

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



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**

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

Chercheur associé au CRHQ (UMR 6583), université de Caen

L'enquête des amirautés de 1665 est un document de grande valeur mais rarement exploité en histoire maritime, si l'on excepte la publication par Edmond Esmonin du mémoire consacré à la généralité de Rouen en 1665¹. Les procès-verbaux de cette vaste enquête menée en 1665 sur les littoraux du Ponant comme du Levant sont actuellement conservés au Service historique de la Défense de Vincennes, fonds Marine, avec la cote SH 48². Le document relié, que l'on appellera par commodité le *SH 48*, contient tout à la fois un exemplaire de l'arrêt du conseil du 24 janvier 1665 sur le lestage et délestage des navires, un modèle manuscrit de la lettre missive de Colbert adressée à l'ensemble des amirautés ou, le cas échéant, des juridictions littorales, une table récapitulative des sièges d'amirautés et juridictions ayant ou non adressé leur procès-verbal. Viennent en dernier lieu les 509 feuillets des procès-verbaux envoyés par les sièges d'amirautés ou les juridictions littorales du royaume en activité en 1665 ; ils sont classés selon un ordre géographique particulier³.

L'enquête a pour contexte la mise en œuvre par Colbert du grand dessein maritime de Louis XIV : la monarchie entend fermement reprendre en mains

- 1 Jean-Baptiste Voysin de la Noiraye, *Mémoire sur la Généralité de Rouen* [1665], éd. Edmond Esmonin, Paris, Hachette, 1913.
- 2 SH signifie « Service hydrographique ». Ces procès-verbaux ont été naguère référencés dans la Bibliothèque du Service hydrographique, ms. n° 271. Par convenance, on désigne ici le Service hydrographique de la Marine par l'acronyme SHD.
- 3 Michel Morineau, « La Marine française de commerce de Colbert à Seignelay », dans Henry Méchoulan et Joël Cornette (dir.), *L'État classique, 1652-1715. Regards sur la pensée politique de la France dans le second XVII^e siècle*, Paris, Vrin, 1996, p. 240-241. L'enquête des amirautés de 1665 suit une procédure comparable à l'enquête sur la flotte marchande de 1664 (arrêt du Conseil, instructions aux officiers des amirautés). L'ordre de collation des procès-verbaux des deux enquêtes de 1664 et 1665 est d'ailleurs sensiblement similaire.

le contrôle du littoral⁴. Toutefois, la puissance navale française apparaît encore bien modeste dans une conjoncture de très forte tension politique, navale et coloniale opposant l'Angleterre aux Provinces-Unies, d'où l'urgence pour Colbert de repenser la question des ports capables d'abriter une flotte de guerre⁵. Les instructions remises aux officiers des sièges comprennent donc deux volets. L'arrêt du 24 janvier 1665 leur ordonne tout d'abord d'enquêter sur l'existence et les droits prélevés sur le lestage ou le délestage des navires. Il est aussi enjoint aux officiers de faire sonder les fonds des lieux affectés au dépôt des lests de pierres dont la dispersion anarchique serait dans certains ports la cause d'obstructions partielles à la navigation. La lettre missive de Colbert jointe à l'arrêt prend modèle sur les « grands questionnaires » lancés dans les généralités.

138

Colbert ordonne aux officiers des sièges d'amirauté, ou exerçant une charge de juridiction sur le littoral, de collecter des informations très détaillées sur les accès portuaires, la sécurité de la navigation, les chantiers navals et leurs approvisionnements, le nombre de gens de mer en activité, la défense portuaire, la fiscalité en vigueur et l'efficacité locale des juridictions commerciales. Colbert exige également de connaître en détail les caractéristiques propres aux sites naturels susceptibles d'y établir un nouveau port de guerre. Ainsi se dessine en contrepoint des procès-verbaux le modèle moderne du port idéal rêvé depuis Paris par Colbert qui, selon Jean Meyer, reste « un terrien et à beaucoup d'égards un Parisien ». Il imagine donc un port de guerre bien géré, susceptible d'abriter une flotte de guerre constamment opérationnelle et dégagée des contraintes des marées ou des hauteurs d'eau.

