

numéro

19

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

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

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



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

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

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Marine, État et politique [n° 14]*

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

*La Puissance navale [n° 16]*

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

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

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

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

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

Jean Mascart

## SOMMAIRE

### Éditorial

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

### I. DOSSIER

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

### Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## II

### *VARIA*

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

### III POSITIONS DE THÈSES

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

### IV COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), <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<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> siècle**



L'AMIRAUTÉ DE GUYENNE À BORDEAUX  
AUX XVII<sup>e</sup> ET XVIII<sup>e</sup> SIÈCLES :  
SON IMPLICATION DANS LE COMMERCE CANADIEN

*Raymonde Litalien*  
*Conservateur honoraire des Archives du Canada*

Parmi la cinquantaine de sièges d'amirauté en France, aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, celui de Bordeaux se distingue par son étendue géographique, par la diversité des cas traités, et par la présence continue de faits concernant l'activité maritime entre la France et le Canada. L'amirauté de Guyenne à Bordeaux sert de cas de figure pour l'étude du mandat, du fonctionnement et de l'efficacité d'un tribunal maritime sous l'Ancien Régime. De plus son importante implication dans le commerce avec de nombreux ports, notamment ceux du Canada<sup>1</sup>, permet de mesurer la grande place du port bordelais dans le monde nord-atlantique. Certes, le port de Bordeaux était d'abord tourné vers le nord : les Provinces-Unies, les villes hanséatiques, les pays scandinaves étaient ses principaux partenaires commerciaux et, à un moindre degré, la Grande-Bretagne, l'Espagne et le Portugal. À proximité, le cabotage acheminait vers les ports français de l'Atlantique et de la mer du Nord une partie notable des produits bordelais, dont le vin. Mais la navigation au long cours vers l'ouest occupait aussi une place non négligeable dans l'histoire de Bordeaux à l'époque moderne. La pêche à la morue sur les côtes de Terre-Neuve et celle de la baleine vers le Labrador ont été les premières aventures transatlantiques de Bordeaux. Dès la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, les Bordelais ont pratiqué la pêche lointaine à l'instar des autres marins du littoral. Cette activité prit un essor considérable vers le milieu du siècle et se maintint jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les Antilles et le commerce du sucre devinrent alors la première destination des armements bordelais. Cependant, l'Aquitaine resta un marché important pour la morue : les navires des divers ports français apportaient à Bordeaux la morue séchée sur les côtes du Canada ainsi que la morue verte provenant des bancs de Terre-Neuve. De plus,

1 Raymonde Litalien (dir.), *Guide de recherche. Amirauté de Guyenne source de l'histoire de la Nouvelle-France*, Ottawa, Archives nationales du Canada, Ministère des approvisionnements et services du Canada, 1993.

au milieu du siècle, durant les conflits coloniaux franco-anglais, Québec fut ravitaillé principalement par des armateurs bordelais. Bordeaux devint alors le premier port français du commerce canadien.

## BORDEAUX ET L'AMIRAUTÉ

L'estuaire de la Gironde est l'un des principaux pôles du commerce atlantique français avec ses ports de Bordeaux, Blaye, Bourg et Libourne. Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, le trafic girondin atteint plus de 3 000 sorties de navires totalisant environ 140 000 tonneaux par an. Aucun autre des grands ports du littoral français, de Dieppe à Saint-Jean-de-Luz, en passant par Granville, Nantes et La Rochelle, ne dépassait à cette période 2 000 sorties par an. Le port le plus important de la Gironde est incontestablement celui de Bordeaux, regroupant la plupart des activités qui règlent la vie maritime. Il héberge aussi le principal siège de l'amirauté de Guyenne.

148

La charge d'Amiral de France, créée par Charles V le 7 décembre 1373, entraîne la mise en place de tribunaux dans les principaux ports. Celui de la Guyenne reçoit ses lettres patentes de Charles VIII, le 12 juillet 1490, au château de Montil-les-Tours, aujourd'hui Plessis-les-Tours. Il couvre un vaste territoire s'étendant de la Loire aux Pyrénées, dépassant largement « le pays de Guienne », qui se limite au Bordelais. Il va des Sables-d'Olonne jusqu'à la rivière Bidassoa, à la frontière actuelle de la France et de l'Espagne, intégrant la Gironde et la Dordogne. L'amirauté de Guyenne comprend, au total, 80 kilomètres de côtes maritimes et environ 250 kilomètres de berges de la Garonne, de la Dordogne et de l'Isle.

