, guère plus grosse qu'un petit chalutier d'aujourd'hui, a donc bouclé deux campagnes au large de Terre-Neuve, dont la seconde s'achève au mois de décembre. Il faut cependant noter que la *Marie* est partie

¹³ *Ibid.*, 5 juillet 1665, fol. 26r.

¹⁴ *Ibid.*, 19 décembre 1665, fol. 49r.

de Honfleur avec son sel, ce qui lui a permis de gagner un bon mois. La prise de risque augmente à partir de l'automne, alors que les navires peuvent craindre le froid et de violents coups de vent en Atlantique nord, soit sur le banc, soit sur le chemin du retour. Les appareillages courant août et septembre sont très dangereux, car ils impliquent une fin de campagne au mois de décembre. Il arrive parfois qu'un capitaine parti trop tardivement soit contraint de rentrer à cause du mauvais temps en renonçant à sa campagne :

126

S'est présenté en personne, honneste homme Guillaume Morin, bourgeois de ce lieu, maïstre du navire nommé Saint Anthoine de Padoue du port de cinquante tonneaux ou environ, lequel nous a dit qu'il estoit party de ce port et havre avec son sel de droite route pour aller sur le banc de Terrenewfe en pesche de morues; et que le huictième de ce présent mois et an estant à sept ou huict vingtième lieues dudict banc il avoit esté battu d'une tempeste très grande qui dura l'espace de trois heures ou environ pendant lesquelles ledict Morin et tout son esquipage se virent en estat de périr plusieurs fois pour remedier à ce en quelque façon, ils furent contraintz de couper leur grand mast et le jeter en mer; et dans le mesme temps estoit arrivé que la force et violence de la mer dont ledict navire estoit continuellement battu, l'un des hommes de l'équipage dudict Morin avoit esté malheureusement enlever en mer et noyé qui se nomme Jacques Ridel de ce lieu; avoit en outre ledict Morin perdu une partie de son sel les voilles du beaupré et du petit hunier de sondict navire; de sorte qu'après la grande violence de ladicte tempeste, ledict Morin et ses matelots aians esté fort incommodez de mauvais temps, ils avoient résolu de faire leur retour en ce port où ils arrivèrent le jour d'hier. Déclarant qu'il ne s'est passé autre chose pendant le cours de son veage qui mérite en advertir justice et cependant enjoint audict Morin suivant la réquisition du procureur du roy de faire procéder à la vérification du présent rapport dans le temps deub sur les peines au cas appartenant, et a signé; disant en outre ledict Morin que dans le temps de ladicte tempeste la mer avoit rentré dans sondict navire qui avoit gasté une partie de son pain dont il avoit esté contraint de jeter plus de vingt mannes¹⁵.

UN DOCUMENT CLÉ POUR ÉTUDIER LES INFORTUNES DE MER

Les rapports de mer constituent une source de premier ordre pour l'étude des accidents, tels que des collisions et des échouages. La plupart de ces avaries sont dues à de mauvaises manœuvres, voire à l'incompétence du maître ou du pilote. Ces affaires n'occasionnent, la plupart du temps, que des dégâts matériels, qui

¹⁵ *Ibid.*, 28 septembre 1665, fol. 33v-34r.

sont soigneusement détaillés. La crainte majeure, c'est la perte de tout ou partie de la cargaison. Ainsi, en février 1667, une barque de Fécamp talonne un banc de sable devant Villerville ; le maître décide de se sauver avec son équipage sur un petit bateau, en abandonnant son bâtiment, qui contenait une vingtaine de tonneaux de vin, de vinaigre et d'eau-de-vie chargés à La Rochelle. Il retrouve sa barque quelques jours plus tard, mais celle-ci est délestée de la plupart de ses futailles... Dans un autre cas, le capitaine d'un petit navire honfleurais échoué dans la rade de la Hougue assiste impuissant au pillage de sa cargaison et au démontage complet de son bâtiment par les gens du cru : il ne reste pas une planche ni un bout d'agrès sur la plage. Nous pourrions multiplier de tels exemples.