L'enquête de 1665 fut rondement menée dans les ressorts des amirautés : Colbert réceptionna les procès-verbaux de la plupart des sièges d'amirautés entre mars et mai 1665. Il manque pourtant les réponses d'un bon nombre de sièges, notamment de la plupart des juridictions littorales bretonnes (**tableau 1**).

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

5 Jean-Pierre Poussou, *Les Îles Britanniques, les Provinces-Unies, la guerre et la paix au XVII^e siècle*, Paris, Économica, 1991, p. 77-82 : en 1661, la flotte anglaise s'appuie déjà sur 47 vaisseaux et 4 900 pièces de canon ; la France ne pouvait aligner plus de 9 bâtiments à la mer, mais le rythme de la récupération navale française fut fort soutenu : 15 vaisseaux en 1662, 17 en 1663, 22 en 1664, 26 l'année suivante puis 49 en 1666. Sur les aspects économiques de la rivalité anglo-hollandaise, voir Jonathan I. Israël, « England's Mercantilist Response to Dutch World Trade Primacy, 1647-1674 », dans Jonathan I. Israël (dir.), *Conflicts of Empires. Spain, the Low Countries and the Struggle for World Supremacy, 1585-1713*, London, The Hambledon Press, 1997, p. 305-318.

Tableau 1. Les origines géographiques des procès-verbaux des amirautés.

Procès-verbaux reçus des amirautés (avec parfois leurs ports « obliques » ou secondaires) ou autres juridictions (ordre de classement du document SH 48).	Amirautés ou autres juridictions dont les procès-verbaux font défaut dans le document SH 48 (le classement des sièges reprend celui dressé par les commis).
Dunkerque, Gravelines, Boulogne, St Valéry, Bourg-d'Ault, Eu et Treport, Sables d'Ollone, Rôuen, Dieppe, St Valéry en Caux, Havre de grace, Caudebec, Honfleur, Estreham, Caen, Bayeux port et anelles, Carentan, Grand Camp, La hogue et Geneville [Quinéville], Barfleur, Cherbourg, Coustances, Bordeaux, Bayonne, Costes et isles de Xaintonges, La Rochelle, Marseille, Toulon, Arles, Martigues, St Torpez, Narbonne, Cap de Cette, Agde, Frontignan, Serignan, Vendres, St Malo et Cancale, Morlaix, Ruiz, Vannes, Auray, Hennebon, Quimperlé, Treguier, Cornuaille, Guerrande.	Calais, Abbeville et le Crotoy, Toucques, Dives, Portbail et Carteret, Grandville et Genet, Brouage et isles, Antibes, Aiguemorte, St Briec, Lanion, Brest St Renan et le Conquet, Lesnevan et Roscoff, Chateaulin et Landerneau, Quimper Corentin et Audierne, Concarneau, Pinpol et isles de Bréat, Piriac Le Croisic et St Nazaire, Belle isle, Nantes.

Source : SHD Vincennes, cote SH 48.

NB : orthographe toponymique d'origine conservée ; inversion de classement des procès-verbaux du siège de Saint-Valéry-sur-Somme avec celui de Saint-Valéry-en-Caux par rapport à la table des matières, due à une confusion de la part des commis. Les sièges de Fécamp, Collioure-Perpignan (créé en 1691)⁶, La Ciotat et Fréjus ne figurent nulle part dans le document. En Bretagne, où n'existent pas de sièges d'amirauté avant 1691, les causes maritimes et littorales sont connues par les juridictions ordinaires (sénéchaussées). L'amirauté de Brouage est remplacée depuis 1645 environ par celle de Marennes. Les sièges d'amirautés coloniales⁷, établis par l'édit de 1717 et ceux de Corse (1768), ne figurent évidemment pas dans le document.

