

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



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>-XX<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**



## LES AMIRAUTÉS DU LANGUEDOC ET DU ROUSSILLON

Gilbert Larguier  
Université de Perpignan Via Domitia

Tenter de traiter des amirautés établies autour du golfe du Lion constitue une gageure : ces institutions ont peu retenu l'attention jusqu'à une date récente et les travaux qui leur sont consacrés sont peu nombreux<sup>1</sup>. La conservation et la

1 Alain Degage, « L'amirauté de "Cette" et la flotte sétoise de 1691 à 1735 », *Études sur l'Hérault*, vol. 14, n° 3, 1983, p. 15-33 ; *id.*, « L'amirauté de Cette de 1691 à 1735 : le trafic portuaire », *Études sur l'Hérault*, vol. 15, n° 4, 1984, p. 35-43 ; *id.*, « L'amirauté de "Cette" de 1691 à 1735 : la justice de mer », *Études sur l'Hérault*, n.s., 2-3, 1986-1987, p. 63-66. Jean-Gabriel Gigot, *Inventaire analytique de la sous-série 3B (Amirauté de Collioure, 1691-1790)*, Perpignan, Direction des services d'archives des Pyrénées-Orientales, 1968. Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure, 1740-1790*, thèse de droit, université de Perpignan, 1998, 2 vol. – Ceux qui ont utilisé leurs archives ne sont guère plus nombreux : Jean-Claude Gaussest : « Une fonction de l'amirauté de Sète : l'application des ordonnances de la pêche au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand et Jérôme Thomas (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne. Trafics et circulation. Images et représentation (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2007, p. 153-163. Jean-Claude Gaussest et Robert Richard, « Un aspect du commerce maritime sétois au XVIII<sup>e</sup> siècle : l'exportation des vins et eaux-de-vie par les bâtiments du Nord », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, Université de Bordeaux III, 1987, p. 85-135. Claude-Marie Robion, « Une dynastie d'officiers et de militaires en Narbonnais du XVII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle, la famille d'Angles », *Bulletin de la Commission archéologique et littéraire de Narbonne*, 1990, p. 93-98. Alain Degage, « Avaries de mer, amirauté de Collioure, 1740-1790 », *Chronique d'histoire maritime*, n° 12, 1985, p. 3-14. Gilbert Larguier, « Contrebande par terre et par mer en Roussillon, 1715-1815 », *Cahiers de l'Université d'Artois*, n° 18, « Frontière et criminalité, 1715-1815 », dir. Catherine Denys, 2001, p. 59-79 ; *id.*, « Naufrages et risques saisonniers dans le golfe du Lion, XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles », dans Monique Fort et Frédéric Ogé (dir.), *Risques naturels en Méditerranée occidentale*, Paris, Prodig, 2011, p. 245-252 ; *id.*, « Les naufrages miroirs de la vie maritime. Fortunes de mer le long des côtes du golfe du Lion (XVII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècle) », dans Patrick Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2012, p. 115-132. Christophe Juhel, « Construction et ventes de navires de commerce en Roussillon au XVIII<sup>e</sup> siècle », dans Gilbert Larguier (dir.), *Les Hommes et le littoral autour du golfe du Lion, XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, Perpignan, PUP, 2012, p. 104-121. Caroline Lentz, « "Des gens de mer et des bâtiments de mer" : la réception des capitaines dans l'amirauté de Collioure », dans *ibid.*, p. 123-146. François-Pierre Blanc, « Les magistrats du tribunal de l'Amirauté de Collioure. Origine sociale et carrières (1739-1790) », dans *ibid.*, p. 147-157. – L'article de Joachim Darsel, « L'amirauté en Languedoc et Roussillon », dans *Actes du 96<sup>e</sup> Congrès national des sociétés savantes*, Paris, Bibliothèque nationale, 1971, vol. 2, p. 9-27, fondé essentiellement sur le procès-verbal de la visite faite sur ordre du Roi, au mois de juillet 1785 dans les amirautés du Languedoc et du Roussillon par Daniel-Marc-Antoine Chardon (Archives nationales [désormais AN], C 4/176, fol. 1821-2023) comporte beaucoup d'approximations de lecture et de localisation, voire d'erreurs.

mise à disposition des chercheurs de leurs archives expliquent pour une part cette situation : rien n'a été conservé de l'amirauté de Frontignan à laquelle a été substituée celle de Montpellier et de Sète<sup>2</sup>, fort peu de chose de celle d'Agde<sup>3</sup>. L'amirauté de Narbonne n'est pas mieux servie : rien ou presque ne subsiste de ses aspects spécifiques, notamment des « registres du siège principal » auxquels quelques extraits séparés font allusion. La série documentaire qui nous est parvenue, formée d'épaisses liasses, mêle sans distinction les affaires de la maîtrise des ports et de l'amirauté.