Les intempéries expliquent aussi les infortunes de mer. La navigation hivernale s'avère dangereuse au cours de la seconde moitié de ces années 1660, qui font partie du « petit âge glaciaire ». En janvier 1665, la glace bloque l'estuaire de la Seine ; en janvier 1667, des icebergs flottent devant la côte du pays de Caux. Les rapports permettent de repérer les tempêtes. Le mardi 24 novembre 1665, une violente bourrasque survient en pleine nuit, qui balaie toute la côte de Basse-Normandie, du Cotentin à l'estuaire de la Seine. Le siège d'amirauté de Honfleur enregistre des déclarations de perte d'au moins six bâtiments, presque tous des navires à fond plat, tels que des heux, gribanes et bélandres :

Dudict jour vingt sixième de novembre audict an devant ledict sieur Villon advocat, s'est présenté en personne Michel Allard pillotte de navire, demeurant à Quillebeuf lequel nous a dit qu'il s'estoit embarqué au Havre de Grâce mardy dernier dans le heux dont estoit maïstre feu François Touvel dudict lieu du Havre, du port de soixante tonneaux ou environ pour le conduire en ce port et de là jusques à la rivière de Rouen au lieu de la Pierre du Poirier, chargé de marchandise de morue pour le compte du Sieur Hugo dudict lieu du Havre ; et que le mesme jour il arriva en cedict port une heure après midy où ledict heux avoit esté en attendant la marée du lendemain pour monter ladict rivière, mais estoit arrivé qu'environ douze heures de soir il s'estoit en ce lieu une sy furieuse tempeste qui avoit contraint jusques au lendemain et tout ledict jour ; que la fureur et violence de la mer avoit réduit ledict heux par morceaux, de sorte que toute ladict morue avoit esté perdue et ledict heux aussy, s'estans ledict pillotte sauvé avec une partie des matelots dudict Touvel ; et au regard dudict maïstre, il avoit esté noyé avec un de son équipage. Déclarant qu'il ne s'est passé autre chose qui mérite en advertir justice et a signé¹⁶.

16 *Ibid.*, fol. 42v-43r.

Les rapports marquent explicitement que les navires les plus fragiles éclatent sous l'effet des coups de mer :

Du jeudi vingt six ièsme de novembre 1665, audict Honfleur devant ledict Sieur Villon,

S'est présenté en personne Nicolas de la Bie, bourgeois de Calais, maître d'une bellande du port de trente tonneaux ou viron nommée le Chien Noir. Lequel nous a dit estre parti d'Ostende il y a viron cinq semaines, estant chargé de charbon de terre pour le compte de madame de Cheunis marchande de Rouen ; le dit parlant nous a dit qu'il a relaché au Fort mardi, et de là à Calais d'où il parti le vingt deuxièsme de ce présent mois, et ariva en la rade de ce lieu le vingt quatrième, où estant demeurez à dessein de monter à Rouen à la première marée, il fut pris d'une tempeste espouventable qui a duré deux jours ; et le jour d'hier sur les

128

unze heures, la mer montante, la bellande ayant touché plusieurs fois, ouvrit par divers endroits et coula à fond ayant perdu la plus grande partie de la marchandise

et toutes ses hardes, ayant esté oblygé de se jeter à la mer avec ses compagnons pour sauver leurs vies, ne pouvant dire précisément la quantité de charbon qu'il a perdu, enjoint a esté au dit maître de faire faire la vérification de son raport ce qu'il a promis, et bien interrogé est tout ce qu'il a dit sçavoir et a signé¹⁷.