Les informations remontant des sièges vers Colbert sont pourtant loin de répondre à ses attentes. Les auditions des comparants : les marins, maîtres, patrons et capitaines les plus anciens, capables, experts et intelligents, sont menées par des officiers de justice, donc par des spécialistes du droit n'ayant qu'une connaissance restreinte en hydrologie comme en ingénierie portuaire. Si le contenu des procès-verbaux se borne le plus souvent à une description topographique de la configuration locale du rivage ou du port, il se révèle souvent riche d'informations pour l'historien des ports et de la navigation. Ainsi, la configuration naturelle de leur site est parfois assortie de la présence de dangers de la navigation ne figurant pas sur les cartes marines, d'une description précise des fonds de rades, des hauteurs d'eau et des marées liées très souvent au problème des accès nautiques et chenaux du port. Les procès-verbaux

6 Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure (1691-1790)*, thèse de doctorat en droit, université de Perpignan, 1998.

7 Le pouvoir de l'Amirauté de France s'établit progressivement aux colonies par la guerre de course durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg : voir Jacques Gasser, « Les droits de l'Amirauté de France à la Martinique (1696-1697) », *Chronique d'histoire maritime*, n° 73, décembre 2012, p. 27-40.

abordent aussi la question de l'évolution du trait de côte⁸, la dégradation des infrastructures portuaires après des décennies d'incurie, l'état précaire des quais ou des rivières navigables soumises aux marées, ainsi que les capacités d'accueil des ports, souvent dépeintes comme de plus en plus restreintes.

Ponctuellement, l'historien des sociétés littorales peut également identifier les particularismes locaux dans des domaines aussi divers que le langage maritime, les qualités, âges et expérience professionnelle des gens de mer auditionnés, les trafics maritimes – « monoculture » halieutique ou pluriactivité portuaire⁹ –, la typologie prudente des embarcations de pêche et de cabotage. L'approche sémantique délicate de la plate, ou platte, embarcation légère de pêche employée en de nombreux lieux, mais pour différents usages, en constitue un excellent exemple. L'historien maritimiste dispose ainsi, un bon demi-siècle avant les rapports émanant des inspecteurs des pêches Sicard, Le Masson du Parc ou Chardon, d'un irremplaçable instantané de presque tous les ports de France de Dunkerque à Saint-Torpez ou Tropez en 1665, un an après la célèbre enquête sur la flotte marchande française¹⁰.

Les procès-verbaux des sièges d'amirauté du Bourg-d'Ault et de Saint-Valéry-sur-Somme, respectivement dressés le 13 avril et le 9 avril 1665, sont proposés ici à titre d'exemples¹¹, ces deux ports étant peu évoqués en histoire maritime. Établis à proche distance l'un de l'autre en Manche orientale, ils s'opposent pourtant sur de nombreux points et confirment la riche diversité des ports français au début du règne personnel de Louis XIV. Le Bourg-d'Ault et Saint-Valéry-sur-Somme se différencient par leur profil de côte, sableuse ou à falaise, ainsi que par la rusticité ou non des infrastructures portuaires : le Bourg-d'Ault est un perré d'échouage, Saint-Valéry-sur-Somme dispose d'un quai à la Ferté et d'un avant-port au Hourdel. Leurs trafics sont voués soit

8 Sur la définition, paradoxalement délicate, du trait de côte, voir : Jean-Noël Salomon, *Géomorphologie sous-marine et littorale*, Talence, Presses universitaires de Bordeaux, 2009, p. 94-95 ; Alain Corbin cite le questionnaire du Suédois Urban Hiärne rédigé en 1694 pour étudier le retrait de la mer Baltique par rapport au trait de côte : *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage*, Paris, Flammarion, 1990, p. 121. Le littoral devient pour les scientifiques un objet d'étude suite à la découverte puis à la mesure des oscillations de la ligne de rivage.

9 Gérard Le Bouëdec, Aliette Geistdoerfer, François Ploux et Christophe Cérimo (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.

10 Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), *Cinq Cents*, ms. n° 199, *Inventaire général et description de tous les vaisseaux appartenans aux sujets du Roy en l'année 1664, en conséquence d'un arrest du Conseil royal des finances donné au rapport de Monsieur Colbert*, 361 feuillets.