Elle compte cinq sièges particuliers d'amirauté. Ils se situent aux Sables-d'Olonne, à La Rochelle, à Brouage ou à Marennes, à Bordeaux et à Bayonne. Au fil du temps, seul le siège de La Rochelle sort du groupe, en 1631, pour être rattaché directement à l'Amiral de France. Chacun des sièges est dirigé par un lieutenant particulier qui reçoit les cas ressortissant de sa juridiction. Le justiciable, qui appartient aux sièges de Marennes, Bayonne et Bordeaux, après s'être présenté devant son lieutenant général, peut ensuite faire appel à la table de marbre de Bordeaux; dans le cas des juridictions des Sables-d'Olonne et de La Rochelle, on peut faire appel par-devant la table de marbre du Palais à Paris et, de là, au parlement de Paris.

Comme les autres sièges d'amirauté, celui de Guyenne exerce un triple rôle: militaire, avec la surveillance de la Gironde et la présence d'une base navale à Bordeaux; diplomatique, car chargé des négociations relatives à la navigation, judiciaire de par sa compétence à juger toutes les matières civiles, criminelles ou de police concernant la Marine et son personnel, la navigation et le commerce

maritime. L'amirauté opère à l'intérieur d'une structure bien définie, dont les rouages et les usages ont peu évolué au cours de son existence. Son activité peut être reconstituée grâce au riche fonds d'archives conservé aux Archives départementales de la Gironde<sup>2</sup>.

#### CONDITIONS D'EXERCICE DE L'AMIRAUTÉ DE BORDEAUX

L'amirauté occupe des locaux dans le palais de l'Ombrière, avec d'autres juridictions comme la sénéchaussée et le parlement. Cette cohabitation et la vétusté du lieu ne semblent pas faciliter la tâche des officiers, si l'on en croit un rapport daté de 1699. Les officiers de l'amirauté de Bordeaux n'ont qu'une petite chambre pour

rendre la justice, recevoir les rapports, enregistrer les congés, procéder à l'audition des tesmoins et faire le procès aux coupables. Ils sont journellement interrompus par le grand-maître et les officiers de la Table de marbre qui passent, de même que leurs chiens, par le travers de leur auditoire dans celluy de l'amirauté lequel estant trop petit pour y tenir tous les papiers du greffier, le greffier est obligé de les tenir chès lui, se rendant néanmoins à l'auditoire pour toutes les expéditions des rapports<sup>3</sup>.

C'est seulement en 1763 que l'amirauté est logée dans l'élégant hôtel de la Marine, qui abrite de nos jours la direction régionale des affaires maritimes. Toutes les fonctions de l'amirauté sont exercées en son siège par des officiers du roi qui ont acheté leurs offices. Ceux-ci restent souvent dans la même famille pendant plusieurs générations. Avant d'être investi, un candidat doit être diplômé en droit, âgé d'au moins vingt-cinq ans, avoir fréquenté le barreau pendant trois ans ou plus, réussi un examen d'entrée, et fourni une garantie de bonne vie, mœurs et religion. S'il est reçu au parlement, il porte alors le titre d'officier. Un officier touche des émoluments en proportion de ses actes, le montant apparaissant sur le « rôle de dépens ». Entre 1679 et 1682, les « dépens » oscillent entre 30 et 280 livres par procès. Les officiers touchent également des droits sur les procédures par eux faites et, de plus, ils reçoivent souvent des « épices », en nature ou en espèces.

Les audiences au tribunal sont présidées par le lieutenant général civil et criminel assisté des conseillers. Le parquet est représenté par le procureur du roi siégeant comme juge, avec le lieutenant et les conseillers, dans les affaires pour

2 Maurice Oudot de Dainville, *Répertoire numérique des fonds de l'amirauté de Guienne (série 6B) et de la juridiction consulaire (série 7B)*, Bordeaux, Imprimerie Gounouilhoulou, 1913.