GARE AUX CORSAIRES ANGLAIS

Outre le mauvais temps, les navires de commerce et de pêche redoutaient les rencontres avec des corsaires ennemis. Lorsque le royaume de France était en guerre avec un État maritime, tous les bâtiments français, même les plus modestes caboteurs et les bateaux de pêche, devenaient autant de proies potentielles. Le 26 janvier 1666, Louis XIV déclare la guerre à l'Angleterre, qui est en conflit depuis mars 1665 avec les Provinces-Unies. Drôle de guerre, car la flotte de combat française, réduite à une poignée de vaisseaux, ne se livre à aucun acte hostile contre l'Angleterre. D'une part, sa capacité d'intervention paraît très réduite ; d'autre part, le roi de France veut rester en très bons termes avec son cousin, Charles II Stuart. Néanmoins, les corsaires anglais profitent de cette aubaine pour attaquer tous les navires français qui leur tombent sous la main. Pire encore, plusieurs mois avant la déclaration officielle des hostilités, des bâtiments français sont pillés et racketsés par les Anglais... Le registre des

¹⁷ *ibid.*, fol. 43r.

rapports de mer de Honfleur témoigne de la fréquence de ces agressions, dont une vingtaine de navires sont les victimes impuissantes :

Du vingt et un d'août [1665] devant Monsieur de Saint Laurens s'est comparu en personne Charles Barbel, bourgeois de ce lieu, maître et conducteur du navire nommé la Marie, du port de cinquante cinq tonneaux ou viron, lequel nous a dit être parti de ce port et havre le dixième jour de ce mois et alla à la rade du Havre, d'où il est parti le quinzième jour de ce mois à dessein d'aller faire sa pesche de morüe. Et viron le travers de Barfleur fut rencontre le dix neuvième de ce mois d'un petit bastiment anglois façon de cache [caïque], où il y avoit vingt cinq à trente hommes, lesquels prirent le capitaine et le gardèrent prisonnier quatre heures de temps avec la moitié de son esquipage, et en suite pillèrent son navire... pillé et déprédé tous le cofre du chirurgien, et tous les rafraichissement et eau de vie, hardes, linges et habits de tous les compagnons de l'équipage, excepté quelques vieilles hardes dont ils les ont revestus; et ont frapé batu et outragé tous les compagnons du navire à coups de coutelats, à coups de bouts de pistolet dans la tête et dans le ventre et tirèrent des coups de pistolet sur les matelots, ont mesmes enporté les deux requestes pour la délivrance du sel tant embarqué à Honfleur qu'au Havre de Grâce... ont percé tous les cidres et en ont fait perdre la valeur de deus ponsons... et en suite ledit Barbel a dit qu'après que les anglois les eurent pillés ils le laissèrent aller avec ses matelots, et qu'ils ont esté oblygez de relascher ayant perdu toutes leurs hardes et lignes pour la pesche, et est arivé en ce port le jour d'hier. Inquis s'il ne sçavoit rien d'avantage qui méritast en avertir la justice a dit que non et lecture à luy faite a signé. Et cependant enjoint audit Barbel de faire vérifier son raport et ce à la réquisition de Monsieur le procureur du roy¹⁸.

La *Marie*, capitaine Charles Barbel, navire que nous avons déjà cité, a accompli deux campagnes de pêche à Terre-Neuve au cours de la même année 1665. C'est en partant pour le second voyage, au mois d'août, que ce bâtiment est pillé par un corsaire anglais. Tout était bon à prendre, même les papiers du navire et la chemise du capitaine. Le rapport constitue un véritable inventaire de l'équipement et de l'avitaillement d'un bâtiment morutier : voiles de rechange, câbles, poulies, pommes de racage, clous, outils, armes blanches et armes à feu, instruments de navigation – un sablier et une boussole –, engins de pêche – lignes de chanvre et hameçons –, lard, biscuit, eau-de-vie, chandelles, vaisselle d'étain, lampes, linge, tout est razié. Ce qui n'est pas emporté, comme les tonneaux de cidre, est gâché. Autre aspect, dont les textes sur la course ne parlent pas habituellement : l'équipage des matelots pêcheurs est molesté

¹⁸ *Ibid.*, fol. 29r-31v.

et même honteusement battu. Les corsaires anglais se sont donc comportés comme des brigands. Cependant, revenue à Honfleur, la *Marie* est à nouveau équipée pour la pêche et reprend la mer dix jours plus tard...