11 Le Bourg-d'Ault, toponyme généralement employé pendant l'Ancien Régime, fait référence à l'actuelle commune d'Ault sise dans le département de la Somme.

exclusivement aux pêches – hareng, maquereau, pêche aux folles¹², pêcheries d'estran – pour le Bourg-d'Ault, soit aux mouvements annuels de marchandises en gros, réclamées pour la consommation des peuples ou des manufactures, par l'importation de marchandises en commission-consignation – potasses, lins baltes, laines d'Espagne, bois, sucres, papiers, beurres, sels, morues et harengs salés, vins, eaux-de-vie, huiles, soudes de Méditerranée – ou pour l'exportation – vins de Champagne ou de Bourgogne, fils, toiles, blés – pour Saint-Valéry-sur-Somme¹³.

Il est également possible de comparer, par l'iconographie ou la cartographie, l'évolution du littoral de Saint-Valéry-sur-Somme à une trentaine d'années de distance au moyen de l'atlas de Christophe Tassin¹⁴. La *Description hydrographique des costes, ports, havres et rades du Royaume de France... faite en Dieppe* par Jean Guérard en 1627 vient parfois abonder le document SH 48 en ce qui concerne Saint-Valéry-sur-Somme¹⁵. L'atlas de Claude de Chastillon contient le « portraict de Saint Valléry port de mer et pais adiacent » avec une perspective du port de la Ferté et de la ville depuis Pinchefalise en direction de l'estuaire de la Somme, mais l'auteur confond toutefois Le Crotoy avec Le Tréport¹⁶. Les informations apparaissent plus parcimonieuses pour le Bourg-d'Ault et son havre naturel appelé le Hâble d'Ault, enchâssé plus au nord dans le cordon littoral¹⁷.

12 *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal*, Paris, Éditions du CNRS, 1986, p. 667. La folle désigne un filet flottant à larges mailles, utilisé surtout pour la pêche des poissons plats.

13 BnF, *Cinq Cents*, ms. n° 122, *Rapport sur les ports de Picardie et Normandie et sur quelques affaires du Commerce (1664)*, port de Saint-Valéry-sur-Somme. Robert Richard, « Navires de Saint-Valéry-sur-Somme dans la Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle », dans Jean-Louis Miège (dir.), *Navigations et migrations en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours*, Paris, Éditions du CNRS, 1990, p. 303-322. La Rochelle et Bordeaux étaient à l'époque de Clerville les principales destinations des exportations de toiles et de carets par Saint-Valéry-sur-Somme.

14 *Cartes générales et particulières de toutes les côtes de France...*, à Paris, au Palais chez Martin Gobert [autre édition chez S. Cramoisy, même année], 1634, 14 p., 32 fol.

15 BnF, département Cartes & plans, deux documents : CPL GE SH ARCH-11 pour la description écrite des côtes et GE SH ARCH-12 pour la description imagée et parfois légendée des littoraux, fonds de rades ou d'estuaire : « Saint Vallery est une lieue dedans la riviere de Somme il y a un havre ou il peult entrer des navires de Cent thonneaux. Le hourdel est scitué a l'entrée de la ditte riviere de Somme du costé du Sud, il y a sept a huit petithes maisons, et une petite source d'eau il y peult entrer des navires de quatre cents thonneaux. Ledict lieu du hourdel apartient a Mons' de nevers, il est elongné de tout commandement de deux lieues, il ce pourroit faire un tres beau havre... ».

16 Claude de Chastillon, *Topographie françoise...*, Paris, Boisseau, 1641, 399 vues et 22 plans. Plusieurs exemplaires de la vue du port sont consultables à la Bibliothèque municipale d'Abbeville (cotes carton Q-1 Fi 24/2, ou St.V.°4 à 6). Mireille Pastoureau, *Les Atlas français, XVI^e-XVII^e siècle. Répertoire bibliographique et étude*, Paris, Bibliothèque nationale, 1984.

