

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



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-XX^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 Sauzeau393

Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en
Provence, Fin XVIII^e-début XX^e siècle
Laurent Pavlidis397

Mémoires et thèses d'histoire maritime soutenus en 2012 et 2013 401

IV
COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques
ancienne, médiévale et moderne*405

Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), *Fureur et cruauté des capitaines en mer*407

Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle*408

Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*..... 410

Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff,
*Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Touffaire
(1771-1794)* 412

Bruno Marnot, *Le Refus du déclin : le port de Bordeaux au XIX^e siècle* 413

Éric Chaumillon, Emmanuel Garnier, Thierry Sauzeau, *Les Littoraux à l'heure du
changement climatique* 419

Christophe Cérino, Michel L'Hour et Éric Rieth (dir.), *Archéologie sous-marine.
Pratiques, patrimoine, médiation*..... 421

I. DOSSIER

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

LES SIÈGES DE L'AMIRAUTÉ EN NOUVELLE-FRANCE :
BRETONS ET NORMANDS FACE À L'ADMINISTRATION
ET À LA JUSTICE MARITIMES

Jean-Pierre Chrestien (†)
Conservateur, Musée canadien des civilisations

C'est sous la Régence que sont créés, en même temps, les sièges de l'amirauté à Québec, Louisbourg et Saint-Pierre de la Martinique : l'édit du 12 janvier 1717 établit des bureaux et des cours de l'amirauté dans les principaux ports des colonies françaises d'Amérique. Ces tribunaux de première instance ont pour fonction de régler les causes et les différends maritimes¹. Ces cours contentieuses sur les faits de la mer, distinctes et séparées de l'administration de la Marine et des tribunaux judiciaires, rendent la justice sous le nom et l'autorité de l'Amiral de France, « à la fois ministre, commandant en chef, juge suprême, à vie, presque aussi souverain que le roi en matière maritime² », en bref, « fondé de pouvoir universel de la royauté sur le fait de la mer³ ». Ces sièges de l'amirauté maintiennent des bureaux qui reçoivent les droits de prise des navires, « droits de l'Amiral ». Jusqu'en 1717, ces droits – le dixième de la valeur d'une prise – étaient obtenus et contrôlés par l'intendant de justice en Nouvelle-France, ou son subdélégué, un commissaire ou un notaire greffier de la Marine. La même année, en juin 1717, trois bailliages et un conseil supérieur sont également créés à l'Île Royale, au lendemain de la signature du Traité d'Utrecht et du déplacement de la population française établie à Terre-Neuve.

La présente communication s'attarde sur le règlement du 12 janvier 1717 établissant et régissant ces sièges d'amirauté. Il convient d'esquisser à grands traits les responsabilités des fonctionnaires de l'amirauté en Nouvelle-France

- 1 Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), TP1, série 36, Fonds du conseil souverain, pièce 546, 12 janvier 1717, « Règlement au sujet des sièges d'Amirauté que le Roi veut établir dans tous les ports des îles et colonies françaises en quelque partie du monde qu'elles soient situées ». Également cité dans Jacques Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIII^e siècle*, Montréal, Fides, 1981, p. 39 ; BAnQ, EO, I, 358ss (ancienne cote), « Édits et Ordonnances ».
- 2 Joannès Tramond, *Manuel d'histoire maritime de la France des origines à 1815*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1916, p. 151.
- 3 Jean Meyer, « Amiral », dans Lucien Bély (dir.), *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 1996, p. 55-56.

septentrionale, à Québec, et à Louisbourg, avant de signaler quelques cas et appels qui ont amené des capitaines bretons et normands devant la cour de l'amirauté et le conseil supérieur.

LES SOURCES

160

En dépit de lacunes importantes, une grande partie des archives du siège de l'amirauté de Louisbourg a survécu, alors que celles de Québec se limitent à trois registres et à quelques documents épars. Ces derniers comptent moins de 500 écritures⁴. Les archives de l'amirauté de Québec ont été détruites pendant les bombardements de la ville, en 1759, ou perdues au lendemain de la guerre de Sept Ans, lors du rapatriement des officiers coloniaux. Le greffe de Terre-Neuve, à Plaisance, regroupe le greffe de l'amirauté, les actes notariés et diverses pièces judiciaires, pour la période de 1696 à 1714, avant la création des sièges d'amirauté en Nouvelle-France⁵.

Les archives de l'amirauté de Louisbourg sont conservées aux archives départementales de la Charente-Maritime, dans la série B, « Cours et juridictions provinciales, intendants », sous l'appellation « Amirauté de Louisbourg à La Rochelle »⁶. On y retrouve un registre des sentences, de nombreux enregistrements de contrats de vente et d'acquisition de bâtiments de mer, des registres d'enregistrement des causes d'audience et des jugements civils, des enregistrements des actes d'affirmation, d'intervention et de production, des registres d'enregistrement des édits, des visites de bâtiments et descentes à bord de navires, etc. Ces documents mettent en évidence le commerce, la pêche et la construction navale à l'Île Royale entre 1727 et 1745. Par exemple, on y découvre de nombreux contrats d'engagement de pêcheurs par des habitants propriétaires ou concessionnaires, comme Pestour de la Garande qui, après son retour à Granville, a armé plusieurs goélettes bâties au Cap-Breton. Après la seconde prise de Louisbourg, en 1758, les papiers de l'amirauté ont été transportés en France sous la responsabilité de Laurent de Domingé Meyrac, lieutenant général de l'amirauté et bailli à Louisbourg.

L'AMIRAUTÉ EN NOUVELLE-FRANCE AVANT 1717

C'est sous l'influence de plusieurs amiraux de France auprès de François I^{er} que débutent les explorations françaises du Nouveau Monde. Vers 1520, Jean

4 BANQ, TP2, 1687-1760, Amirauté de Québec. Voir <<http://www.banq.qc.ca>>.

5 Archives des Colonies, France (désormais ACF), G³ 2053-2055, 1696-1714, Notariat.

6 Archives départementales de la Charente-Maritime (désormais AD 17), B 265-183, 1768-1778, B 6109-6125, Cours et juridictions provinciales, intendants.

Ango fait pression sur le Roi par la voix de l'Amiral Bonivet⁷. En 1530, à la suite de la saisie de son navire *La Marie* par les Portugais, l'armateur dieppois obtient, grâce à l'amiral Philippe Chabot, une lettre de marque signée par le roi qui autorise le vicomte de Dieppe à se payer sur les bateaux portugais⁸. C'est sous l'administration de Chabot que Jacques Cartier et Roberval entreprennent leurs explorations et leurs tentatives d'implantation sur le Saint-Laurent. Trente ans plus tard, l'amiral de Coligny lance « le programme colonial de Floride et du Brésil dont on sait l'échec final⁹ ». En 1581, un autre amiral, le duc de Joyeuse, à l'instigation du cardinal de Bourbon, archevêque de Rouen, favorise « un projet en vue d'explorer le littoral au sud et à l'ouest du Cap-Breton pour y trafiquer avec les Micmacs et y établir un petit comptoir qui, espérait-il, pourrait constituer plus tard le noyau d'un établissement colonial¹⁰ ». Entre 1596 et 1612, Charles de Montmorency, Amiral de France et de Bretagne, encourage l'établissement des premiers comptoirs normands sur le fleuve Saint-Laurent. Champlain lui dédie son ouvrage, *Des Sauvages, ou voyage... fait en la France nouvelle*¹¹... Sous l'autorité de l'Amiral jusqu'en 1627¹², la Nouvelle-France relève ensuite du cardinal de Richelieu, Grand Maître de la navigation, qui cumule les pouvoirs, puis du ministère de la Marine, à l'exception d'une courte période sous le conseil de la Marine¹³. C'est à partir de cette époque que la Marine devient royale grâce aux réformes fondamentales dues à Richelieu et à Colbert qui dotent enfin le royaume d'institutions rationnelles dans ce domaine. Le règlement sur le fait de la Marine du 29 mars 1631 constitue une des premières bases de l'organisation administrative de la Marine; complétée par Colbert et Seignelay, elle dure jusqu'à la fin de l'Ancien Régime¹⁴.