Il arrive que les bâtiments de pêche ou de commerce soient décidés à se défendre. Néanmoins, ces combats sont rares, car les équipages de petits navires corsaires sont souvent plus fournis et mieux armés que ceux des navires qu'ils s'efforcent d'aborder. Pourquoi risquer sa vie pour une cargaison et une société d'armateurs ? C'est pourtant le cas de la *Madeleine*, un morutier honfleurais de 80 tonneaux. Le 29 juin 1666, trois jours après son appareillage, ce navire se trouve au large de la côte bretonne, lorsqu'il

est rencontré d'une frégate d'Angleterre de six ou huit pièces de canon avec laquelle il fut obligé de se battre pour évilter la prise de sondict navire et esquiper, pendant lequel combat il fut démasté de son mast de hunier ; et en suite s'estans séparés il s'en alla de droicte routte à Olleron où il a prins le sel nécessaire pour sa pesche et après iceluy prins en estoit party le vingt septième de juillet dernier et allé droicte ment sur ledict banc où il arriva le neuvième de septembre ensuivant et après y avoir fait sa pesche en estoit party le deuxième de ce mois et est venu de droicte routte en ce dict port où il arriva le jour d'hier¹⁹.

130

Tous les terre-neuvas possédaient des pièces de canons qui leur permettaient de lutter contre des petits corsaires, du moins si le capitaine et l'équipage étaient d'accord pour résister.

Lorsqu'un navire d'une certaine importance est capturé, il est conduit dans un port anglais. C'est le sort d'un bâtiment de Hambourg jaugeant 160 tonneaux. Ville libre de l'Empire germanique, Hambourg est neutre dans ce conflit, mais ce vaisseau transportait, pour le compte de marchands de Rouen, du plomb qui pouvait servir à la fabrication de munitions. Cette fois, pas de pillage : le navire de Hambourg est arraisonné en mer du Nord par un bâtiment de la *Royal Navy*, qui l'escorte jusqu'à Harwich, où il est retenu deux mois jusqu'au paiement d'une rançon. Ces prises ne se déroulent pas toujours aussi régulièrement. Vers la fin de juillet 1666, un navire dieppois de 200 tonneaux, le *Saint-Pierre*, chargé du charbon, du plomb et du beurre à Newcastle. C'est se jeter dans la gueule du loup, car lorsque ce vaisseau veut appareiller, il est retenu par des charbonniers anglais et, après plusieurs péripéties, le *Saint-Pierre* est conduit à Portsmouth, où on saisit une partie de sa cargaison. Ce vaisseau est en outre pillé : on vole l'argent et les vêtements des membres de son équipage, qui sont détroussés comme au coin d'un bois. Une partie de ses agrès disparaît, jusqu'à la voile de la chaloupe ; mais ce vaisseau dieppois parvient malgré tout à atteindre le

¹⁹ *Ibid.*, 22 novembre 1666, fol. 75v.

port de Honfleur, où son capitaine raconte sa mésaventure. Ce navire dieppois s'en tire à bon compte, à côté du sort funeste du *Don de Dieu*, un terre-neuvas de 50 tonneaux. Parti de Honfleur le dernier jour de juin 1665, ce bâtiment pêche sur les bancs jusqu'au 22 novembre 1665. Il doit affronter la tempête et se réfugier dans un havre de l'île d'Aran. Mauvais choix, car ces îliens peu hospitaliers se saisissent du navire en janvier 1666, afin de le conduire à Galway, sur la côte ouest de l'Irlande, où il est jugé bonne prise et vendu avec sa cargaison le 9 mai 1666, tandis que l'équipage est emprisonné à Kilkenny, au sud-est de l'Irlande. Les malheureux matelots pêcheurs du *Don de Dieu* sont libérés et menés à Dublin le 10 septembre 1666, afin de rechercher un embarquement pour la France, qu'ils trouveront seulement à Londres le jour de Noël 1666. Au terme de cette odyssée qui a duré un an et demi, ils sont de retour à Honfleur le 31 janvier 1667.