Ces faiblesses documentaires n'expliquent pas tout : les fonds de l'amirauté de Montpellier et de Sète, les plus fournis, avaient fait l'objet d'un classement et d'un répertoire précoces sans éveiller la curiosité qu'ils méritent<sup>4</sup>. Faut-il incriminer un faible intérêt pour les choses de la mer autour du golfe du Lion, ou, comme l'a suggéré Louis Dermigny fin connaisseur des échanges maritimes et pertinent historien de Sète<sup>5</sup>, le repli terrien du XIX<sup>e</sup> siècle consécutif au triomphe de la vigne contemporain du classement et de la mise à disposition des archives<sup>6</sup>? Quelles qu'en soient les raisons, les lacunes documentaires rendront difficile la vision d'ensemble équilibrée des amirautés créées autour du golfe du Lion qu'il serait souhaitable d'atteindre.

202

#### DES CRÉATIONS TARDIVES

La création des sièges d'amirautés est une étape décisive du contrôle du littoral par la monarchie, mais celui-ci a été inégal jusqu'à une date relativement tardive : le pourtour du golfe du Lion fit longtemps figure de tâche blanche. L'érection des amirautés y date de 1630 seulement, ce qui peut étonner étant donné la précocité du rattachement du Languedoc au royaume avec la tentative d'y fonder un port – Aigues-Mortes –, et la proximité de la Provence, pourvue de longue date, dont les sièges avaient été réorganisés en 1555<sup>7</sup>.

Ce fut une création tardive, hésitante aussi, qui témoigne d'une médiocre connaissance du littoral et de sa vie maritime. C'est par l'édit donné à Lyon au mois d'août 1630 que la lacune languedocienne fut comblée. Il créait quatre sièges principaux – Narbonne, Sérignan, Agde, Frontignan –, et trois sièges

2 Le nom originel de Cette – « l'île de Cette » – n'est plus employé aujourd'hui. Il a été remplacé par Sète.

3 Archives communales d'Agde, HH.

4 Par M. de La Pijardière, publié en 1860.

5 Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port. Sète de 1660 à 1880*, Sète, Institut d'études économiques maritimes et commerciales, 1955.

6 Emmanuel Le Roy Ladurie, *Paris-Montpellier P.C.-P.S.U.*, Paris, Gallimard, 1982, p. 219 ; Patrick Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle)*, op. cit., p. 258.

7 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et les mers du Levant*, thèse de droit, Aix-en-Provence, 1942.

particuliers – Leucate, Vendres, Aigues-Mortes<sup>8</sup>. Le délai mis à le transmettre au parlement de Toulouse pour y être enregistré vient des remarques faites sur les sièges envisagés, trop nombreux, trop proches, ou n'ayant qu'une activité maritime discontinuée. L'arrêt d'enregistrement du 2 octobre 1632 les réduisit à cinq : trois généraux – Narbonne, Agde, Frontignan –, deux particuliers – Sérignan et Aigues-Mortes. Leucate il est vrai, Vendres plus encore, au fond d'une lagune en voie de fermeture et distant de moins de cinq kilomètres de Sérignan, ne disposaient pas d'un port à proprement parler. Tout laisse à penser que le maillage des sièges d'amirautés décalqua celui des maîtrises des ports car se trouvèrent promus les bureaux les plus proches de la mer et leur hiérarchie correspondit à leur rendement<sup>9</sup>.