De 1670 à 1720, l'administration coloniale est en constante évolution : « Les fonctions du gouverneur et de l'intendant étaient encore mal définies, le Conseil souverain servait à la fois de Conseil exécutif et de Cour de justice¹⁵ ». La gouvernance coloniale et ses règles sont enfin fixées en 1717. L'absolutisme

7 Guillaume Bonivet Gouffier, Amiral de France, tué à Pavie en 1525.

8 Fernand Braudel (dir.), *Le Monde de Jacques Cartier. L'aventure au XVI^e siècle*, Paris, Berger-Levrault, 1984, p. 123.

9 Jean Meyer, « Amiral », art. cit., p. 55-56.

10 Voir l'article de David B. Quinn, consacré à Étienne Bellenger (vers 1580-1584), marchand de Rouen et explorateur des provinces atlantiques canadiennes : « Étienne Bellenger », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, Québec, PUL, 1966, vol. 1, p. 89-92.

11 Samuel Champlain, *Des Sauvages ou Voyage de Samuel Champlain, de Brouage, fait en la France nouvelle, l'an mil six cens trois*, Paris, Claude de Monstroeil, 1603.

12 Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France, histoire et institutions*, Montréal, HRW, 1971, p. 161.

13 Sous la Régence, le conseil de Marine remplace le ministère de la Marine entre 1715 et 1723.

14 Kenneth J. Banks, *Chasing Empire Across the Sea: Communications and the State in the French Empire, 1713-1763*, Montreal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 2002, p. 81.

15 Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France, op. cit.*, p. 160.

royal n'impose pas de chaîne de commandement parfaitement structurée entre le monarque et les fonctionnaires subalternes de ses ministères. La définition d'un organigramme tel qu'il se conçoit aujourd'hui est impossible mais, exceptionnellement, le ministère de la Marine, qui contrôle presque tous les aspects de la vie dans les colonies, s'organise d'une manière plus centralisatrice¹⁶.

L'amirauté possède déjà des représentants dans la colonie à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle. Ceux-ci contrôlent le mouvement des navires et rendent justice au nom de l'Amiral lors des conflits entre les capitaines marchands, les armateurs et les négociants maritimes¹⁷. L'intendant de la Nouvelle-France est le premier mandataire de l'Amiral au Canada. Il est « le personnage le plus influent » de la colonie, « à cause de sa juridiction qui couvre à la fois la justice, la police et les finances »¹⁸. Vers la fin du régime, il est également responsable de la marine intérieure, sur les fleuves, les rivières et les Grands Lacs¹⁹. À Terre-Neuve, son subdélégué remplit cette responsabilité dans le principal port morutier français d'Amérique, Plaisance. Il siège à titre de juge au nom du conseil des prises. Pierre-Louis Courthiau occupe cette fonction dès 1692 ; Durand de la Garenne lui succède en 1701. Cet ancien commis du port de Rochefort occupe d'abord le poste d'écrivain de la Marine en 1699, puis, l'année suivante, celui de commissaire de la Marine²⁰. En 1712, Jean-Chrysostome Loppinot, originaire de Paris, est nommé greffier à Plaisance en plus d'être procureur du roi depuis 1699²¹. D'abord notaire, greffier et procureur du roi à Port-Royal, en Acadie, Loppinot, est également présent lors des audiences de l'amirauté. Il assiste aux délibérations du juge de l'amirauté tout comme le faisait Durand de la Garenne lors des jugements des prises amenées par les corsaires.

En 1698, le receveur des droits de l'Amiral, Charles Mahier, bourgeois et marchand de Saint-Malo, propriétaire du navire *Le Saint-Antoine de Pade*, réside à Plaisance²². Impliqué dans la pêche, il emploie une vingtaine d'hommes entre

16 James S. Pritchard, *In Search of Empire. The French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, p. 233.

17 ACF, G³, Notariat et greffe de Terre-Neuve (Plaisance), greffe de l'amirauté, actes notariés et diverses pièces judiciaires. Dans cet ensemble, il convient de citer les pièces 160 (18 mai 1709, Requête de Georges de Lasson contre le sieur Dupont au sujet de la vente du tabac du Brésil), 275 (18 novembre 1709, Requête de Georges de Lasson contre les sieurs Belestre et Dadaupe pour paiement de dettes), 224 (10 septembre 1709, Sentence entre le sieur de Lasson et le sieur Dadaupe pour le sieur Belestre).

18 Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, op. cit., p. 164.

19 *Ibid.*, p. 164.

20 ACF, Série C¹C, Correspondance générale, Canada, vol. 3, fol. 291-298, 7 novembre 1702, Durand la Garenne au ministre.

21 René Baudry, « Jean-Chrysostome Loppinot », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, Québec, PUL, 1969, vol. 2, p. 464.

22 ACF, G³, Notariat de Terre-Neuve (Plaisance), vol. 2053 (7/175), pièce 64, 13 novembre 1705 ; vol. 2054 (8/176), pièce 209, 16 août 1709 ; vol. 2054 (8/176), pièce 30, 30 mai 1711 ; pièce 134, 15 novembre 1710 ; pièce 149, 19 décembre 1710.

1704 et 1706. Les documents notariaux le montrent à l'œuvre quelques années avant son décès en 1710²³. Il intervient lors de la prise du bateau le *Saint-Louis* en faveur de Charles Beufve, maître du bateau malouin capturé, et de Nicolas Tanqueray, capitaine du vaisseau *Le Grand-Joseph* de Saint-Malo qui l'a repris²⁴. Son fils, Charles Henri Mahier, lui succède après 1710²⁵.

Plaisance possède un représentant de l'amirauté résidant avant la création officielle des sièges en Nouvelle-France. Cet officier a la responsabilité d'accorder les congés ou permis de voyage, de contrôler ceux des capitaines à l'arrivée, et de faire la vérification des bâtiments entrant et sortant, selon l'ordonnance de la Marine de 1681, en tenant compte des nouveaux règlements et amendements. Les gouverneurs en poste à Québec, Plaisance, Port-Royal, et plus tard à Louisbourg ont également des responsabilités qui touchent les gens de mer au conseil de Guerre²⁶. Leurs interventions sont parfois sujettes à des discordes entre les pouvoirs militaires et civils.

L'AMIRAUTÉ EN NOUVELLE-FRANCE À PARTIR DE 1717

Selon le règlement du 12 janvier 1717, la raison principale de la création des cours de l'amirauté est que l'absence de ces tribunaux « donne occasion à toutes sortes de juges et de praticiens de s'attribuer la connaissance des affaires maritimes, sans aucune capacité ni connaissance des ordonnances, ce qui cause un préjudice considérable au commerce et à la situation de la navigation ». De l'avis du Régent, ces domaines ont été pour les monarques de France des affaires importantes ; ils le sont encore au début du XVIII^e siècle et doivent être bien administrés²⁷.

Le nouveau règlement vise à créer, dans tous les ports, les îles et les colonies françaises situées en quelque partie du monde, des cours où les officiers de l'amirauté prennent connaissance et jugent les causes maritimes suivant l'ordonnance de la Marine de 1681 et tous autres ordonnances et règlements concernés, dont celui de 1669, rétablissant la charge d'Amiral de France²⁸.

23 *Ibid.*, vol. 2053 (7/175), pièce 64, 13 novembre 1705 ; pièce 209, 16 août 1709.

24 *Ibid.*, pièce 229, 18 septembre 1709 ; pièce 231, 19 septembre 1709 ; pièce 239, 27 septembre 1709.