LA PERCEPTION DE LA VIOLENCE À BORD

C'est un autre volet des rapports de mer. Si les relations au sein de l'équipage sont empreintes de rudesse, les diverses brutalités – coups de corde, coups de pied, coups de poing – laissent peu de traces écrites, alors qu'elles constituent une pratique courante durant le travail jusqu'au milieu du XIX^e siècle, voire au-delà. Les archives mentionnent la violence quand celle-ci provoque une blessure grave ou une mutilation, ou qu'il en est résulté la mort d'un homme, surtout quand la victime est le capitaine :

Du saizième de novembre devant Monsieur Villon, présence du procureur du roy, s'est présenté en personne Guiliaume Cabot, bourgeois de ce lieu, lequel nous a dit estre contremaître dans le navire nommé le Saint-Joseph du port de quatre vingt tonneaux ou viron, dont estoit maître feu Nicolas Guerrier. Le dit Cabot nous a dit qu'ils partirent de ce port et havre le premier jour de juin, et allèrent à La Rochelle, où ils arivèrent le sixièsme de juin, et de La Rochelle allèrent prendre leur sel à Brouage, d'où ils partirent le sixièsme de juillet pour aller à la pesche des moruées, et arivèrent sur le banc le vingtièsme d'aoust, où comme ils estoient en pesche ; le quinzièsme de septembre, le pilote François Le Lièvre ayant querelle avec François Tripehou, ledit Cabot qui abilioit la morue sortit de sa barelle pour aller au bruit, et vit le capitaine en sang blessé à la tête d'un coup de marteau que ledit Tripehou avoit jetté à la tête de François Le Lièvre, au raport de l'équipage qui pouvoit avoir veu le coup. En suite ledit Guerrier blessé feut oblygé de garder la chambre cinq ou six jours, et après l'équipage ayant continué la pesche et ayant chargé, ils partirent du banc le douzième d'octobre, le capitaine croyant être guéri de sa blessure, mais le jour

de la Toussaint, il feut repris de grandes douleurs de tête, et fut oblygé en suite de garder le lit jusqu'au dixième de ce mois qu'ils arivèrent en ce port et havre, et le dit Guerrier fut porté de son navire en sa maison ou après avoir demeuré quelques jours malade est allé de vie à décéz et le dit Cabot bien inquis est tout ce qu'il a dit sçavoir. De la réquisition du procureur du roy defence a esté aux bourgeois du navire de se desaisir des hardes et du loyer du dit Tripehou jusqu'à ce qu'autrement par justice en ayt esté ordonné. Et lecture faite au dit Cabot a signé²⁰.

132

Le navire morutier est un espace conflictuel : la fatigue accumulée au fil de la campagne, le confinement de l'équipage durant quatre à cinq mois et l'usage de l'alcool suscitent des bagarres, comme celle qui oppose le pilote, François Le Lièvre, à l'un des matelots, François Tripehou, sans que l'on en connaisse la raison. Le terre-neuvas est en pêche. Le contremaître, Guillaume Cabot, est en train d'habiller – découper et préparer – la morue sur son établi, quand il est alerté par l'équipage. Cette violente dispute provoque indirectement le trépas du capitaine, Nicolas Guerrier, blessé à la tête par le jet d'un marteau. Il est certain que dans ce cas, il y a eu un procès, dont nous pourrions trouver la trace dans le contentieux criminel du siège de Honfleur. Cette partie du fonds de l'amirauté contient en effet des affaires de ce type. Toutefois, la violence apparaît comme un trait récurrent de la vie sociale et professionnelle à bord, qui ne donnait pas nécessairement lieu à des suites judiciaires au retour du navire. On s'en aperçoit en lisant le rapport sur le voyage au grand cabotage d'un navire marchand :

Du mardy dixseptième jour de janvier 1668 à Honfleur devant Monsieur de Saint-Laurens.