3 Marcel Gouron, *L'Amirauté de Guienne*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1938, p. 282.

lesquelles il ne demande pas de peine au nom du roi. Le rythme des audiences est de deux à trois par semaine alors que les officiers se réunissent pour entendre et juger les causes.

#### FONCTIONS ADMINISTRATIVES DE L'AMIRAUTÉ<sup>4</sup>

En juridiction civile, les officiers du tribunal de l'amirauté doivent faire respecter la réglementation en usage. Malgré la création de l'amirauté de Guyenne en 1490, ses archives les plus anciennes ne remontent pas au-delà de 1640. Deux raisons peuvent expliquer cette lacune. D'une part, les greffiers, propriétaires de leurs charges, s'approprient parfois les papiers du greffe ; d'autre part, l'auditoire de Bordeaux étant trop exigu, le greffier logeait chez lui les dossiers de l'amirauté, ce qui entraîna souvent des problèmes de transmission lors de l'arrivée de nouveaux greffiers. Le fonds d'archives est clos en 1792, lorsque l'amirauté est remplacée par le tribunal du commerce.

150

Sous l'administration du ministre Jean-Baptiste Colbert, l'activité maritime est réglemantée avec le plus grand soin. L'ordonnance de la Marine d'août 1681 fixe les attributions des sièges d'amirauté<sup>5</sup> ainsi que la tenue de sept registres pour chacune de ses fonctions<sup>6</sup>. Comme ailleurs en France, Bordeaux n'applique pas l'ordonnance avec le plus grand scrupule, pour diverses raisons, dont la principale est la contestation, par d'autres tribunaux, des droits de l'amirauté sur plusieurs aspects de la vie maritime. Tout d'abord, les différends sur les quais constituent le sujet majeur de luttes épiques entre les juges municipaux ou jurats et l'amirauté. Puis, la juridiction consulaire, ou tribunal des marchands, revendique les causes d'assurances maritimes. Les affaires concernant les saisies de contrebande sont enlevées par le directeur des Fermes, tandis que les responsables des eaux et forêts tiennent à juger certains délits commis sur la Dordogne et la Garonne. Bien plus, le personnel restreint de l'amirauté n'arrive pas à assumer toutes les tâches de son mandat.

4 Archives départementales de la Gironde (désormais AD 33), 6B 1-612.

5 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Jérôme Légiér, 1766, t. 1, p. 105-148.

6 Selon l'ordonnance de la Marine de 1681 (livre I, titre IV, articles V à X), l'exercice des fonctions de l'amirauté doit donner lieu à sept registres différents : (1) causes d'audience ; (2) jugements rendus sur procès par écrit ; (3) enregistrement des édits, déclarations, ordonnances du roi, arrêts des cours de justice, provisions, commissions et installations d'officiers, réceptions de maîtres et de pilotes, titres de propriété sur les vaisseaux, marchandises et pêcheries ; (4) congés ; (5) rapports des capitaines et maîtres de navires, déclarations des prises, naufrages et épaves de mer et tous les actes faits en conséquence ; (6) dépôt des procès produits devant le tribunal et des pièces consignées au greffe ; (7) rôles des maîtres, matelots, pêcheurs et mariniers résidant dans le ressort du siège et des navires appartenant à des armateurs demeurant dans son étendue.

Dans l'ensemble, conformément aux ordonnances, les registres ont été correctement tenus, et se trouvent dans le fonds d'archives de l'amirauté de Guyenne. La particularité du classement est d'avoir effectué un partage entre les attributions administratives et les attributions judiciaires, partage qui est loin de respecter les intitulés, puisqu'on retrouve inévitablement des pièces de nature administrative dans les instructions judiciaires et vice-versa. Cette division a toutefois le mérite de rassembler approximativement les documents de finalité commune et de composer ainsi le portrait d'une institution, celle d'un tribunal d'amirauté.

### Édits et arrêts<sup>7</sup>

L'amirauté reçoit les décisions et instructions royales qu'elle doit d'abord enregistrer, puis appliquer et diffuser auprès de la population consacrée à l'activité maritime et fluviale dans le territoire de son ressort. Il s'agit aussi bien d'arrêts du conseil d'État, de trêves et déclarations de guerre, de ratifications de traités, que d'ordonnances sur la discipline à bord des navires, de la solde des matelots, de conventions régissant la course, de jugements des prises, de commerce avec les colonies. Peu d'enregistrements concernent directement la Nouvelle-France : une dizaine qui, pour la plupart, règlementent la pêche à Terre-Neuve, la vie à bord des morutiers et le commerce entre les pêcheurs et les Indiens<sup>8</sup>.