25 *Ibid.*, vol. 2055, pièce 44, 13 juillet 1713.

26 Gilles Proulx, *Tribunaux et lois de Louisbourg*, Ottawa, Direction des lieux des parcs historiques nationaux, Ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1975, p. 2.

27 BAnQ, TP1, Série 36, Fonds du conseil souverain, pièce 546, 12 janvier 1717, Préambule du « Règlement au sujet des sièges d'Amirauté... ».

28 *Ibid.*, titre I, article 1. Édit du Roi portant suppression de la charge de Grand Maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France et rétablissant la charge d'Amiral de France. Novembre 1669. Service historique de la défense à Vincennes (SHD-V), 3S¹, vol. 2, dossier 277 bis, Arrêts, édits et ordonnances de la Marine.

Comme dans le royaume, les juges des sièges coloniaux sont nommés par l'Amiral de France, après commission royale révocable²⁹. Ils sont choisis parmi les juges des juridictions ordinaires, ce qui semble toutefois aller à l'encontre des objectifs initiaux du règlement. Ils rendent la justice au nom de l'Amiral. Les appels de leurs sentences sont relevés de la manière prescrite par l'ordonnance de la marine et peuvent être en même temps jugés par l'amirauté et les membres des Conseils Supérieurs des colonies³⁰. Un lieutenant est le chef des officiers dans chaque siège d'amirauté ; il est secondé par un procureur du roi, un greffier et un ou deux huissiers selon le besoin, avec les fonctions attribuées dans l'ordonnance de 1681³¹. Ces lieutenants et ces procureurs sont reçus au tribunal où sont portés les appels de leurs sentences, tandis que les greffiers et les huissiers sont reçus par les officiers de leurs sièges³². Les lieutenants et les procureurs du roi doivent être âgés de vingt-cinq ans ou plus, et avoir une connaissance suffisante des ordonnances de la marine et des affaires maritimes sur lesquelles ils sont interrogés, avant d'être reçus³³. Ils rendent la justice et tiennent les audiences au même lieu où se rend la justice ordinaire, mais à des jours et des heures convenant, afin d'éviter toute confusion avec les autres cours de justice³⁴. En cas d'absence, de mort, de maladie ou de récusation des officiers, leurs fonctions sont saisies par le juge ordinaire le plus proche jusqu'à ce que son poste soit pourvu³⁵. Il est aisé d'entrevoir les possibles conflits de juridictions. Toutefois :

les procureurs du roi et les greffiers sont obligés de tenir des registres ainsi qu'il est prescrit par l'ordonnance de 1681 ; et si ces officiers sont choisis parmi ceux des juridictions ordinaires, ils tiendront leurs registres distincts et séparés pour chaque juridiction et sans que les affaires de l'une soient confondues avec l'autre³⁶.

Les affaires de la compétence de l'amirauté sont toujours instruites et jugées conformément à l'ordonnance de la marine de 1681, et les appels sont portés au Conseil Supérieur³⁷. Sur sa fonction principale de régler les différends maritimes, se greffent deux autres responsabilités déjà bien reconnues : la perception du droit de l'Amiral sur les prises de guerre, et le contrôle de

²⁹ *Ibid.*, titre I, article 2.

³⁰ *Ibid.*, titre I, article 3.

³¹ *Ibid.*, titre I, article 5. – Jean-Baptiste Willaumez, *Dictionnaire de Marine*, Douarnenez, Le Chasse-Marée/ArMen, 1998 (réimp. de l'édition de 1831), p. 22.

³² *Ibid.*, titre I, article 6.

³³ *Ibid.*, titre I, article 7.

³⁴ *Ibid.*, titre I, article 8.

³⁵ *Ibid.*, titre I, article 9.

³⁶ *Ibid.*, titre I, article 12. J. Camille Pouliot, *Glanures historiques et légales autour de l'Ordonnance de la Marine de 1681*, Québec, Dussault & Proulx, 1925, p. 72-75.

³⁷ *Ibid.*, titre III, article 1, « Des Procédures et des Jugements ».

l'activité maritime et commerciale. L'Amiral peut établir un receveur pour délivrer ses congés et remplir d'autres fonctions prescrites³⁸. Les officiers de l'amirauté sont les seuls compétents pour l'instruction des prises amenées à leur siège en temps de guerre. Leurs procédures sont jugées par l'Amiral³⁹. En temps de paix, ces mêmes officiers jugent les prises faites sur les forbans. L'appel est porté au Conseil Supérieur⁴⁰. « Les demandes pour le paiement [...] de la cargaison d'un vaisseau prêt à faire voile pour revenir en France, sont jugées sommairement et exécutées nonobstant l'appel, et sans préjudice » pour ses officiers et propriétaires. Les détenteurs des marchandises peuvent être contraints à la vente de leurs effets, s'il est besoin d'en acquitter le prix. Lorsque le paiement n'est pas contesté, « la sentence de l'amirauté sera toujours exécutée par provision, nonobstant l'appel, et sans préjudice » pour celui qui en donne caution⁴¹.

La surveillance administrative devient l'occupation première des officiers de l'amirauté, car, contrairement à l'activité judiciaire, elle concerne tous les bâtiments maritimes, tous les capitaines, et implique de multiples procédures, dont voici les principales : l'enregistrement et la certification des rôles d'équipage, l'enregistrement des contrats d'achat de bâtiments maritimes, l'enregistrement des déclarations de construction de navire ou d'avaries, l'enregistrement des procès-verbaux de jauge et de décharge, l'enregistrement des inventaires, des estimations et des ventes aux enchères, l'enregistrement des partages des biens sauvés des naufrages, la vérification des congés des capitaines et des matelots, l'expertise sur les cargaisons et les bâtiments de mer, etc.

Aucun vaisseau ne doit sortir des ports et havres des colonies et des établissements français à destination de la France, ou de quelque autre colonie, sans congé de l'Amiral enregistré au greffe de l'amirauté de son lieu de départ à peine de confiscation du vaisseau et de son chargement⁴². Le roi interdit aux gouverneurs des colonies ou aux lieutenants des places et autres officiers militaires d'accorder des congés, passeports, et sauf-conduits pour aller en mer. Par ailleurs, il est défendu aux maîtres ou capitaines de vaisseaux d'en prendre sous peine de confiscation de leur navire et de leurs marchandises. Ceux qui ont donné ces autorisations, sont tenus aux dommages et intérêts causés⁴³. Les officiers supérieurs navigants sont tenus de prendre un congé du receveur de l'amirauté pour retourner à leur port d'origine, s'il est situé hors de l'amirauté

38 *Ibid.*, titre II, article 1, « Du receveur de l'Amiral ».

39 *Ibid.*, titre III, article 2, « Des Procédures et des Jugements ».

40 *Ibid.*, titre III, article 3, « Des Procédures et des Jugements ».

41 *Ibid.*, titre III, article 4, « Des Procédures et des Jugements ».

42 *Ibid.*, titre IV, article 1, « Des Congés et rapports ».

43 *Ibid.*, titre IV, article 2, « Des Congés et rapports ».

où ils ont fait décharger leur cargaison⁴⁴. Lorsqu'un gouverneur donne à un maître ou capitaine de vaisseau des ordres dont l'exécution est importante pour le service du roi, il doit l'inscrire au dos du congé de l'Amiral et signer suivant une formule mentionnée à la fin du règlement⁴⁵.