Suivant la réquisition du procureur du Roy en ce siège et de Jacques Lair demeurant en ce lieu, maïstre et conducteur du navire nommé le Joseph du port de quatre-vingts dix tonneaux ou environ, nous nous transportez en la maison dudict Lair à raison de sa malladie pour procédder à son rapport du veage par lui fait en marchandise. En quoy faisant, ledict Lair a dit être party de cedit lieu le premier de novembre 1666 et arrivé au Port Louis, coste de Bretagne, le dixième dudict mois, où il avoit chargé quatre cens baricques de sardine pour porter à Marseille. Apprès quoy il étoit party dudict Port Louis le vingt-deuxième décembre ensuivant et arrivé audict lieu de Marseille le lendemain des cendres audict an, où il avoit fait la décharge de sadicte marchandise, pour le compte de Maïstre Charles Thierry, conseiller du Roy et

20 *Ibid.*, 16 novembre 1665, fol. 39r-40r.

compagnie interessez audict navire ; auquel lieu il avoit resté viron deux mois et chargé dans sondict navire de plusieurs marchandises comme draps, papiers et autres pour porter à Constantinople, où il est arrivé le quinzeiesme de juin dernier, où ayant faict sa décharge il avoit rechargé de cuirs, laine et cire pour rapporter audict Marseille ; estant party le vingt cinquiesme de juillet ensuivant et arrivé audict lieu de Marseille le dixseptiesme de septembre aussy dernier, où il avoit faict sa décharge après avoir faict un mois de quarantaine aux isles dudict lieu ; dans lequel temps Michel Beurrier de Hennequeville, son canonnier, ayant eu quelque démeslé avec Guillaume Dubosc, matelot, il luy avoit donné un coup de balle à canon par la teste dont il fut quelque temps mallade ce qui avoit esté réglé par Messieurs les intendans dudict lieu de Marseille, où il n'estoit entré dans le port que le dix-huictiesme d'octobre ; auquel lieu, il avoit chargé dans sondict navire de plusieurs sortes de marchandises comme savon, figues, raisins, amandes, brignolles, ollivier, anchois, capres, souffre, aveline et autres marchandises mentionnés en ses acquits pour apporter en ce lieu ; après laquelle charge, il estoit party dudict lieu de Marseille le dix-neufiesme de novembre et faisant sa routte pour venir en cedit lieu, il avoit esté rencontré de deux frégates d'Alger, le quatreiesme de décembre, estant par le travers du Cap de Gatte, l'une armée de trente pièces de canon, nommée la Rose, et l'autre de vingt pièces, nommée le Levrier, qui avoient tiré deux coups de canon sur eux et plusieurs coups de mousquet. Ayant envoyé à bord de sondict navire leurs challoupes plaines de monde, qui avoient pillé et prins par force quatre barils d'anchois, un demy sac d'amandes, un pistolet, un coustelas, une petite hache, quatre pièces de toille de Perce, estimée à huit escus avec plusieurs hardes de son équipage ; après quoy ils retournèrent dans leurs dictes frégates et auroit ledict Lair continué sa routte et arrivé en cedit lieu le jour d'hier. Disant en outre que Jullien l'Herondel, charpentier dans son dict navire, de cedit lieu auroit esté prins de malladie, le vingt-neufièsme dudict mois de novembre dernier et dont il seroit décédé le septièsme de décembre. Déclarant qu'il ne s'est passé autre chose pendant son voyage, qui mérite en advertir justice dont lettre et a signé ; et a luy enjoint de faire vériffier sondict rapport et requérant ledict procureur du Roy ce qu'il s'est soumis faire avec déffence de se dessaisir des hardes et loyer dudict Lherondel jusque à ce qu'autrement en ayt esté ordonné²¹.