Une des fonctions essentielles de l'amirauté est la délivrance des congés aux navires à leur départ. Le montant des droits à verser varie selon la nature du congé. À Bordeaux, l'amirauté en distingue six différents : congé pour armer en guerre, pour armer en guerre et en marchandises, pour les voyages au long cours, pour les voyages ordinaires, pour la pêche et pour le cabotage. Environ 150 décisions de l'amirauté ont été enregistrées pour des congés, commissions en guerre et jugements de prises pour des voyages destinés à la Nouvelle-France au cours de la guerre de Succession d'Autriche et de la guerre de Sept Ans, ce qui marque nettement l'importance du trafic entre Bordeaux et le Canada au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle.

7 AD 33, 6 B 1-21, 1681-1791.

8 « Ordonnance du roi qui défend aux capitaines qui iront faire la pêche aux côtes de Terre-Neuve et aux autres embarqués sur les dits bâtiments de traiter aucune arme, munition ni ferrement avec les sauvages esquimaux, sous peine d'amende et d'interdiction de tout commandement de bâtiment de mer et condamnation de trois mois de prison. Marly, le 16 février 1734 » (AD 33, 6B 6, fol. 112-112v<sup>o</sup>, 6 mars 1734).

## Réceptions<sup>9</sup>

Il appartient à l'amirauté d'admettre les officiers de Marine à un grade et de les autoriser à assurer leurs fonctions, selon les critères de l'ordonnance de la Marine de 1681<sup>10</sup>. Elle examine les aspirants capitaines, pilotes, chirurgiens de mer et maîtres en cabotage qui doivent fournir leurs états de service. Avec le temps, le recrutement devient complètement éclaté : en plus des marins de Bordeaux et de l'estuaire de la Gironde, se présentent aussi des candidats basques, saintongeais, bretons, normands et canadiens. On peut alors constater que la plupart des aspirants ont voyagé au moins une fois à Terre-Neuve<sup>11</sup>.

## Passeports et soumissions<sup>12</sup>

L'amirauté accorde des passeports aux navires et aux passagers, examine et valide ceux qui ont été émis dans d'autres ports, y compris dans d'autres États<sup>13</sup>. Elle doit alors s'assurer du respect des conventions internationales.

152

Bordeaux, connu surtout comme port de marchandises, apparaît aussi, à la fin du règne de Louis XIV, comme port de voyageurs. Aucun passager ne peut s'embarquer sans avoir prouvé son identité – nom, âge, lieu de naissance – et signé avec le capitaine du navire sa description physique – taille, couleur de poil, port de perruque, etc. –, ainsi que la déclaration du motif du voyage. Par ailleurs, les passeports des navires sont accordés au nom du roi. L'identification du navire est complète, comme pour un rôle d'équipage. Ces sauf-conduits mettent les navires marchands à l'abri des corsaires et facilitent leur circulation sur les mers, surtout s'ils ne bénéficient pas de la protection d'un convoi.

9 AD 33, 6B 22-44, 1699-1739.

10 « [...]Aucun ne pourra ci-après être reçu capitaine, maître ou patron et pilote du navire, qu'il n'ait navigué pendant cinq ans et n'ait été fixé publiquement sur le fait de la navigation et trouvé capable par deux anciens maîtres, en présence des officiers de l'amirauté et du professeur d'hydrographie s'il y en a un dans le lieu » (livre II, titre I, article 1).

11 « Réception comme capitaine, maître ou patron et pilote de Yves Alexis Roumain de Saint-Malo. A navigué avec le capitaine Louis Leboucher, sur la "Grande Baye" pendant 10 mois, 20 jours en 1735-1736, comme enseigne sur le *Sauveur de Saint-Malo*, capitaine Louis Robert Le Cannis, pour la "Grande Baye" et le Petit Nord, pendant 9 mois 24 jours en 1736-1737, 5 mois 23 jours en 1737, 10 mois 7 jours en 1738-1739, 6 mois 14 jours en 1739 ». (AD 33, 6B 26, 25 août 1742).