Les maîtres et capitaines des bâtiments dont la navigation ordonnée consiste à porter des sucres ou autres marchandises d'un port à un autre dans la même île d'Amérique, et ceux qui naviguent d'île en île et vont de la Martinique vers d'autres îles françaises des Antilles, ou l'île de Cayenne, en Guyane, à la côte de Saint-Domingue et à l'île de la Tortue, doivent prendre des congés de l'Amiral valables pour un an⁴⁶. De même, ceux qui font leur commerce ordinaire à l'Île Royale, de port en port, ou qui vont vers les îles adjacentes, à celles du Golfe Saint-Laurent et sur ses côtes, doivent se munir de congés de l'Amiral donnés pour un an. Toutefois, s'ils viennent à Québec, ils doivent prendre un nouveau congé⁴⁷, les sièges d'amirauté de l'Île Royale et du Canada appartenant à deux colonies distinctes. De plus, avant de recevoir leur congé, les maîtres des bâtiments doivent affirmer sous serment au greffe qu'ils ne vont dans aucune île ou côte étrangère sous peine de confiscation de leur vaisseau et de ses marchandises, ainsi que de 300 livres d'amendes dont ils donnent caution⁴⁸. Bien que le roi dispense les maîtres des bâtiments maritimes, naviguant d'île en île, de renouveler les formalités à chaque voyage pendant une même année, ils sont tout de même « tenus de faire viser par le greffier de l'amirauté leur congé à chaque voyage et s'ils ont trouvé les débris de quelque navire, vu quelque flotte, ou fait quelque rencontre considérable en mer », ils doivent faire rapport aux officiers de l'amirauté sans frais⁴⁹.

Tous les voyageurs sont soumis aux juridictions militaires et maritimes. Dans tous les cas, les congés accordés aux officiers des navires qui retournent en France ne peuvent être délivrés par le receveur de l'amirauté, ni être enregistrés à l'amirauté, qu'après en avoir averti le gouverneur de la colonie. De même, ils ne peuvent ramener des passagers, ou des habitants, sans la permission expresse du gouverneur⁵⁰. Aussi, les congés pour la pêche ne sont-ils délivrés qu'avec le consentement du gouverneur qui doit empêcher qu'on en abuse pour faire le commerce avec les étrangers.

Tous les capitaines de navires arrivant dans les colonies, ou les établissements français, sont tenus de faire leur rapport au lieutenant de l'amirauté,

44 *Ibid.*, titre IV, article 3, « Des Congés et rapports ».

45 *Ibid.*, titre IV, article 4, « Des Congés et rapports ».

46 *Ibid.*, titre IV, article 5, « Des Congés et rapports ».

47 *Ibid.*, titre IV, articles 6 et 8, « Des Congés et rapports ».

48 *Ibid.*, titre IV, article 7, « Des Congés et rapports ».

49 *Ibid.*, titre IV, article 13, « Des Congés et rapports ».

50 *Ibid.*, titre IV, article 9, « Des Congés et rapports ».

vingt-quatre heures après leur arrivée au port, sous peine d'amende arbitraire⁵¹, à l'exception de ceux qui arrivent à l'Île Royale pour la pêche et entrent dans les ports ou havres où il n'y a pas de représentant de l'amirauté. Alors, ils sont tenus de faire leur rapport à l'amirauté la plus proche un mois au plus tard après le jour de leur arrivée⁵². Le roi défend aux maîtres de décharger aucune marchandise avant d'avoir fait leur rapport, sauf en cas de péril imminent, sous peine de punition corporelle et de confiscation des marchandises déchargées⁵³. En faisant leur rapport, les capitaines présentent de nouveau leur congé. Ils déclarent le temps et le lieu de leur départ, le port et le chargement de leur navire, la route qu'ils ont suivie, les dangers qu'ils ont courus, les désordres survenus à bord de leur vaisseau et toutes les circonstances de leur voyage. Les maîtres des navires arrivant des colonies françaises ou dans les ports de France sont également tenus de déclarer comment ils ont été reçus dans les colonies, de quelle manière s'y rend la justice, quels sont les frais et les avanies qu'ils ont été obligés de payer⁵⁴. Ils soumettent aussi leur journal de voyage qui, s'ils le désirent, leur est rendu par les officiers de l'amirauté au bout de huit jours, après en avoir extrait les informations qui peuvent servir à l'amélioration de la navigation⁵⁵. Le roi enjoint aux officiers d'amirauté d'interroger exactement les maîtres et capitaines, de recevoir les plaintes des passagers et des matelots, et d'en dresser un procès-verbal qu'ils sont tenus d'envoyer à l'Amiral de France⁵⁶. Le procureur du roi de chaque siège d'amirauté est également tenu d'envoyer, à la fin de chaque année, à l'Amiral, un état des officiers de sa juridiction et de ce qui s'y est passé d'important, ainsi que la liste des bâtiments qui y sont arrivés, avec le jour de leur arrivée et de leur départ⁵⁷.

L'ORGANISATION DE LA JUSTICE EN NOUVELLE-FRANCE

Il est important de comprendre les recours en justice possibles en Nouvelle-France⁵⁸. Depuis la basse justice seigneuriale, les requérants peuvent s'adresser à une cour d'appel et ainsi, en principe, remonter jusqu'au roi. En ce qui concerne l'amirauté, c'est auprès de l'Amiral et indirectement du roi que la justice maritime trouve recours. Les cours de l'amirauté jugent les affaires maritimes et toutes les disputes qui surviennent pendant la navigation. C'est

51 *Ibid.*, titre IV, article 11, « Des Congés et rapports ».

52 *Ibid.*, titre IV, article 12, « Des congés et rapports ».

53 *Ibid.*, titre IV, article 14, « Des congés et rapports ».

54 *Ibid.*, titre IV, article 17, « Des Congés et rapports ».

55 *Ibid.*

56 *Ibid.*

57 *Ibid.*, titre IV, article 12, « Des Congés et rapports ».

58 Annexe 1.

par l'intermédiaire du Conseil Supérieur et de l'intendant de justice de la Nouvelle-France que s'effectuent ces recours dans la colonie.

Il en va de même à l'Île Royale, avec quelques adaptations à l'organisation militaire de la forteresse de Louisbourg⁵⁹. Cela semble compliqué mais en réalité plusieurs postes sont honorifiques. Dès 1714, dans le ressort de l'île, la justice est administrée par le commissaire ordonnateur, représentant de l'intendant de la Nouvelle-France et du ministre de la Marine de France. Un Conseil Supérieur est créé pour servir de cour d'appel. En raison de la faible population, le tribunal du bailliage ne fut établi qu'en 1734. Jusqu'à sa création, le Conseil Supérieur fut le tribunal de première instance dans les causes civiles et criminelles. Au début, le Conseil Supérieur de Louisbourg était composé du gouverneur et de l'intendant de la Nouvelle-France, du gouverneur de l'Île Royale, du lieutenant du roi, du commissaire ordonnateur et de deux conseillers titulaires choisis parmi les habitants de Louisbourg. Mais la présence du gouverneur et de l'intendant de la Nouvelle-France aux séances du conseil tenues à Louisbourg – à près de mille kilomètres de Québec – était physiquement impossible et simplement théorique. Comme la législation en vigueur exigeait que les causes criminelles soient entendues par un minimum de cinq juges, et les causes civiles par trois, le personnel du Conseil était limité⁶⁰.

168

Les postes du Conseil Supérieur sont occupés par des militaires, des administrateurs civils et des marchands⁶¹. Les gouverneurs nommés à Louisbourg sont pour la plupart originaires du Sud-Ouest de la France ; la majorité des notables et des fonctionnaires proviennent de la même région. Le gouverneur, représentant le roi, est le chef militaire de la ville fortifiée et de la colonie ; il occupe une position honorifique au Conseil Supérieur. La présidence du conseil revient au commissaire ordonnateur, représentant l'intendant, autorité judiciaire et administrative. En fait, le gouverneur et son adjoint, le lieutenant du roi, ne peuvent que participer aux délibérations et prendre part aux votes. Les conseillers sont en majorité des marchands. Les autres membres du conseil sont des notaires et des officiers. Seuls les conseillers titulaires et les procureurs touchent un salaire annuel. Greffiers et huissiers sont payés à l'acte.