L'arrêt d'enregistrement énonçait leurs limites ainsi : Aigues-Mortes, de l'embouchure du Rhône jusqu'à Melgueil ou Mauguio inclusivement ; Frontignan depuis Pérols jusqu'à « la montagne de Virgile qui est à l'orient du cap de Sette » ; Agde, depuis ce cap jusqu'à Vias ; Sérignan, depuis Vias jusqu'au grau de Vendres inclusivement ; Narbonne, depuis ce grau jusqu'à Leucate. Ces bornes correspondaient aux caractéristiques principales de la côte : la « montagne de Cette » située à peu près au milieu du golfe, les graus par où les lagunes communiquaient avec la mer. Depuis ces passes incommodes, il fallait tirer des lignes droites jusqu'à la terre ferme. Celles-ci donnaient en profondeur l'étendue du ressort des amirautés. C'est la différence entre le bord de la Méditerranée, mer sans marée, et les côtes du Ponant, où les compétences des officiers remontaient le long des berges des fleuves et des rivières jusqu'au point où les grandes marées se faisaient sentir. La date de la création des amirautés languedociennes n'est pas fortuite. Elle suit de près la paix de Grâce d'Alès (28 juin 1629) qui met fin aux guerres de Religion ainsi que la réunion en une seule cour des comptes, aides et finances de Montpellier des deux institutions financières créées aux xv<sup>e</sup> et xvi<sup>e</sup> siècles (juillet 1629), et participe donc de la réorganisation administrative de la province.

Dans quels délais et selon quelles modalités ces nouvelles institutions furent-elles mises en place ? La carence documentaire ne permet pas de le

- 8 Chacun d'eux devait être composé d'un conseiller du roi lieutenant général, d'un lieutenant particulier, d'un procureur du roi, d'un receveur des amendes, d'un greffier-garde-scel, d'un capitaine garde-côtes, d'huissiers, trois pour les sièges principaux (deux huissiers audienciers, un visiteur), deux seulement pour les sièges particuliers (un audencier, un visiteur).
- 9 Celles-ci – trois maîtrises générales disposant de bureaux particuliers – avaient été créées par lettres patentes du 14 novembre 1551. Concernant la répartition des sièges : Gilbert Larguier, *Le Drap et le grain en Languedoc, Narbonne et Narbonnais, 1300-1789*, Perpignan, PUP, 1996, p. 567-575. Cette hypothèse est fondée sur les recettes encaissées à la fin du xvi<sup>e</sup> siècle. La nature et l'importance des flux de marchandises n'avaient pas changé de manière significative depuis ce moment-là.

savoir. Simplement, on peut observer qu'à Narbonne l'amirauté se greffa sur la foraine, en place déjà depuis le milieu du siècle précédent. Ce maillage administratif fut profondément remanié à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle. Deux raisons y contribuèrent : l'annexion au royaume de la province du Roussillon par le traité des Pyrénées (1659), la fondation du port de Sète conçu pour devenir la terminaison du canal des Deux-Mers. C'est en effet le même édit « de création de plusieurs offices dans les amirautés », du mois d'avril 1691, qui créa les sièges particuliers de Collioure et de Montpellier<sup>10</sup>. À nouveau on constate un manque de préparation : l'édit créait à Toulouse un siège général d'amirauté et table de marbre dont la juridiction devait s'étendre au ressort du parlement de Toulouse ; il fut supprimé dix mois plus tard.

204

Le nombre de sièges et l'étendue de leur ressort manquaient aussi de précision. Si l'on compare avec 1630, cela venait en partie d'un changement de méthode : la délimitation des ressorts des nouveaux sièges était remise aux intendants des deux provinces. Cela ne posait pas de problème en Roussillon. En Languedoc, l'édit de 1691 citait Narbonne et Aigues-Mortes, mais ne disait rien d'Agde et de Frontignan. Ce dernier siège, doublon de Montpellier maintenant, fut supprimé en 1692. Le siège de Sérignan disparut aussi, absorbé par celui d'Agde<sup>11</sup>. La répartition des territoires relevant des sièges d'Agde et de Montpellier fut étudiée sur « plans et vues » des lieux par l'intendant Basville en présence des officiers des deux amirautés, et arrêtée par l'ordonnance du 7 mars 1695<sup>12</sup>. L'insuffisante préparation de l'édit de 1691 est à mettre sur le compte de la politique de création des offices. C'est encore plus vrai pour celui du mois de mai 1711 marqué par un retour en arrière puisqu'il ressuscitait les sièges de Sérignan et de Frontignan bien que celui de Montpellier-Sète fût maintenu<sup>13</sup>. Il ne serait pas à signaler, car il n'eut pas de suite, s'il n'indiquait que le siège de Collioure, créé en 1691, n'était pas encore établi et que ses appellations ressortiraient au parlement de Toulouse, décision contraire aux coutumes catalanes, curieuse car un conseil souverain jugeait en

10 Le siège de Collioure devait être composé d'un conseiller lieutenant particulier, un procureur, un greffier, un huissier visiteur, deux sergents ; celui de Montpellier, d'un conseiller lieutenant particulier civil et criminel, un procureur, un greffier, deux huissiers, dont l'un visiteur et délesteur, deux sergents.