Ce rapport permet de suivre avec une grande précision le déroulement d'un voyage au grand cabotage, qui conduit un navire honfleurais dans la Méditerranée. Ce vaisseau qui est géré par une société ou compagnie d'intéressés, dont le principal actionnaire, Charles Thierry, porte le titre honorifique de

²¹ *Ibid.*, 211 288, 17 novembre 1668, fol. 62r-63r.

conseiller du Roy, figure dans l'inventaire de la flotte marchande qui a été dressé en 1664 sur l'ordre de Colbert. On le trouve effectivement à Honfleur sous le nom de *Saint-Joseph*, construit en 1648, avec un port déclaré de 80 tonneaux et un fort armement de 14 canons. Il est possible que le *Saint-Joseph* ait appareillé sur lest. À Port-Louis, sa première étape, il charge des barils de sardines, qu'il débarque à Marseille au lendemain des Cendres, sans doute en février 1667. C'est le début du carême, période obligée de consommation du poisson, de la morue sèche dont les Provençaux sont friands, mais aussi des sardines pressées de Bretagne, qui sont appréciées par les gens du petit peuple. Deux mois plus tard, en mars ou avril, au sortir de l'hiver, le *Saint-Joseph* s'achemine vers Istanbul, où il jette l'ancre à la mi-juin. Nous avons ici un exemple du rôle des chargeurs français vers les Échelles du Levant, comme les nombreuses tartanes de la riviéra provençale qui faisaient la « caravane », ainsi que des vaisseaux du Ponant, tels que notre bâtiment honfleurais. La composition de la cargaison du *Saint-Joseph* – du papier, des draps et d'autres articles, peut-être de la quincaillerie – reflète les besoins de l'empire ottoman en produits élaborés, notamment le papier. Au voyage de retour, le *Saint-Joseph* emporte des produits bruts : de la laine, de la cire et des cuirs. Il lui faut un mois et demi pour rallier Marseille. Le *Saint-Joseph* ne mouille pas tout de suite dans le port phocéén. Comme la peste reste endémique au Levant, tout capitaine revenant des Échelles doit présenter sa patente au bureau de la santé de Marseille, puis attendre un mois dans l'une des îles du Frioul, celle de Pomègue le plus souvent. C'est durant la quarantaine, alors que les équipages sont ainsi confinés et s'ennuient, que le canonnier du *Saint-Joseph* se querelle violemment avec un matelot, auquel il donne un coup de boulet... Cette affaire est réglée par les intendants de la santé de Marseille. Le 19 novembre 1667, le *Saint-Joseph* quitte Marseille avec une cargaison de produits provençaux qui seront déchargés à Honfleur : du savon, des fruits secs – prunes de Brignoles, du raisin sec, des avelines ou grosses noisettes, des amandes –, des olives, des anchois et des câpres. Le passage redouté est celui de l'entrée dans l'Atlantique, entre le détroit de Gibraltar et le cap Saint-Vincent, où les corsaires de Salé et d'Alger guettent leurs proies. Pris en chasse par deux frégates d'Alger très fortement armées, le capitaine préfère se laisser aborder. Il se sort de cette situation critique à bon compte en laissant prendre quelques tonneaux d'anchois et un demi-sac d'amandes. On peut s'étonner que le *Saint-Joseph* n'ait pas été pris et conduit à Alger avec son équipage pour y être vendu. En fait, nous sommes à cette époque où Louis XIV a déjà lancé plusieurs expéditions punitives contre le port d'Alger, qui a été bombardé à trois reprises, en 1663, 1664 et 1665. Il est probable que les corsaires d'Alger préférèrent éviter d'autres représailles en ménageant les navires français après ces démonstrations de force répétées. Le voyage du *Saint-Joseph*, qui avait duré quinze mois, s'acheva à la mi-janvier 1668.