Selon Gilles Proulx, les sièges de l'amirauté ont fonctionné sans trop de complications jusqu'en 1758, avec un personnel réduit qui y fit une assez longue carrière⁶². À Louisbourg, la cour de l'amirauté tint ses audiences, les mardis et samedis de chaque semaine, dans la maison du lieutenant général.

59 Annexe 2.

60 Gilles Proulx, *Tribunaux et lois de Louisbourg*, op. cit., p. 3-5.

61 *Ibid.*, p. 3.

62 *Ibid.*, p. 15. – Annexes 3-4.

Un seul normand y travailla, Michel Néel, huissier de 1749 à 1758, originaire de Saint-Malo-de-la-Lande, près de Granville.

À partir de 1714, Louisbourg remplace Plaisance comme premier port morutier de la Nouvelle-France⁶³. Sa cour d'amirauté s'occupe particulièrement des questions relatives à la pêche et au commerce des capitaines qui viennent en pêche et en troque. Les officiers de l'amirauté règlent les contestations entre marins, capitaines, marchands et habitants pêcheurs, les conflits à la suite de la location d'une grève, les poursuites pour refus de paiement de marchandises ou incapacité de fournir les quintaux de morue promis. Il n'est pas toujours aisé de rendre justice et de faire respecter les règlements et ordonnances. Encore faut-il se saisir des contrevenants comme en témoignent les deux cas qui suivent. En 1720, trois ans après la création du siège de l'amirauté de Louisbourg, deux capitaines bretons font fi de la justice à l'Île Royale. Le capitaine du Bocage, commandant le vaisseau *L'Aimable* de Saint-Malo, s'empare du contrat de propriété d'une concession en guise de remboursement de la dette d'un habitant de Louisbourg; sans congé, il se rend dans le golfe Saint-Laurent pour prendre possession de la propriété. Pour sa part, Pierre Leduc, capitaine du navire *Le Jupiter* de Saint-Malo⁶⁴, sans tenir compte de la sentence d'un jugement exigeant le remboursement *au prorata* des créanciers, saisit les morues sèches d'un habitant pêcheur de l'île Scatarie. En dépit des ordres du commissaire ordonnateur, Jacques-Ange Le Normand de Mézy, qui l'oblige à restituer vingt quintaux de morue, Leduc en appelle au Conseil Supérieur « comme s'il s'agissait d'une simple affaire de police ». Mézy ordonne un second jugement mais Leduc refuse d'obéir. Le commissaire ordonnateur prie les officiers de l'amirauté de lui refuser son congé avant qu'il ne satisfasse la sentence du jugement. Leduc s'en moque. Le gouverneur envoie un sergent et quatre mousquetaires à bord du *Jupiter* pour lui ramener Leduc. Mais ce dernier met les voiles, le 9 novembre, « sans passeport de l'amirauté », et en enlevant le sergent, qu'il renvoie à terre après être sorti du port. Le gouverneur de Saint-Ovide affirme dans une lettre soumise à la délibération du conseil de la Marine que « jamais insolence n'a été poussé si loin, ni de si dangereuse conséquence ». Il supplie le Conseil, « pour l'exemple, de faire renvoyer cet homme prisonnier à l'Isle Royale et [...] ordonner en même temps la punition qu'il méritera⁶⁵ ».

63 Annexe 5.

64 Service historique de la Défense à Brest (désormais SHD-Brest), 1P7-80, pièce 2, Rôles d'équipage, Département de Saint-Malo, 1720, Rôle d'équipage du navire *le Jupiter*, appartenant à Joseph Dubournay, navire sacque transportant plusieurs passagers de l'île Royale à Saint-Malo. Pierre Leduc maintenait ainsi le commerce et la pêche à l'île Scatarie et à Louisbourg, entrepris deux ans plus tôt par Jacques Dubournay, alors armateur et capitaine du navire *le Joseph* de Saint-Malo (SHD-Brest, 1P7-79, 1718, pièce 8).

65 ACF, C¹C, vol. 15, pièce 176, 18 mars 1721, Correspondance générale : Amérique du Nord.

En 1719, le comte de Saint-Pierre a reçu en concession l'île Saint-Jean et les îles environnantes, à la condition de les coloniser. Robert-David Gotteville de Belile, commandant dans ces îles, affirme que les pêcheurs de l'Île Royale viennent pêcher la morue dans les eaux concédées au comte de Saint-Pierre, privant ainsi ses colons de leur gagne-pain. Gotteville fait saisir des bateaux de pêche appartenant à deux pêcheurs de l'Île Royale, ce qui a d'importantes répercussions juridiques. Les pêcheurs du Cap-Breton portent plainte à l'amirauté de Louisbourg qui leur accorde gain de cause et ordonne à Gotteville de rembourser les dommages et les frais. Ce dernier porte sa cause en appel au conseil supérieur de Louisbourg où le jugement est maintenu. Il s'adresse ensuite au conseil du roi qui, par un décret daté du 22 mars 1722, renverse la décision et accorde au comte de Saint-Pierre les droits de pêche exclusifs dans les eaux entourant ces îles. De plus, le décret soustrait à la juridiction de l'amirauté de Louisbourg tout litige concernant les droits de pêche et stipule que toutes les causes de cette nature seront désormais entendues devant le commissaire ordonnateur à Louisbourg⁶⁶.

À Louisbourg, on rencontre aussi de jeunes marins qui se présentent à l'examen de pilote hauturier, car il semble plus facile d'y obtenir son certificat. Cependant, la lettre de maîtrise accordée est parfois révoquée comme ce fut le cas pour Jean Avice, de Saint-Malo. Sa lettre, obtenue le 17 novembre 1734, a été jugée irrégulière et cassée par Maurepas en 1736, en raison de la jeunesse et de l'inexpérience du nouveau pilote⁶⁷.

Ouvert toute l'année, contrairement à celui de Québec, le port de Louisbourg, reçoit un plus grand nombre de navires français, et parfois des bâtiments d'Espagne, des Pays-Bas et d'Angleterre, ainsi que les vaisseaux de la Compagnie des Indes, qui reviennent de leur tour du monde, après avoir contourné l'Amérique du Sud. Les archives des sièges d'amirauté en Nouvelle-France auraient pu fournir d'autres informations sur les mouvements des navires entre Québec et la France, l'Île Royale, l'Acadie, les Antilles et la Nouvelle-Angleterre ; malheureusement, les lacunes sont trop nombreuses. Il faut, simplement, compter sur les archives de l'amirauté des ports français en métropole et aux Antilles pour évaluer le nombre de navires, leur provenance et leur destination⁶⁸.

66 Mary MacDougall Maude, « Robert-David Gotteville de Belile », dans *Dictionnaire biographique de Canada, op. cit.*, vol. 2, p. 263-264.

67 AD 17, B, vol. 6110, pièce 23, Amirauté de Louisbourg, « Lettre de Maurepas envoyant un arrêt qui casse la nomination irrégulière faite par les officiers de l'amirauté à Louisbourg, de Jean Avice, de Saint-Malo, comme pilote hauturier, capitaine et maître de navire ».

68 Jacques Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles, op. cit.*, p. 4.

L'amirauté a également pour rôle de contrôler, sinon d'empêcher, le commerce avec l'étranger :

Il est défendu à tous marchands, maîtres, capitaines et autres gens de mer, navigants dans les mers de l'Amérique, d'y faire aucun commerce avec les étrangers et d'aborder dans ce dessein les côtes ou îles de leurs établissements, sous peine pour la première fois de la confiscation des vaisseaux qui y auront été, et de leur chargement, et de l'envoi aux galères des maîtres et des matelots qui auront fait cette navigation, en cas de récidive⁶⁹.