11 Ordonnance du 7 mars, enregistrée le 29 novembre suivant : Charles d'Aigrefeuille, *Histoire de la ville de Montpellier depuis son origine jusqu'à notre temps*, Montpellier, Jean Martel, 1737, 2 vol., p. 636.

12 Le siège de Montpellier héritait du ressort de Frontignan auquel s'ajoutaient vers l'ouest les lieux de Balaruc et de Bouzigues jusqu'au territoire de Mèze et, sur le lido, une lieue de plage au-delà de la montagne de Sète, Archives départementales de l'Hérault, 4B 336 (désormais AD 34).

13 *Édit du roy portant création de Lieutenants criminels & autres officiers dans les Amirautez donné à Marly au mois de mai 1711.*

dernier ressort en Roussillon. Elle fut rapportée par la déclaration royale du 20 décembre 1718<sup>14</sup>.

Cette dernière fut-elle la suite des échanges entre le conseil de Marine et l'intendant du Roussillon ? Quelques mois plus tôt, d'Andrezel s'était ému de voir les fonctions de l'amirauté de Collioure accaparées par les officiers de la chambre du Domaine sous prétexte qu'elles provenaient de pouvoirs exercés antérieurement par les souverains espagnols. Désireux de mettre un terme à cette situation unique dans le royaume, dérogeant à l'ordonnance de 1681, il proposa l'institution de subdélégués de l'amirauté de Narbonne habilités à enregistrer les congés et à intervenir en cas de naufrage. La suggestion ne fut pas retenue<sup>15</sup>. Il fallut attendre le mois de juin 1739 pour que l'Amiral de France nommât un conseiller, lieutenant civil et criminel, un conseiller assesseur et un procureur du roi<sup>16</sup>. Au même moment, ordre fut donné d'enregistrer l'ordonnance de la marine de 1681<sup>17</sup>. Faisons simplement le rapprochement avec l'arrêt du Conseil d'État du 21 avril 1739, autre étape importante du contrôle du littoral par le pouvoir royal, qui instituait une commission chargée de vérifier les titres des seigneurs côtiers, qui devaient les remettre dans un délai de quatre mois. Cet arrêt devait être enregistré aux greffes des amirautés et publié. La question n'était pas secondaire en Roussillon où de puissantes familles avaient d'importants intérêts sur la côte, comme les ducs d'Hijar, seigneurs de Canet et des Saintes-Maries-de-la-Mer, qui vivaient en Espagne.

Dernier acte pour cette jeune amirauté : son siège fut transféré de Collioure à Perpignan en 1787 et fut désormais désigné sous le titre de « l'Amirauté de Perpignan »<sup>18</sup>. La translation entérinait une situation de fait autorisée par deux lettres du secrétaire général de la Marine du 12 mai 1742 et du 12 novembre 1743<sup>19</sup> si bien que les audiences s'étaient toujours tenues à Perpignan dans la salle des juges royaux du baillage et viguerie du Roussillon.

14 Archives départementales des Pyrénées-Orientales (désormais AD 66), 3B 1/5, 2B 31, fol. 87. Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure, 1740-1790, op. cit.*, p. 46. – Joachim Darsel écrit de manière erronée que l'amirauté est transférée à Perpignan en 1718 (« L'amirauté en Languedoc et Roussillon », art. cit., p. 9), erreur reproduite par Roland Mousnier, *Les Institutions de la France sous la monarchie absolue*, Paris, PUF, 2 vol., t. II, 1980, p. 293.

15 AD 34, C 782, correspondance du mois de juin 1718.

16 AD 66, 2B 35, fol. 286-290.

17 *Ibid.*, 2B 36, fol. 19-77.

18 *Ibid.*, 3B 3/25, 29 septembre 1787, déclaration du roi transférant à Perpignan le siège de l'amirauté de Collioure.

19 AN, C4/176, fol. 2129.

Le golfe du Lion a donc été le dernier secteur des côtes du royaume à être doté de sièges d'amirautés. Leur création, peu préparée, ne fut qu'une suite de tâtonnements. Les côtes du golfe du Lion le montrent : la maîtrise du littoral par le pouvoir royal fut un processus de longue durée, l'addition d'intentions différentes, la dernière qui visait les droits des seigneurs n'étant pas la moins efficace.