12 AD 33, 6B 45-116, 1670-1792.

13 « Traduction d'un passeport du roi d'Angleterre donné à Jacques Clerice, maître du vaisseau français *L'Aimable société de Honfleur* pour faire voile vers Bordeaux ou autres ports de France à Québec et retour en France » (AD 33, 6B 27, 20 juillet 1748).

Les navires destinés aux colonies font l'objet d'un traitement particulier : ils sont soumis à des exigences propres comme le transport d'engagés, de fusils boucaniers ou l'embarquement de chirurgiens. Les départs pour le Canada et la Louisiane atteignent leur nombre maximal entre 1750 et 1763. Il s'agit surtout de voyages commerciaux de Français vers le Canada ou de Canadiens vers les Antilles. Certains passeports sont accordés à des Canadiens qui rejoignent leur famille à Louisbourg, Québec ou Montréal après un séjour en France ou dans les Îles. Bordeaux sert également de port de transit et d'embarquement pour des esclaves noirs venus des Antilles et destinés à des propriétaires au Canada. Après 1763, plusieurs négociants bordelais s'embarquent pour Saint-Pierre-et-Miquelon.

Le commerce dans les colonies ne peut se faire sans crédit ni pièces justificatives, telles que lettres de change, factures, reconnaissances de dettes, etc., que les négociants prennent soin de faire enregistrer au greffe de l'amirauté de crainte qu'elles ne se perdent au cours du voyage<sup>14</sup>. Ces pièces sont confiées au capitaine, qui doit les remettre à leurs destinataires, selon un parcours souvent complexe.

#### Lettres de mer<sup>15</sup>

Les « lettres de mer » enregistrées au siège de l'amirauté de Bordeaux sont des sauf-conduits obtenus par des négociants auprès d'un prince dont ils ne sont pas sujets, pour faciliter leur commerce ou armer en course contre ses ennemis. Elles sont remises dans des circonstances très précises, au moment de la guerre de la ligue d'Augsbourg, de septembre 1688 jusqu'au traité de Ryswick en 1697. Une dizaine de « lettres de mer » en langue basque, délivrées à Saint-Sébastien – Espagne – à des navires de Ciboure, Saint-Jean-de-Luz et Bayonne, ont été présentées à Bordeaux pour autoriser l'entrée des cargaisons de graisse ou d'huile de baleine. Aucune « lettre de mer » ne semble avoir été présentée pour des navires ayant trafiqué au Canada.

#### Permissions, déclarations et soumissions de marchandises<sup>16</sup>

Les cargaisons sont déclarées, aussi bien au départ qu'à l'arrivée des navires qui sont aussi visités par les huissiers de l'amirauté pour inspecter les marchandises, l'équipage, les passagers et tenir un registre de procès-verbaux d'inspection<sup>17</sup>.

14 « Déclaration de Joseph Estebe concernant le paiement de deux billets de Beaujeu, datés de la Nouvelle-Orléans et de la Louisiane en 1765-1766, qui appartiennent à Joseph Cadet ancien munitionnaire général du Canada comme provenant des marchandises vendues pour son compte à Beaujeu. Le déclarant les transporte à l'ordre d'Amiot, négociant de Québec pour en poursuivre le paiement contre Beaujeu et en rendre compte à Cadet » (AD 33, 6B 104).

15 AD 33, 6B 117-131, 1678-1717.

16 AD 33, 6B 132-160, 1657-1790.

17 Visite des bateaux, AD 33, 6B 161-212, 1779-1792.

Bordeaux voit ainsi des navires basques de Bilbao charger des farines pour Terre-Neuve et Québec (1750-1759). L'amirauté enregistre encore de nombreux déchargements de morue ce qui confirme le rôle de Bordeaux comme port importateur et redistributeur de poisson salé au XVIII<sup>e</sup> siècle.

#### Entrées et sorties des navires<sup>18</sup>

Tous les capitaines de navires sont tenus de faire leur rapport au lieutenant de l'amirauté vingt-quatre heures au plus tard après leur arrivée au port. Ce rapport doit comprendre le rôle d'équipage, les passagers, le port d'attache, le chargement du navire, le lieu du voyage et, le cas échéant, le récit des événements exceptionnels qui ont pu marquer la navigation. Ainsi sont mentionnés les décès, les conflits, les actes de piraterie, les avaries, etc.<sup>19</sup>. Ces rapports deviennent des pièces maîtresses lors de procédures judiciaires. Ils sont également d'éloquents témoins de l'activité entre Bordeaux et le Canada.