Les rapports de mer permettent aussi de connaître et étudier des conflits violents qui se déclenchent au sein de l'équipage. Néanmoins, comme l'a remarqué Alain Cabantous, les affaires de mutineries ouvertes semblent très rares, sinon exceptionnelles²². Il est pourtant indéniable que les mauvais traitements et surtout des vivres en qualité et quantité insuffisantes pouvaient inciter les hommes à la « groume », la grosse colère, qui les menait à la révolte. Nous ne trouvons pas de mutinerie dans les rapports, seulement de la grogne, des injures et une seule fois des voies de fait exercées contre un capitaine, lesquelles semblent assez proches de la désobéissance collective. Ce cas survient à bord de l'*Étoile*, un navire calaisien de 200 tonneaux chargé de sel, qui est affrété par « Messieurs des Gabelles ». Parti le 5 octobre 1666 de Brouage, ce vaisseau est si malmené par le mauvais temps qu'il relâche à Commes, petit havre près de Port-en-Bessin. Le maître de l'*Étoile* doit faire face en outre aux plaintes véhémentes de son équipage qui lui réclame du vin et des victuailles. Les cinq meneurs, dont le pilote, Jean Jos, originaire de Flessingue, l'auraient « tellement maltraité d'injures pendant ledit voyage, et même l'auraient pris pour le vouloir jeter à la mer ». Nous sommes proches de la mutinerie. Alors que le maître s'est retranché dans sa chambre, le pilote tente d'y pénétrer de force en brisant la porte à coups de hache. L'intervention providentielle d'un vaisseau de la marine royale, le *Saint-Louis*, commandé par le comte de Grancey, qui croisait au large de la côte du Bessin, permet de rétablir l'ordre à bord de l'*Étoile*. Les quatre rebelles sont embarqués sur le vaisseau royal, tandis que le comte de Grancey prête un pilote et quatre matelots au capitaine de l'*Étoile* pour lui permettre d'achever son voyage. Il parvient à Honfleur le 7 février 1667 : il lui donc a fallu quatre mois de route.

Il est amusant de constater qu'à de rares exceptions près, l'histoire maritime se fait surtout en observant la terre, que la production historiographique s'intéresse essentiellement aux sociétés littorales, plutôt qu'à la navigation et à la vie en mer²³. Ce n'est certes pas un défaut, ni une approche biaisée, car les équipages, les capitaux et les navires sont formés ou réunis à terre. Il existe un rapport dialectique entre terre et mer. L'économie maritime doit se penser en termes de pluriactivités, par exemple des rapports spatiaux entre les

22 Voir Alain Cabantous, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984.

23 Voir Christophe Cérino, Alette Geistdoerfer, Gérard Le Bouëdec et François Ploux (dir.), *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (xv^e-xx^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004. Éric Barré, Elisabeth Ridel et André Zysberg (dir.), *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Caen, CRHQ, 2005. Frédéric Chauvaux et Jacques Péret (dir.), *Terres marine. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR/Université de Poitiers, 2005.

marais salants, les parcs à huîtres, la pêche sur l'estran et la pêche côtière. Nous savons aussi qu'il n'existe pas de génération spontanée de marins, que les liens familiaux s'entrecroisent entre gens de terre et gens de mer. Cependant, un bilan historiographique sur la France montre que nous avons peu d'études sur le travail en mer qui soient fondées sur des archives. Les sources littéraires, de l'Antiquité à aujourd'hui sont plus prolixes à cet égard. S'agissant de regards actuels, les anthropologues ont poussé leurs recherches à partir de récits de vie, tandis que les historiens français restent à la traîne. C'est ce constat qui nous a fait réagir dans le cadre des projets de l'axe maritime du Centre de recherches en histoire quantitative (CRHQ) de l'université de Caen et du pôle maritime de la Maison de la recherche en sciences humaines de cette même université (MRSH), en lançant une enquête sur l'équipage, dont le volet préliminaire vient de paraître²⁴. Les fonds de l'amirauté et ceux de l'Inscription maritime constituent des sources privilégiées à cet égard. Cette revue rapide au sujet des rapports de mer espère avoir démontré que ces documents permettent d'approcher toutes les facettes de la vie en mer, d'autant qu'ici, malgré les non-dits, ce sont des marins qui prennent la parole.

24 Voir André Zysberg, « L'équipage en mer aux XVII^e et XVIII^e siècles : un projet d'histoire », *Cahiers de la MRSH de Caen*, avril 2007, p. 135-161.

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, *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 lamenteurs 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 pillleurs 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.