Pourtant, depuis la fondation des colonies, sous prétexte de la disette de vivres ou du manque de provisions, les gouverneurs de Port-Royal, en Acadie, et de Plaisance, à Terre-Neuve, avant le traité d'Utrecht, puis ceux de Louisbourg, à partir de 1714, s'arrogent le pouvoir de permettre ou d'interdire le commerce avec les maîtres des navires provenant des colonies anglaises⁷⁰. Ils autorisent les capitaines américains à décharger leurs marchandises. Le gouverneur compte souvent parmi les premiers acheteurs. La concurrence étrangère suscite de vives réactions des capitaines et armateurs français, en particulier des Malouins, qui interviennent à quelques reprises contre le gouverneur de Louisbourg, Saint-Ovide de Brouillan. Quelques capitaines de Saint-Malo n'hésitent pas à capturer des navires anglais commerçant dans les havres de l'Île Royale. En 1716, Michel Poitevin du Radet et Jacques Meslé de Grand Clos, officiers à bord du *Joseph*, de Saint-Malo, se saisissent d'un brigantin anglais qui commerce du tabac, de l'eau-de-vie et des vivres dans le havre de Scatarie. Le chevalier de Ligondès, major à l'Île Royale, les oblige à relâcher leur prise⁷¹. En septembre 1727, c'est le capitaine du *Prudent* de Saint-Malo, Alexandre Cotterel de la Conterie, qui prend un brigantin américain dans le port de Louisbourg. Le gouverneur de Louisbourg fait emprisonner Cotterel pendant huit jours, le temps de libérer l'équipage étranger⁷². L'année suivante, en 1728, Cotterel présente une requête adressée à Maurepas contre Saint-Ovide favorisant le commerce anglais à l'Île Royale⁷³. Lefer de Beauvais, armateur représentant les négociants de Saint-Malo, appuie la plainte de Cotterel auprès du ministre de

69 BANQ, TP1, série 36, Fonds du conseil souverain, pièce 546, 12 janvier 1717, « Règlement au sujet des sièges d'Amirauté que le Roi veut établir dans tous les ports des îles et colonies françaises en quelque partie du monde qu'elles soient situées », article 16 du titre IV, « Des Congés et rapports ».

70 AD 17, B 6110, fol. 18, 19 avril 1735, Amirauté de Louisbourg, Correspondance générale.

71 Archives départementales d'Ille-et-Vilaine (désormais AD 35), sous-série 9B, Amirauté de Saint-Malo, « Enregistrements des rapports des capitaines du commerce et corsaires », registre 483, fol. 35, 20 novembre 1716.

72 *Ibid.*, registre 494, fol. 51, 1^{er} juin 1728. ADC, série B, vol. 51, fol. 62, 3 août 1728.

73 ACF, B3, Fonds de la Marine, Lettres reçues, vol. 327, fol. 313-313v^o, 1728.

la Marine⁷⁴. Bien que le ministre ait désapprouvé le gouverneur, les officiers de l'amirauté furent bâillonnés par le représentant du roi à l'Île Royale. En 1734, ce fut au tour de Pierre de La Rue, capitaine du Saint-Laurent, de saisir deux goélettes américaines⁷⁵. Cette confiscation fut approuvée par le ministre de la Marine en dépit des protestations de Saint-Ovide.

Dans tous les ports français, les capitaines doivent présenter deux déclarations détaillées dans les vingt-quatre heures suivant leur arrivée, l'une à l'amirauté qui vérifie l'aspect maritime du voyage, l'autre au domaine, qui contrôle la nature commerciale du chargement. Les enquêtes, l'enregistrement des congés et des commissions en guerre, des rapports des capitaines et des déclarations d'avarie constituent la routine. L'amirauté procède aussi à l'inventaire et à la vente des cargaisons saisies. Toutefois, à Louisbourg les inventaires des biens des pêcheurs et des matelots décédés en mer sont réservés au bailliage, à partir de 1734.

172

Les manquements à la réglementation des congés semblent tout de même assez rares. Les bâtiments maritimes qui viennent de France ont été contrôlés à plusieurs reprises. Ils sont généralement munis des documents requis. Les poursuites pour absence de congé visent davantage des capitaines canadiens, car les pêcheurs du Bas-Saint-Laurent ne voient pas la nécessité de parcourir cent kilomètres pour demander un congé au siège de l'amirauté de Québec avant d'aller pêcher dans l'estuaire ou le golfe du Saint-Laurent ! C'est seulement lorsqu'ils vont vendre leurs poissons dans la capitale qu'ils sont contrôlés. Alors, ils prennent un congé daté du 1^{er} janvier, pour la durée d'un an, comme l'autorise le règlement⁷⁶.

QUELQUES CAUSES EXCEPTIONNELLES

Avant la création du siège de l'amirauté à Québec, les armateurs et les négociants de La Rochelle, qui sont les plus nombreux à venir en Nouvelle-France, ont un courtier ou un procureur les représentant devant le Conseil Supérieur de Québec. Le négociant Louis Landron joue ce rôle de 1709 à 1720. Par la suite, quelques marchands originaires de Normandie font de même. Certains occupent une position bien en vue dans le commerce maritime et l'exportation des fourrures. Les cousins François Havy et Jean Lefebvre, deux Cauchois représentant Robert Dugard de Rouen, sont bien connus. Ils sont impliqués

74 *Ibid.*, fol. 310-311v°, 23 juin 1728.

75 AD 17, B, vol. 268, 1731-1734, fol. 188-191, Amirauté de Louisbourg, Audiences et jugements civils. *Le Saint-Laurent, 1729-1730, 1732, 1734-1735*, dans Roger Marin-Desgrèves et Julien Thomas-Cadiou, *Navires de Saint-Malo (xvii^e et xviii^e siècles)*, Rennes, Association Parchemin, 1992, p. 132, n° 4692.

76 BAnQ, TP1, série 36, Fonds du conseil souverain, pièce 546, 12 janvier 1717, « Règlement au sujet des sièges d'Amirauté... », titre IV, article 8, « Des Congés et rapports ».

dans quelques causes de plus ou moins grande importance. Par exemple, ils sont poursuivis par la succession du capitaine Vincelotte du Hautmesnil pour rupture de bail, cause renvoyée en 1742 ! Eux-mêmes poursuivent le maître boulanger, Pierre Chaloult, pour manquement à la fourniture de biscuit, et Jacques Perreault pour remboursement du prix d'un câble : des peccadilles ! Mais on les retrouve, contre l'ingénieur Jean-Baptiste De Couagne, exigeant la visite d'un navire tout neuf par les charpentiers jurés, pour vérifier la conformité du nouveau bâtiment qui ne rencontre pas les conventions établies. De Couagne est condamné à payer 980 livres pour effectuer les travaux mais l'ingénieur poursuit à son tour les négociants normands qui doivent lui payer 4 550 livres pour le bâtiment construit !

Outre Dugard de Rouen, un autre négociant armateur normand, méconnu celui-là, est impliqué dans le commerce des fourrures à Québec : il s'agit de Pierre Levieux⁷⁷. Levieux et Compagnie arment *La Minerve*, pour Québec, sous le commandement de François Pétrimoux, en 1737 et en 1739. Pierre Levieux est impliqué pendant près de cinq ans, de 1738 à 1743, dans une poursuite devant la cour de l'amirauté à Québec, et au Conseil Supérieur de la Nouvelle-France. Ses créanciers, Jayat, Larcher, Parent, Voyer, Paget et Compagnie, des négociants parisiens, le poursuivent pour la somme considérable de 39 496 livres. C'est chez les commissionnaires de Levieux à Québec – Jean Dumont, Martel de Belleville – et chez le capitaine Jean-Baptiste Hivert que ses créanciers tentent d'obtenir remboursement et de faire saisir les avoirs de Levieux. David Turpin, un autre marchand normand résidant à Québec, agit comme procureur du marchand rouennais. Cette affaire, au retentissement énorme dans la colonie, s'éteint pour des montants dérisoires et la vente d'un vieux bateau délabré⁷⁸.