206

Rien ou presque ne subsiste de l'activité des amirautés créées au début des années 1630. Est-on dans l'erreur si l'on applique à tous les sièges les observations que l'on peut faire à Narbonne, le principal alors ? Les nouvelles fonctions tardèrent à se concrétiser et restèrent secondaires si on les compare à celles des traites. L'éloignement des lieux de résidence des officiers par rapport à la mer n'en facilitait pas l'exercice : ce sera toujours une de leurs grandes faiblesses. Si l'on se fie aux pièces conservées<sup>20</sup>, l'administration se borna à peu de chose. Il n'y avait pas de construction navale en effet, pas de flotte non plus, la quasi-totalité des trafics étant assurée par des Provençaux. Rien ne laisse également penser qu'il fut procédé à une quelconque surveillance de la pêche avant l'ordonnance de la marine de 1681, voire jusqu'à la déclaration du 23 août 1728 qui ordonna aux officiers des amirautés du Languedoc de faire deux visites par an des filets et des instruments dont se servaient les pêcheurs de leur ressort. Les seules interventions notables, en dehors de la lutte menée pour enlever aux consuls de Narbonne le droit de passer les baux des fermes des droits de leude et de canal levés sur la robine, l'ancien cours de l'Aude canalisé qui permettait d'accéder à la mer – une manière de marquer leur territoire –, furent la réception des consulats à la suite de fortunes de mer et l'enregistrement des plaintes contre le mauvais état de la robine<sup>21</sup>.

Ce constat fait, voici sommairement comment on peut dessiner le destin des amirautés du golfe, sachant que l'on ne sait rien de celles d'Agde et de Frontignan. L'amirauté de Narbonne ne parvint jamais à prendre son essor. Peu active au XVII<sup>e</sup> siècle quand le port connaissait ses meilleures années, elle souffrit du détournement de ses trafics à la suite de l'ouverture du canal des Deux-Mers et de la fondation de Sète. Aigues-Mortes n'eut jamais beaucoup plus de consistance, même si elle ne fut pas seulement une « amirauté-souvenir » : sa juridiction s'étendait sur une façade importante – le côté occidental du delta du Rhône que l'on tenta de revivifier au XVIII<sup>e</sup> siècle en ouvrant le « grau du roi »<sup>22</sup> –

20 Dans ces liasses où les affaires de la foraine et de l'amirauté sont mêlées, les pièces de celle-ci ne représentent guère plus du dixième du total.

21 Gilbert Larguier, *Le Drap et le grain en Languedoc*, op. cit., p. 785-800.

22 Arrêt du Conseil du 14 août 1729.

et sur les bords du Rhône, et contrôlait les salins de Peccais et un vaste territoire à l'intérieur, jusqu'à une profondeur de neuf lieues.

Les tâtonnements, les mises en places différées, voire l'état de la documentation traduisent finalement assez bien l'évolution de la hiérarchie portuaire autour du golfe du Lion entre le début du xvii<sup>e</sup> et la fin du xviii<sup>e</sup> siècle. Les plaintes du lieutenant général de l'amirauté de Narbonne, Cyprien d'Angles, en sont une bonne illustration<sup>23</sup>. Le droit annuel de son office, écrit-il au secrétaire général de la Marine en 1750, est trop élevé, disproportionné par rapport à ceux de ses homologues d'Agde et de Sète. Lors de la création des amirautés en 1630, son office avait été taxé 111 livres 2 sols, ceux des autres sièges 25 et 30 livres. Narbonne, le port le plus actif du Languedoc alors, était quasiment désert. Son revenu annuel ne dépassait pas 260 livres. Or sa taxe n'avait pas été modifiée. Le lieutenant d'Agde payait 22 livres 10 sols, celui de Sète 22 livres 4 sols 6 deniers, alors que ces deux ports avaient attiré le plus gros des trafics du Languedoc.

Ces plaintes renvoient à d'autres indicateurs comme le prix des greffes, le mouvement portuaire, la valeur des exportations. Aigues-Mortes représentait peu de chose, Collioure également. Le Roussillon n'exportait guère que du vin, moins à partir de Collioure d'ailleurs que de Saint-Laurent-de-la-Salanque. Quant à Port-Vendres ce n'était encore qu'une rade où les bateaux venaient faire relâche ou se mettre à l'abri<sup>24</sup>. Au milieu du siècle, quand Cyprien d'Angles se lamentait, Narbonne était au plus bas. Un redressement intervint au cours de la décennie 1770 grâce aux enlèvements de vins par les Génois et à une reprise des expéditions de céréales<sup>25</sup>. Mais Sète l'emportait de très loin par le nombre d'embarcations fréquentant le port, les types de bateaux, leurs origines, leurs destinations, la valeur des marchandises apportées ou exportées. C'était le seul port du golfe dont l'horizon des trafics dépassait la Méditerranée.