154

#### Autres activités administratives

Enfin, l'amirauté doit assurer diverses autres fonctions d'administration de la vie maritime. Parmi ses responsabilités, elle doit enregistrer les déclarations de propriété de navires acquis en France ou à l'étranger. Elle enregistre aussi les assurances maritimes déjà passées devant notaire, souscrites en France ou à l'étranger, et veille au paiement des sommes assurées. Pratiquées surtout en période de guerre, les assurances maritimes donnent lieu à de nombreuses contestations, et leur règlement se termine souvent devant le tribunal. On peut en dire autant de multiples irrégularités et infractions révélées par les divers autres contrôles des officiers d'amirauté.

#### Attributions judiciaires de l'amirauté<sup>20</sup>

Le code de procédure est le même, à quelques exceptions près, dans tous les tribunaux d'amirauté français, aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Les procès sont règlementés par l'ordonnance civile d'avril 1667, restée en usage jusqu'à la Révolution<sup>21</sup>. Ils se partagent en trois catégories : les procès civils de causes

<sup>18</sup> AD 33, 6B 213-312, 1640-1792.

<sup>19</sup> « Le capitaine Jean Javelleau du *Sauvage* de Bordeaux se plaint d'Isaac Boyer, embauché comme trancheur de morue. Arrivé sur le Banc, ledit Boyer ne savait point faire ladite trancherie et le capitaine dut la faire lui-même jour et nuit, ce qui lui porta un grand préjudice ayant été malade à cause de la peine qu'il a prins. » (AD 33, 6B 222, fol. 119<sup>v</sup>, 7 décembre 1684).

<sup>20</sup> AD 33, 6B 613-2112.

<sup>21</sup> Pour le texte de l'ordonnance civile touchant la réforme de la justice, d'avril 1667, voir François-André Isambert, Alfred Decrusy et Alphonse-Honoré Taillandier, *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, Paris, Belin-Leprieur, 1827, t. 18, p. 103-180.

jugées à l'audience, celles jugées à partir des procès par écrit, et enfin les procès criminels. Le caractère essentiel de la justice devant l'amirauté est d'être expéditif. Pour ces mêmes motifs de célérité, certaines formalités devant les juges des amirautés diffèrent de celles d'autres tribunaux. Par exemple, il n'est pas nécessaire de passer devant un juge pour obtenir une assignation, la présence d'un procureur n'est pas obligatoire, etc.

Conformément aux étapes des procès instruits, les procédures en reconstituent le processus complet : sentences, appointements, présentations et défauts, informations, affirmations, productions, remises et retirés, rôles de dépens et conclusions. D'autres se rapportent à des problèmes maritimes qui ne font pas nécessairement l'objet de procès : ventes judiciaires, prises, oppositions au départ des navires, inventaires des morts et règlements d'avaries. Des recouplements se retrouvent fréquemment entre les causes. La fréquence des procès semble à peu près constante durant les deux siècles observés : en moyenne, deux ou trois causes sont jugées chaque mois.

#### Causes civiles à l'audience

La majorité des contestations civiles entendues devant le tribunal de l'amirauté sont jugées à l'audience, c'est-à-dire par les juges assemblés pour écouter les parties ou leurs procureurs plaquant devant eux. Dans les registres d'audience, appelés à Bordeaux registres d'appointements, sont inscrites quotidiennement les décisions des juges. À Bordeaux, le terme d'appointement avait un sens plus large qu'ailleurs en France, car il était utilisé pour tous les jugements rendus à l'audience<sup>22</sup>. Parfois, un différend était réglé en une seule audience mais, le plus souvent, une cause devait être reprise plusieurs fois afin de permettre aux juges d'en être mieux instruits.