À Québec, parfois, mais surtout à Louisbourg, les causes entendues par les procureurs de l'amirauté concernent des situations conflictuelles entre les capitaines et leurs équipages, pour désertion, réclamation de gages, de nourriture, de passage en France, etc. La capture de matelots ou l'embauche illégale de déserteurs est fréquente au bout du monde où l'on manque toujours de main-d'œuvre. La plupart du temps, les capitaines préfèrent régler leurs différends au retour dans leur port d'attache où ils connaissent les officiers.

77 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1963, p. 422.

78 « Cause entre les sieurs Jean Dumont et Martel de Belleville, commissionnaires du sieur Le Vieux et compagnie, demandeurs, ledit sieur Dumont comparant tant pour lui que pour ledit sieur Belleville, assisté du sieur Poirier, leur procureur, le sieur Turpin, commissionnaire du sieur Le Vieux et compagnie, défendeur, comparant par le sieur Panet, son procureur, ledit défendeur est condamné à remettre aux demandeurs un compte de balance et les pièces de justification », BANQ, TP2, série 11, sous-série 1, Nouvelle-France, Amirauté de Québec, pièce 25 (14 octobre 1741) et Procès-verbaux des séances, du 1^{er} juillet 1741 au 28 septembre 1742.

Cependant, une avarie ou un abordage les obligent à des procédures qui prolongent indûment le séjour en Nouvelle-France.

C'est le cas de la *Marianne* de Saint-Malo qui s'échoue à la pointe ouest de l'île Verte, sur le fleuve Saint-Laurent, à 225 kilomètres à l'est de Québec, le 14 juin 1725. Son capitaine, André Corneille, est obligé de séjourner plus d'un an au Canada, aux prises avec les radoubs et, surtout, poursuivi devant la cour de l'amirauté par son équipage. En appel devant le Conseil Supérieur, il obtient en partie raison, mais les conventions inscrites au rôle d'équipage l'obligent à accorder congé à ses matelots, à payer leur salaire jusqu'à la date de l'échouement, ainsi que leur nourriture et leur passage en France. Après avoir réparé son navire, il tente de faire quelque profit en effectuant deux transports de sucre de la Guadeloupe et de la Martinique vers l'Île Royale. Poursuivi par les officiers des fermes de la Martinique pour non-paiement des droits, il rentre à Saint-Malo via Le Havre, le 16 août 1728, poursuivi par son armateur et ses créanciers. On perd sa trace après la banqueroute⁷⁹.

174

Une autre affaire intéressante, et peut-être la plus cocasse, concerne le naufrage d'un navire malouin appartenant à l'armateur Louis Maugeais, le *Chat de Verné*. Ce dernier remonte le Saint-Laurent à destination de Québec en 1720. Il transporte douze passagers à la demande du gouverneur de Louisbourg et une cargaison de vin, d'eau-de-vie, des couvertures, des chapeaux et du savon chargés à La Rochelle. Le capitaine Jean-Baptiste du Clos Fresnel prend un pilote à l'île aux Coudres. En quittant l'île, le navire heurte un rocher et commence à prendre l'eau. Le *Chat de Verné* parvient devant Québec⁸⁰. Les déchargements s'effectuent sur les quais face au bassin, appelé le « Cul-de-Sac », en présence des fonctionnaires du Domaine. Une dizaine de navires y mouillent déjà; parmi eux, le vaisseau du roi, *Le Chameau*. L'espace manque pour un bateau de plus. Après quelques jours en rade, Fresnel tente de se frayer un passage. Il transporte son ancre dans une chaloupe afin de touer son navire près de la rive. Les officiers du *Chameau* l'interpellent. Fresnel fait d'abord la sourde oreille mais, au troisième appel, il doit obtempérer et se rendre à bord du vaisseau. Le *Chat de Verné* sombre dans le port et s'ouvre en deux!

Fresnel blâme les officiers de la Marine royale qui l'ont obligé à se rendre à leur bord. Ces derniers affirment avoir l'habitude d'intercepter les navires, en particulier ceux qui arborent la flamme du droit de l'Amiral. Dans les colonies,

79 SHD-Brest, 1P7-83, 1725, pièce 72; ADIV, sous-série 9B, Amirauté de Saint-Malo, « Enregistrements des rapports des capitaines du commerce et corsaires », registre 494, 17-18 août 1728. BAnQ, TP1, série 28, « Jugements et délibérations du Conseil Supérieur de la Nouvelle-France », du 2 octobre 1724 au 6 mai 1726, 18 février 1726; (Jacques Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles...*, op. cit., p. 95, n° 79)

80 Annexe 6.

à moins d'un ordre particulier du roi, les autorités sont convaincues que tout navire à portée de canon tombe sous l'autorité du gouverneur et non des officiers de la Marine dont les navires mouillent dans le havre. Les capitaines marchands n'ont aucun ordre à recevoir des officiers de la Marine royale sans l'autorisation du commandant de la colonie, mais, selon les officiers du vaisseau *Le Chameau*, un vaisseau qui arbore la flamme de l'Amiral dans le port, ne doit porter aucune autre marque de distinction que celle de « représenter l'honneur qu'il a d'être au service du Roi »⁸¹. Peine perdue ! Obligé de rentrer à Saint-Malo, Fresnel confie les marchandises et les équipements sauvés du naufrage à la garde de Charles Gonteau, un marchand de Québec.

Le 11 décembre 1722, Mathieu Bertheau, un des matelots du *Chat de Verné*, de retour en Bretagne, engagé chez Gonteau pendant deux ans, se présente à l'amirauté de Saint-Malo. Il dénonce son ancien employeur de Québec pour avoir détourné la cargaison du navire coulé, son gréement et ses équipements. C'est le début d'une poursuite qui s'étend de Saint-Malo à Québec, en passant par La Rochelle. Tous les officiers des navires présents à Québec en 1720 sont interrogés. Malheureusement, en raison des nombreuses lacunes documentaires, il est impossible de connaître le fin mot de cette histoire. Quoiqu'il en soit, le réseau des sièges de l'amirauté trouve dans ce genre d'affaire toute sa raison d'être : il permet d'étendre l'instruction et l'échange d'informations dans tout le royaume et même dans les colonies.

Bien que peu nombreuses, les causes soumises au tribunal de l'amirauté à Québec sont semblables à celles portées devant les autres sièges. Limitées à 150 livres, elles consistent surtout en réclamations de billets, de fret impayé ou de dédommagements pour avarie et radoub. Celles présentées à la cour de l'amirauté à Louisbourg concernent davantage la pêche et le troc à l'Île Royale entre les capitaines marchands français et les pêcheurs résidant dans la colonie. Ces causes vont du manquement à la promesse de livraison de quintaux de morue à l'exigence du respect d'un contrat ou d'une réclamation des gages des matelots. De plus, les interventions du gouverneur bâillonnent parfois les officiers de l'amirauté, sans parler des privilèges accordés à de riches et influents particuliers, comme le comte de Saint-Pierre. Les affaires importantes sont jugées par le Conseil Supérieur sinon par de plus hautes instances.

La Nouvelle-France est un immense territoire, un empire dit-on, mais sa capitale est un bien petit monde, avec 2 300 habitants en 1717, et environ

81 ADC, série C¹C, vol. 3, fol. 303-311, 25 novembre 1702, Correspondance générale, Amérique du Nord, P. Pastour de Costebelle au ministre.

5 000 en 1744⁸². Devant le Conseil Supérieur, il n'est pas rare de rencontrer parmi les défendeurs, quelques officiers de justice, aussi négociants, comme Jacques Lafontaine de Bellecourt, lui-même conseiller au Conseil Supérieur, poursuivi pour 858 livres, ou même des officiers de l'amirauté à Québec condamnés aux dommages, frais et dépens. Ils obtiennent facilement un sursis pour payer leur dû ! Les frères Lanouillier, contrôleurs de la Marine, également membres du Conseil Supérieur et agents du trésorier général de la Marine à Québec, témoignent assez bien du cumul des postes.