Tableau 1. Baux des greffes des amirautés (en livres tournois)<sup>26</sup>

	1741	1750	1759	1768	1777	1781	1792
Aigues-Mortes	40	40	100	50	50	50	50
Sète	500	800	1200	1200	1200	1200	1200
Agde							600
Narbonne	120	120	120	120	120		200
Collioure							60

<sup>23</sup> Archives départementales de l'Aude (désormais AD 11), 15J 5.

<sup>24</sup> AN, G5/162, G5/652, G5/1492 ; AD 66, C 1159, 1776-1783.

<sup>25</sup> Gilbert Larguier, *Le Drap et le grain en Languedoc*, op. cit., p. 1063-1074.

<sup>26</sup> Sources : AN, G5/10, G5/15, G5/22, G5/162, G5/7, n° 22. Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure, 1740-1790*, op. cit., p. 155-156.

Tableau 2. Nombres moyens de congés délivrés par les amirautés du Languedoc (1732-1790)<sup>27</sup>

	Aigues-Mortes	Sète	Agde	Narbonne
1732-1749	14	346	442	150
1779-1790	6	686	349	254
	-57 %	+ 98 %	-21 %	+ 69 %

Tableau 3. Types de bateaux dans les ports de la province du Languedoc en 1783

	tartanes <sup>28</sup>	bateaux	barques	polacres <sup>29</sup>	vaisseaux	total
Aigues-Mortes		3				3
Sainte-Marie*		34				34
Sète	524	96	102	13	64	839
Agde	198	19				217
Narbonne	103	104				207

\*Saintes-Maries-de-la-Mer

Tableau 4. Valeur des importations et exportations de Sète, Agde et Narbonne, en livres tournois (1787, 1789)<sup>30</sup>

		Sète	Agde	Narbonne
1787	Importations	8 352 317	5 548 677	16 629
1789	Exportations	6 344 571	596 009	38 873

208

## SÈTE : UN SIÈGE D'AMIRAUTÉ POUR UN NOUVEAU PORT

L'amirauté de « Cette » est donc la seule à disposer de fonds susceptibles d'en mesurer les activités, aussi bien de son greffe que de sa justice. Sa création suivit de peu la fondation du port. C'était son intérêt car on aperçoit sa contribution au bon déroulement des échanges ainsi qu'à la structuration d'un territoire original où l'ancien – les étangs et ses activités halieutiques – s'articule avec le neuf, c'est-à-dire des trafics immédiatement extra-méditerranéens qui n'avaient pas cours jusque-là autour du golfe du Lion.

<sup>27</sup> Source pour ce tableau et le suivant : Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII<sup>e</sup> siècle : premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée*, n°83, 2011, p. 273-295, tableaux 4 et 5.

<sup>28</sup> Tartane : bateau à voile à un mât implanté droit au milieu de la coque, portant une voile latine et un foc, caractéristique de la Méditerranée. La coque, très ronde, pointue aux extrémités, mesurait de 15 à 25 m de long sur 5,5 à 6 m de large.

<sup>29</sup> Polacre : voilier méditerranéen semblable à un chébec avec 2 ou 3 mâts pourvus de voiles carrées et un trinquet (mât avant incliné) portant une voile latine appelée « polacre ».

<sup>30</sup> AN, F12 1665, 1666. Ces chiffres minorent un peu le trafic d'Agde et de Narbonne par rapport à Sète car le commerce du blé n'entre pas dans ces statistiques. De plus, celles-ci concernent les importations et les exportations vers l'étranger.

Des accords entre communautés, des règles strictes sur les dates de pêche, les engins autorisés, les contrats de fermage et l'exploitation des maniguières<sup>31</sup> ou des dîmes du poisson dans les étangs encadraient la pêche de longue date<sup>32</sup>. La création de l'amirauté fut un moyen de s'immiscer dans cette activité essentielle pour les communautés situées autour des lagunes. La déclaration de 1728 commandait une visite aux pêcheries chaque année. À Sète, avec exactitude, quelques jours après Pâques, le lieutenant général effectuait sa tournée en compagnie des autres officiers de l'amirauté, se rendait dans chacune des communautés de son ressort, assemblait les pêcheurs, relisait l'ordonnance de 1728, rappelait les interdictions, le respect à avoir des lieux, des saisons, des instruments de pêche. Les réunions s'achevaient par l'élection des prud'hommes<sup>33</sup>. La présence de tous les officiers, sa rapide ritualisation conféraient son sens à la tournée : l'emprise sur les eaux en arrière du lido et sur les populations littorales.