17 BnF, département Cartes & plans, CPL GE SH ARCH-11 : « Du hourdel a caieu une lieue et demie [de distance] il ny a aucun havre, il y a des batteaux pescheurs qui echouent sur le perray [...] De caieu a un havre qui ce nomme le havre d'ault une lieue il y peult entrer dedans des moiens batteaux, [...], le Bourg-d'Ault dont ledict havre tire son nom est elongné d'une lieue il y a viron quatre vingts petits batteaux qui eschouent sur le perray, depuis le hourdel iusques au Bourg-d'Ault il ni a aucune fallaise... ».

Selon Éric Dardel, le Bourg-d'Ault est encore un actif port de pêche au début du XVII^e siècle, néanmoins le nombre de ses armements décline¹⁸. En 1640, Ault comptait une cinquantaine de bateaux de pêche. En 1664, le chevalier de Clerville ne mentionne plus que vingt-trois petits harenguiers d'une quinzaine de tonneaux. Les armements tombent à dix-huit drogueurs en 1688 pour 3 600 barils de harengs commercialisés par an. Les comparants au siège de l'amirauté du Bourg-d'Ault sont les anciens maîtres de bateaux Marc Bélart, Jean et Honoré Dohen, Anthoine Pecquet, Michel Froluatel et Jean Le Fort. La rade du Bourg-d'Ault est profonde de dix brasses à la pleine mer et de huit brasses en basse mer, trouvée de bon sable comme de bon ancrage. Il n'est fait aucune autre mention relative à ce havre d'échouage, notamment sur la partie basse de la ville, le quartier du Perroir, qui est détruit avant 1740, avec la zone d'échouage et sa jetée, par l'action érosive de la mer.

142

Le procès-verbal est en revanche bien plus prolixe sur le Hâble d'Ault. Ce havre naturel offrait encore au XIV^e siècle un abri sûr aux bateaux de Cayeux et du Bourg-d'Ault. La côte basse n'offre aucun autre abri aux navires de fort tonnage entre Le Hourdel et Le Tréport, d'autant plus qu'il existe au-devant des falaises du Bourg-d'Ault des bancs de sables très redoutés, appelés les Esquemelins, qui ne figurent sur aucune carte marine¹⁹. La rade du Hâble d'Ault, distante d'une lieue marine – soit 5,56 km – du Bourg-d'Ault et de trois quarts de lieue de l'embouchure du Hâble, est d'une profondeur de huit à dix brasses²⁰. Le fond de sable est trouvé bon et de bon ancrage pour les navires qui ne peuvent pourtant s'y abriter en cas de fort coup de vent – secteurs SO à NE –, car la « planeur » ou planéité du fond de la rade rend la mer très rude.

En 1667, la superficie totale du Hâble d'Ault a bien diminué depuis le Moyen Âge en raison de la poldérisation entreprise par les propriétaires des terrains jouxtant le Hâble²¹. De ce fait, le chenal du Hâble se modifie depuis

18 Éric Dardel, *La Pêche harenguière en France : étude d'histoire économique et sociale*, Paris, PUF, 1941, p. 161. Le lent comblement du Hâble d'Ault, bien avant le « grand barrement » de 1767, et l'érosion littorale entraînent le déclin des armements de pêche hauturière du Bourg-d'Ault : six à quatre harenguiers armés entre 1723 et 1729 avant leur disparition en 1738. Il ne reste sur place que quelques cordiers pour la pêche au hareng ou au maquereau. En 1740, le Bourg-d'Ault n'a plus ni « port ny de batteaux ». Les matelots du lieu émigrent à Dieppe ou à Cayeux où l'on y arme 13 bateaux en 1784 et 16 en 1787.

19 BnF, département Cartes & plans, GE SH 18 PF 36 DIV 1 P 2, Louis-Nicolas de Clerville, Carte topographique des costes maritimes de Normandie et partie de Picardie depuis Etretat jusque à Cayeux, ca 1665, par exemple, ne signale pas ces dangereux bancs de sables existant entre la rade du Hâble d'Ault et le Bourg-d'Ault, contrairement à ceux situés à proximité de l'embouchure de la Somme.