#### Causes civiles par écrit

Un procès se poursuit par écrit quand, après la comparution des parties et de leur procureur, le juge estime que la cause n'est pas suffisamment instruite pour la juger. Les parties présentent alors leurs mémoires dans lesquels elles explicitent leurs défenses et accusations, puis le procureur dépose ses conclusions. Peu de jours après, le juge rend sa sentence qui est susceptible d'appel devant le parlement de Bordeaux. Certaines causes peuvent s'étaler sur une très longue période. Ainsi, onze ans après la mort de Pierre Le Moyne d'Iberville, on trouve encore une intervention du comte de Toulouse, l'amiral de France qui,

22 « Appointements entre des membres de l'équipage du *Petit Soleil de Saint-Malo* et Jean Hugon, maître, parti pour Terre-Neuve. Les contestations concernent la portion de morue due aux matelots » (AD 33, 6B 945, 27 octobre 1660).

le 15 décembre 1717, adresse une lettre aux officiers d'amirauté de La Rochelle au sujet des prises faites par d'Iberville.

#### Procès criminels

La procédure des procès criminels est réglée par l'ordonnance criminelle d'août 1670<sup>23</sup>. Ces procès sont écrits et les pièces s'y référant sont intégrées aux dossiers des « procédures » ou d'« informations ». Les procès criminels commencent par une plainte, exprimée sous forme de requête par le plaignant ou par le procureur du roi auprès du lieutenant général de l'amirauté. La plainte reconstitue les circonstances et la description du crime<sup>24</sup>.

156

Suivent l'assignation des témoins à comparaître, les interrogatoires assermentés des témoins, éventuellement l'arrestation de l'accusé, la perquisition, la production de pièces à conviction, la confrontation des témoins avec l'accusé et le récolement. Le sac de pièces est alors donné au procureur pour qu'il prépare ses conclusions. Peu de jours après le dépôt des conclusions, les juges prononcent leur sentence : ils condamnent, donnent l'absolution pure et simple, mettent l'affaire hors cour faute de preuves, ou décident vouloir être plus amplement informés.

#### Les naufrages<sup>25</sup>

L'amirauté agit aussi comme police des rivages et, à ce titre, elle doit constater les naufrages. Quand un naufrage est signalé par les garde-côtes, les juges se rendent sur les lieux – en robe ! –, récupèrent les papiers de bord, reçoivent les déclarations du capitaine, dressent un procès-verbal des marchandises récupérées, et les mettent en lieu sûr. Les navires et les effets échoués non réclamés « dans l'an et jour » sont partagés entre l'amiral et le roi, ou les seigneurs riverains auxquels le roi cède son droit.

#### Les prises<sup>26</sup>

L'amirauté a le pouvoir d'instruire les procès des prises de navires faites en mer sur les ennemis de l'État et d'exécuter le jugement rendu à Paris par le « conseil des prises ». L'instruction de la prise a généralement lieu dans le port

<sup>23</sup> Voir le texte de l'ordonnance de 1670 dans François-André Isambert, Alfred Decrusy et Alphonse-Honoré Taillandier, *Recueil général des anciennes lois françaises...*, *op. cit.*, p. 371-423.

<sup>24</sup> « Plainte et information d'un matelot témoin, à la requête de Thomas Fougeray, contre Jacques Le Coq, troisième sur le navire le *Luxembourg de Granville*, étant à la pêche à la morue à Port-à-Choix (Terre-Neuve) [...] ledit Jacques Le Coq sortit son couteau pour frapper ledit plaignant » (AD 33, 6B 1238, 15 novembre 1736).

<sup>25</sup> AD 33, 6B 313-323.

<sup>26</sup> AD 33, 6B 1978-2029, 1688-1781.

d'armement du navire preneur car les capitaines ont l'obligation d'amener les prises en droiture à leur port d'attache, sans faire escale. Sitôt arrivé, le capitaine ou le chef de prise doit immédiatement faire sa déclaration aux officiers de l'amirauté. Cette déclaration marque le début de la procédure. Les officiers de l'amirauté doivent alors se rendre à bord de la prise, dresser procès-verbal du navire et de la cargaison, recueillir les papiers de bord, fermer les écoutilles, et laisser un gardien afin d'éviter d'éventuels pillages. Ils procèdent ensuite à l'interrogatoire du capitaine et des officiers du navire capturé. Lorsque la prise est chargée de marchandises périssables, celles-ci sont vendues avant le jugement.