Ce n'était pas la tâche la plus absorbante. Le quotidien du greffe consistait en l'enregistrement des déclarations de construction de navires, des titres de propriété et de commandement des bâtiments, des cautions, des demandes de congés, etc. : soit la fonction classique des amirautés à travers laquelle se perçoivent la substitution de Sète à Frontignan, le développement d'une flotte, la formation d'une société originale en Languedoc. Sète ne fut pas seulement Frontignan transporté au bord de l'eau. Pour en saisir l'exact processus, il faut avoir une idée correcte de ce que représentait cette ville avant la concrétisation des projets de canal des Deux-Mers et de nouveau port. Bien qu'en arrière du lido, c'était une authentique cité maritime. Au cours de la décennie 1620, elle possédait quarante barques de mer et autant d'embarcations employées au transport de marchandises sur les étangs ou à la pêche<sup>34</sup>. Cet équipement considérable fut ramené à une trentaine de barques de mer au début de la décennie 1660, mais il resta significatif jusque dans les dernières années du xvii<sup>e</sup> siècle<sup>35</sup>. Le décrochage, en fait le transfert de la flotte à Sète pour des raisons principalement fiscales, n'intervint qu'après 1700, sans rupture du nouveau

31 Pêcherie formée de filets tendus sur des pieux aboutissant à des manches, ou d'une enceinte de branchages pour arrêter le poisson.

32 Gilbert Larguier, « Pêche, environnement et société littorale autour du golfe du Lion au xviii<sup>e</sup> siècle », dans Gilbert Larguier (dir.), *Les Hommes et le littoral autour du golfe du Lion*, op. cit., p. 71-101.

33 Jean-Claude Gaussent, « Une fonction de l'amirauté de Sète... », art. cit.

34 Archives communales de Frontignan, CC 28-29.

35 Alain Degage, « La marine marchande en Méditerranée d'après le "Rôle général" de 1686 », *Bulletin de la Société d'études historiques et scientifiques de Sète et de sa région*, n° 14-15, 1986, p. 55-70.

port avec l'ancien : la majorité des lettres de patronage délivrées jusqu'en 1730 resta attribuée à des marins originaires de Frontignan<sup>36</sup>.

Ces observations mettent en perspective les interrogations émises sur l'importance et la nature de la « marine » de Sète<sup>37</sup>. À l'évidence, au début du xvii<sup>e</sup> siècle la flotte de Frontignan excédait de beaucoup les besoins du port. Autant qu'on puisse le savoir, la propriété des bateaux appartenait aux habitants de Frontignan ou des villages voisins<sup>38</sup>. Les gens de Montpellier n'étaient que très peu intéressés. L'aménagement d'un port plus profond, protégé par une jetée, ouvrait de nouvelles perspectives. Les papiers de l'amirauté de Sète, les registres matricules des bâtiments de mer<sup>39</sup> montrent cependant qu'au cours du siècle la flotte sétoise conserva sensiblement la même structure malgré son essor et resta composée principalement de tartanes dont une partie fut construite sur place<sup>40</sup>.

210

La fonction antérieure de port d'armement de Frontignan se maintint-elle avec le glissement vers le nouveau port ? Ce n'est pas évident, même si la continuité pour des familles engagées depuis longtemps dans les trafics maritimes ne fait pas de doute<sup>41</sup>, et si le nombre des congés demandés ne cessa d'augmenter tout au long du xviii<sup>e</sup> siècle (voir tableau 2). L'examen de l'identité des patrons qui les sollicitèrent montre en effet que les Agathois tenaient de loin<sup>42</sup> la première place, ce qui fut une constante jusqu'en 1789 en dépit de pertes sévères subies lors d'expéditions de transport de munitions ou de ravitaillement effectués pour le compte de la Marine<sup>43</sup>. Congés pris à Sète ne veut donc pas dire congés de bateaux *de* Sète. Les statistiques brutes reflètent autant l'attraction du port

36 *Id.*, « L'amirauté de "Cette" et la "flotte" sétoise de 1691 à 1735 », art. cit., tableau 3, p. 16 (Frontignan : 62 % des lettres de patron, Sète : 33 %).