20 La brasses à 6 pieds, soit 1,92 m.

21 BnF, département Cartes & plans, GE SH 18 PF 35 DIV 7 P 16 D, *Projets pour le Hâble d'Ault et port projeté*, 1767. *Ibid.*, Carte de partie de la coste de Normandie depuis la Somme jusqu'au bourg d'Eau [sic], GE SH 18 PF 35 DIV 7 P 2D, montre le chenal quasi rectiligne et perpendiculaire à la côte ainsi que le Hâble.

la construction de nouvelles digues : il s'est déplacé de sept kilomètres vers le nord entre 1550 et 1750. Cette évolution littorale n'est pourtant pas relevée dans le procès-verbal qui affirme que « a été le dict havre [d'Ault] tel de toute ancienneté ». Les officiers et comparants sondent en barque l'embouchure du Hâble d'Ault profonde de six ou sept pieds ; son « chenail » ou chenal est trouvé large de vingt-quatre pieds et son « creu » ou profondeur de sept pieds à « basse eau » (basse mer) et dix à douze pieds à pleine mer, sa longueur mesurée à un demi quart de lieue.

Le Hâble se vide régulièrement au jusant. Le reflux agit comme une chasse contre l'invasion des sables, vases et galets, mais sans « l'accompagnement d'aucune rivière ». Le chenal est parfois sujet au changement en raison de « quelques poinctes qui le traversent dans ses bordures et advenües ». Faute d'épis et de palissades pour contenir le cours du galet et des bancs de sables vers l'estuaire de Somme, l'entretien du chenal laisse à désirer, soulignant implicitement le déclin irrémédiable du site. Le Hâble d'Ault n'est plus accessible à de « grands navires » en raison de sa profondeur inférieure à dix-huit pieds, valeur reconnue comme minimale pour l'entrée et la sortie de gros navires marchands dans les principaux ports. Seuls de « moyens vaisseaux et bateaux pescheurs » peuvent encore le fréquenter.

Contrairement au procès-verbal du siège du Bourg-d'Ault, les officiers du siège de Saint-Valéry-sur-Somme – Nicolas Blondin, lieutenant, François Lacaille, procureur du roi, et Jean Blondin, greffier – n'effectuent aucune visite en barque de leur juridiction, notamment sur la rade du mouillage à proximité de l'embouchure de la Somme. Ils se contentent d'enregistrer au greffe les dépositions des maîtres de navires de Saint-Valéry-sur-Somme comparants : Jean Le Noir, Jacques Le Roy et François Mayot.

À peine explicité dans le procès-verbal, le problème nautique principal de Saint-Valéry-sur-Somme demeure bien celui du régime des marées dans un estuaire subissant le déplacement permanent des bancs de sable et de vase²². D'après Clerville, un navire se rend généralement en trois marées depuis la rade du Hourdel jusqu'à Saint-Valéry-sur-Somme, un trajet bien plus long que les vingt quatre heures nécessaires pour se rendre de Hollande au Hourdel ! Cette perte de temps considérable dans l'estuaire de Somme est soigneusement occultée à dessein dans le procès-verbal qui ne souligne que la commodité des

22 SHD Vincennes, SH 48, procès-verbal du siège de Saint-Valéry-sur-Somme : « sy il arrive quelques changemens dans les entréesz quy sont quelques fois plus facile dans ung temps que dans ung aultre, et notamment pour le dit port de Saint VValéry [*sic*] cela prosède de ce que les ventz et tempestes rendant la mer agistée font que les sables et la rivière de Somme changent... ». Voir par exemple le célèbre pilote côtier de Bougard réédité à de nombreuses reprises, *Le Petit Flambeau de la mer...*, Le Havre, P.J. D.G. Faure, 1763, p. 4-5, sur les atterrages de l'estuaire de la Somme jusqu'à Saint-Valéry.

rades pour le mouillage des navires en attente de la montée vers le port de Saint-Valéry-sur-Somme, décrit par les contemporains comme très actif.