Entre 1717 et 1759, les juges, procureurs et autres officiers ont certes acquis davantage de compétence et de connaissance dans le domaine des affaires maritimes, mais ce ne fut pas toujours sans préjudice pour le commerce et la navigation. Les procès semblent davantage faire la fortune des officiers de l'amirauté et des membres du Conseil Supérieur que celle des gens de mer.

82 Yvon Desloges, *Une ville de locataires. Québec au XVIII^e siècle*, Ottawa, Lieux historiques nationaux, Service des parcs, 1991, p. 54.

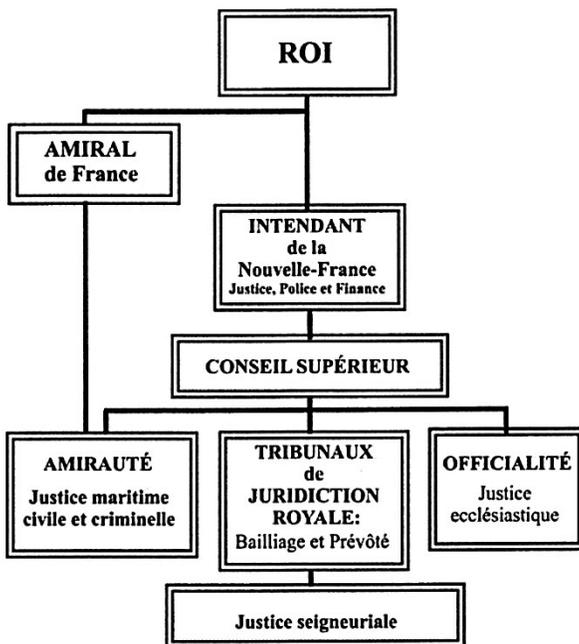


Schéma 1. Les recours en justice en Nouvelle-France, Québec, Canada
 Source : Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, p. 229.

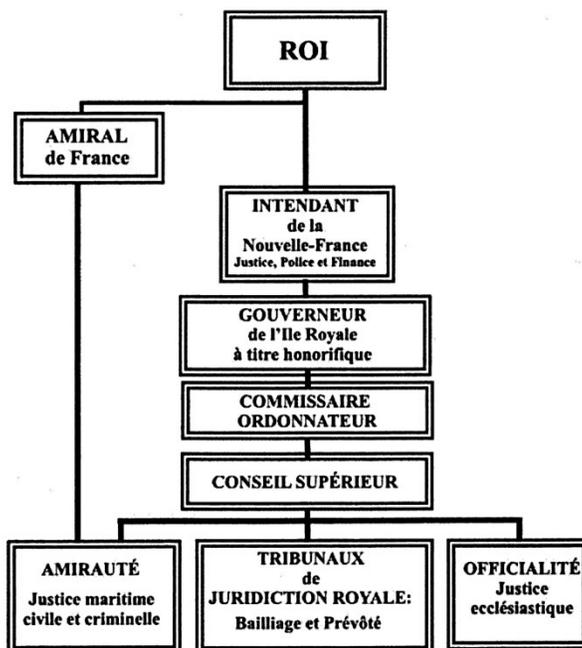


Schéma 2. Les recours en justice en Nouvelle-France, Louisbourg, Île Royale
 Sources : Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, *op. cit.*, p. 229 ;
 Gilles Proulx, *Tribunaux et lois de Louisbourg*, *op. cit.*, p. 3-15.

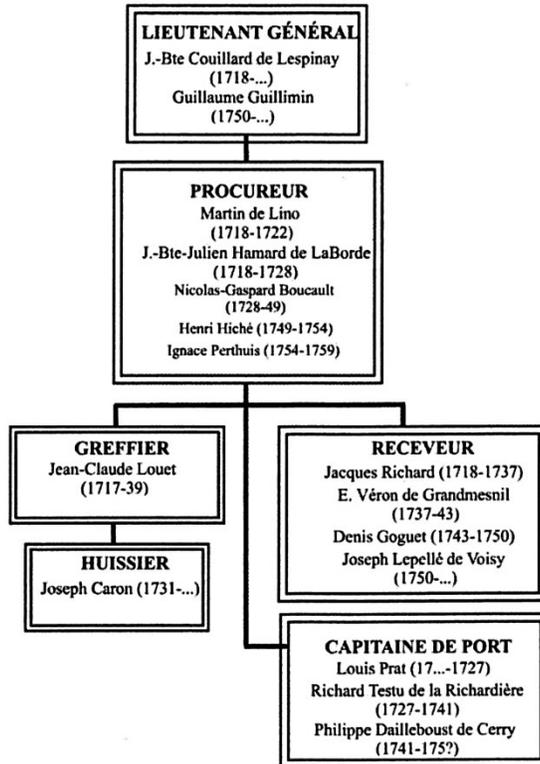


Schéma 3. Les officiers du siège de l'Amirauté à Québec
Source : BAnQ, TS2, Amirauté de Québec, Conseil supérieur de Québec.

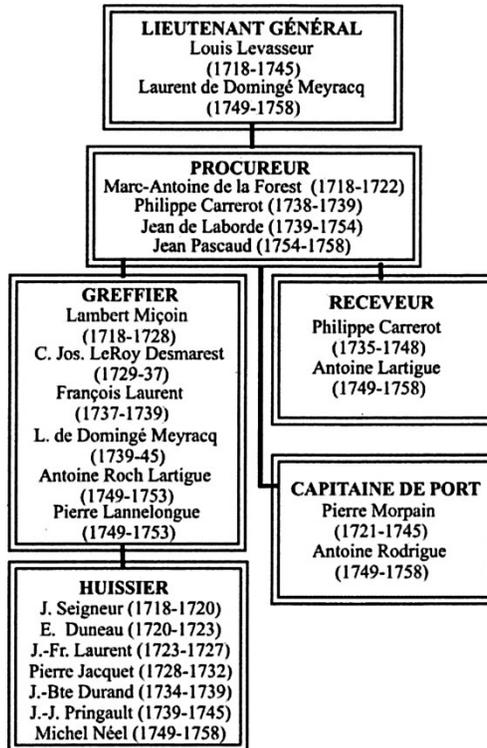


Schéma 4. Les officiers du siège de l'Amirauté à Louisbourg
 Source : Gilles Prouix, *Tribunaux et lois de Louisbourg*, op. cit., p. 15-17.

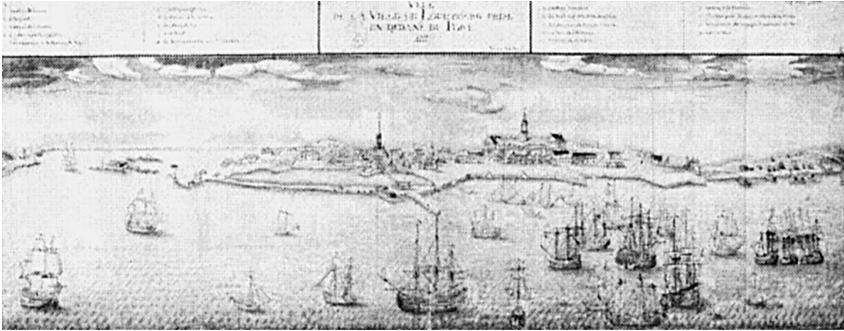


Fig. 1. Claude-Étienne Verrier, *Vue de la ville de Louisbourg prise en dedans du port*, 1731.
 Source : BnF, Département des cartes et plan, Rés. Ge. C. 5019-RCC-21811.



Fig. 2. Québec vers 1720
 Source : Gravure éditée à Paris par Chéreau (collection privée)

BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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

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