Une fois l'instruction terminée, les pièces sont envoyées au conseil des prises qui en juge la validité. L'amirauté fait ensuite exécuter le jugement. La prise déclarée « bonne » est vendue judiciairement aux enchères publiques, à la criée et à la bougie. Sur le produit de la vente, divers droits sont prélevés : dixième de l'Amiral – supprimé en 1758 –, frais de justice et droits de six deniers pour chaque livre tournois de valeur de la prise en faveur des Invalides de la Marine. Le solde restant est ensuite partagé entre les bénéficiaires : deux tiers à l'armateur – ou au roi s'il s'agit d'un vaisseau de Sa Majesté – et un tiers à l'équipage, la somme revenant aux membres de ce dernier étant proportionnelle à l'importance du poste de chacun.

L'amirauté de Bordeaux est bien un tribunal. En effet, de toutes ses activités, ce sont les procédures judiciaires qui ont laissé le plus de traces et de façon particulièrement significative<sup>27</sup>. À eux seuls, les dossiers de procédures représentent plus de la moitié de l'ensemble du fonds d'archives de l'Amirauté de Guyenne à Bordeaux. De même, quelques 1 300 dossiers touchent l'histoire de la Nouvelle-France entre 1700 et 1758 : 25 % d'entre eux sont des déclarations d'avaries, 15 % des requêtes pour être reçu pilote ou capitaine, 11 % des déclarations d'achat de navires, le reste faisant apparaître l'éventail habituel de causes.

L'étude de l'amirauté de Bordeaux confirme l'orientation commerciale de ce port, qui pratique effectivement la plus grande partie de ses échanges avec l'Europe du Nord. Vers les autres ports de France, Bordeaux exporte des denrées issues d'une production de proximité, comme le vin, ainsi que d'autres biens provenant de lointains rivages, dont le sucre des Antilles et le poisson de Terre-Neuve, pour lequel les pêcheurs rapportent leur sel de la baie de Marennes.

<sup>27</sup> Sur les 1 500 articles des attributions judiciaires de l'amirauté de Bordeaux, les « procédures » se chiffrent à plus d'un millier : AD 33, 6 B 898-1941.

La « grande pêche » à la baleine, pratiquée traditionnellement par les Basques tient ses lointaines origines du golfe de Gascogne où, au Moyen Âge, les cétacés étaient capturés à proximité du littoral aquitain. À l'époque moderne, Bordeaux est souvent le port de retour des navires baleiniers où ils peuvent écouler leurs huiles et graisses. De même, les morutiers de nombreux ports bretons, vendéens, rochelais ou basques, y déchargent leur poisson, trouvant là un vaste marché de redistribution dans l'arrière-pays. Les Bordelais eux-mêmes s'engagent dans l'aventure transatlantique et, dès le milieu du *xvi<sup>e</sup>* siècle, sont présents dans de nombreux armements vers Terre-Neuve et le golfe du Saint-Laurent. Au cours du *xviii<sup>e</sup>* siècle, si le trafic terre-neuvier semble reculer, le commerce avec les autres régions du Canada s'accroît. En effet, la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748) et la guerre de Sept Ans (1756-1763) mobilisent les armateurs bordelais pour le ravitaillement des magasins du roi à Québec en vivres, munitions et marchandises diverses. Les départs pour le Canada passent d'une moyenne de cinq navires par an, pendant la décennie 1730-1740, à plus de trente pendant les années 1750. Bon nombre de navires bordelais, après avoir fait leur vente à Québec ou à Louisbourg, portent ensuite aux Antilles de la farine, des morues, du bois, des légumes et céréales du Canada, pour retourner enfin vers la Gironde avec un chargement de produits antillais.

L'analyse des archives de cette institution bordelaise aujourd'hui disparue nous plonge au cœur de l'économie transatlantique. Des valeurs monétaires multiples y transitent, en pièces sonnantes et trébuchantes mais surtout sous forme de papier-monnaie avant la lettre. Par l'intermédiaire des marins se révèle un monde multiple, de part et d'autre de l'Atlantique, avec ses habiletés, ses besoins essentiels mais aussi ses rêves d'aventure, de richesse et de pouvoir. Des sociétés en construction s'esquissent dans ces échanges entre deux mondes qui se rejoignent.

## BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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

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