Si les armements en pêche – morue, hareng, baleine – ont considérablement décliné, le grand cabotage assure désormais l'essentiel du trafic portuaire²³. Le quai du port de la Ferté, implanté en amont de Saint-Valéry-sur-Somme à l'aplomb de la Somme, borde le chemin d'Abbeville. Le port n'est accessible aux navires de fort tonnage – cent tonneaux et plus – que tous les quinze jours, puisque sa profondeur atteint dix-huit pieds en pleine mer de vive eau contre neuf pieds en marée haute de morte eau. En revanche, la mobilité des bancs fait que le chenal du port, habituellement traversé par « un petit courant d'eau » à basse mer de morte eau, bénéficie parfois de l'appoint bienvenu de la rivière de Somme à pleine mer de morte eau ou à faible coefficient de marée « pendant lesquels les grands navires n'ont pas la liberté de pouvoir arriver aisément dans ledit havre qui est néanmoins d'assez bon giste ».

144

L'avant-port du Hourdel offre aux navires un certain nombre d'avantages que les officiers du siège présentent sous un jour plus que favorable, mais sans mentionner une seule fois la présence de redoutables bancs de sables découvrant à marée basse. Ainsi, la rade de mouillage du Hourdel n'est distante de cet avant-port que de trois quarts de lieue. Elle atteint quarante-huit pieds de profondeur en pleine mer de vive eau contre vingt-quatre pieds en pleine mer de morte eau. De plus, avant d'entrer dans l'estuaire de la Somme avec le courant de flot, les navires trouvent à marée descendante une zone de mouillage commode au lieu dit la Fosse situé au large de Cayeux-sur-mer, à mi-chemin entre la rade et le port du Hourdel, avec une profondeur minimale de quinze pieds. Les hauteurs d'eau et la présence de rades profondes rendent donc très commode l'accès des grands navires au Hourdel. Le site de cet avant-port « est fort bon pour la seureté et reppoz des navires » tout comme l'entrée et le mouillage des navires. Conscients, comme dans les autres sièges d'amirauté, des importantes retombées économiques locales en cas d'extension portuaire, les officiers comme les comparants ne manquent pas d'ajouter que le Hourdel ferait un port considérable « sy l'on y faisoit faire quelques travaux ». Les officiers suggèrent à Colbert d'y faire construire un grand bassin, une façon

23 BnF, *Cinq Cents*, ms. n° 122 : les armements s'élevaient à soixante-dix grands bateaux au début du xvii^e siècle, mais Clerville n'en relève plus que douze « petits et grands » en 1663. Les cinq armements baleiniers n'ont pu se réaliser en raison de l'édit sur les huiles de baleine qui en ôte tout profit. Le cabotage de Saint-Valéry-sur-Somme s'élevait à 200-300 bâtiments par an avec Calais, la Normandie et la Bretagne, dont vingt-deux caboteurs ou « heux » de 20 à 80 tx enregistrés à Saint-Valéry-sur-Somme et armés pour la Flandre et la Hollande. Selon l'intendant Bignon, le succès commercial et portuaire de Saint-Valéry-sur-Somme réside principalement dans son avantageuse situation avec l'Angleterre, la Hollande et Hambourg d'une part, les provinces de Picardie, Artois, Champagne et Paris d'autre part, « sans courir les risques et être exposées aux retards de la voie du Havre ».

habile et détournée de prendre acte du caractère inéluctable de l'ensablement de Saint-Valéry-sur-Somme.

Bien évidemment, ces deux exemples ne sauraient à eux seuls représenter l'ensemble des ports du royaume. Néanmoins, le Bourg-d'Ault, avec le Hâble d'Ault, et Saint-Valéry-sur-Somme traduisent assez bien toute la complexité de l'évolution naturelle et permanente du trait de côte sur les littoraux du royaume, à tout le moins sur le Ponant. On entend ici l'envasement, le comblement par divers matériaux, voire parfois la submersion ou l'inondation, d'une part, et l'érosion, l'effondrement, le recul littoral, d'autre part, sans compter la poldérisation des marais entreprise à la mode de Hollande dès le début du xvii^e siècle sur le littoral atlantique – marais Poitevin – et les côtes de la Manche, dans le marais Vernier ou le Hâble d'Ault, par exemple, dont on essaie aujourd'hui de comprendre l'histoire sur le long terme²⁴.

Les procès-verbaux du Bourg-d'Ault et de Saint-Valéry-sur-Somme n'évoquent pas non plus de front la question, pourtant aigüe, du délabrement des infrastructures portuaires et fluviales, laissées en plan, après les grands efforts navals et portuaires de Richelieu²⁵, par le défaut d'attribution de fonds publics durant la guerre contre l'Espagne. Au printemps de 1665, Colbert se trouve de ce fait confronté à un choix difficile : faut-il injecter massivement des fonds publics dans la réhabilitation des ports de commerce, et ce au moment où s'affirme la mutation rapide des trafics portuaires entamée bien avant la Paix des Pyrénées, à Bordeaux notamment²⁶ ? Ou bien faut-il poursuivre la politique coûteuse de grands travaux dans les ports de guerre, sachant qu'il n'existe pas de salut pour le commerce maritime sans vaisseaux de ligne capables de faire respecter le pavillon du roi ou celui des compagnies des Indes ?

Enfin, les trafics maritimes et portuaires du Bourg-d'Ault comme de Saint-Valéry-sur-Somme ne sont pas de nature à engendrer une puissante

24 Frédéric Bertrand et Lydie Goeldner, « Les côtes à polders. Les fondements humains de la poldérisation », *L'Information géographique*, vol. 63, n° 2, 1999, p. 78-86. Martine Acerra et Thierry Sauzeau, « Zones construites, zones désertes sur le littoral atlantique. Les leçons du passé », *Noréis*, vol. 122, n° 1, 2012, p. 103-114.

25 Sur le financement de la Marine française à l'époque de Richelieu, voir Alan James, *Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Woodbridge, The Boydell Press, 2004, p. 124-147.

26 Bertrand Gautier, « Commerce et marchands bordelais dans la première moitié du xvii^e siècle – 1630-1660 », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n.s., n° 6, 1993, p. 13-59. – Les grands travaux de réhabilitation portuaire en Manche orientale n'eurent réellement lieu qu'après 1783 : Archives départementales de la Seine-Maritime, 1 Mi 3 : plans et cartes du Tréport, Dieppe, Fécamp, Saint-Valéry-en-Caux, Le Havre, Honfleur, phare d'Ailly, etc., xviii^e siècle.

oligarchie marchande régnicole ou étrangère²⁷, à la différence de Rouen, Nantes, La Rochelle, Bordeaux ou Marseille. Logiquement absentes de nombreux procès-verbaux, des communautés marchandes, notamment protestantes, font pourtant résonner leur voix dans quelques greffes d'amirauté comme à Dieppe où le mécontentement gronde depuis l'établissement des compagnies des Indes. Les résultats décevants obtenus par l'enquête des amirautés de 1665 confortent également Colbert dans son intention de faire bouger les corps d'officiers ordinaires, trop souvent enkystés dans les lenteurs de l'administration collégiale et prisonniers de leur milieu social. L'institution des classes de la Marine ainsi que le maillage administratif du littoral par les quartiers maritimes, hors d'atteinte du système de la vénalité des charges, trouvent ici une solide justification de leur création. Ainsi, le document *SH 48* rassemble une documentation inédite et de premier ordre à croiser avec d'autres enquêtes ou mémoires tels que l'inventaire de la flotte marchande de 1664, afin d'obtenir une connaissance accrue de la France maritime au début du règne personnel de Louis XIV.

27 Bertrand Gautier, « Les marchands étrangers à Bordeaux et à Rouen dans la première moitié du XVII^e siècle », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n.s., n° 7, 1995, p. 9-32. Michel Zylberberg, « Les relations internationales de Rouen dans le premier XVII^e siècle », dans Jean-Pierre Cléro (dir.), *Les Pascal à Rouen, 1640-1648*, Rouen, Presses universitaires de Rouen, 2001, p. 31-47.

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 xvii^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.