37 Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port*, op. cit. Alain Degage, « L'amirauté de "Cette" ... », art. cit. Gilbert Buti, « La "marine de Sète" au xviii<sup>e</sup> siècle : entre trafic de proximité et grand cabotage européen », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand et Jérôme Thomas (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne*, op. cit., p. 188-213.

38 À cause de la disparition des papiers de l'amirauté de Frontignan, et également du caractère fragmentaire des minutes notariales.

39 Service historique de la Marine, Toulon, 11P. Sète, série étudiée par Gilbert Buti.

40 Avec une augmentation cependant du tonnage moyen, il passa de 72 tx (1740-1744) à 118 tx (1784-1788). Gilbert Buti, « La "marine de Sète" au xviii<sup>e</sup> siècle... », art. cit., p. 191. Jean-Claude Gausse, « La construction navale en Languedoc au xviii<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, t. 103, n° 193, janvier-mars 1991, p. 41-61.

41 AD 34, 4B 222, 14 mai 1720, déclaration de parts de propriété d'une tartane par Argelliés. Alain Degage et Jean-Paul Jeanjean, « Frontignan et la Méditerranée : l'exemple des Argelliés, quiralaires de barques de mer, 1633-1661 », dans Jean Rieucou et Gérard Cholvy (dir.), *Le Languedoc, le Roussillon et la mer. Des origines à la fin du xx<sup>e</sup> siècle*, Paris, L'Harmattan, 1992, t. 1, p. 109-132.

42 À titre d'exemple : au cours des deux années 1749 et 1750, congés demandés par les patrons d'Agde : 58 % ; de Sète : 31 % ; de Narbonne : 6,5 % ; de Marseille : 1,5 % ; de Berre : 1,5 % ; de Cannes : 1,5 % (AD 34, 4B 284).

43 Deux exemples : perte de 22 tartanes jaugeant de 35 à 75 tx le 6 novembre 1719 devant Rosas ; destruction de tous les bateaux réquisitionnée pour l'expédition de Port-Mahon (1752).

pour une batellerie régionale en mal de fret que la vigueur de la flotte qui lui était attachée.

Cette offre de proximité dispensait Montpellier d'investir dans la constitution d'une flotte – elle existait déjà –, d'autant que les pertes n'étaient pas négligeables : près de la moitié des bâtiments inscrits entre 1735 et 1788 furent perdus, pris ou naufragés<sup>44</sup>. C'est pourquoi le nombre de quirats détenus par les Montpelliérains ne fut jamais considérable<sup>45</sup>. Encore faut-il distinguer les types d'investisseurs : des négociants, majoritairement, mais aussi des titulaires d'offices – secrétaires du roi, trésoriers de France, directeurs de la Monnaie, membres de la cour des aides, caissiers de la province<sup>46</sup>... Les participations, qui allaient rarement au-delà de deux quirats, se prenaient le plus souvent au moment de l'appel de fonds pour la construction des tartanes. Cette composante montpelliéraine resta stable en dépit de sa diminution apparente et de l'augmentation des participations sétoises, la modification venant du transfert des sociétés commerciales de la ville vers le port.

Les quirats ne sont cependant qu'une partie des investissements. Tout aussi importantes, sinon davantage, étaient les sommes avancées pour l'avitaillement des bâtiments ou prêtées à la grosse aventure. Ces placements n'exposaient pas aux mêmes risques, dégageaient des comptes de l'exploitation des bateaux, source fréquente de contestations, portaient sur des périodes plus courtes, de un à cinq ans, rapportaient un intérêt fixe, 20 % par an ou 2 % par mois (24 %) dans le cas des voyages « en caravane », forme de « *tramping* » dirigé le plus souvent vers les côtes italiennes ou de la Méditerranée orientale<sup>47</sup>. Le 10 septembre 1750, par exemple, François Pouget, ancien capitaine d'infanterie de Frontignan, déclara avoir prêté entre 150 et 1300 livres sur cinq bateaux différents, 2650 livres au total<sup>48</sup>. Comme pour les participations au capital des bateaux, il y avait bien une répartition des risques. Ce type de placement ne séduisait pas les mêmes catégories d'individus, les négociants, par exemple, étant davantage preneurs de quirats. L'entourage des officiers de l'amirauté et son personnel le prenaient fort<sup>49</sup>.

44 Gilbert Buti, « La "marine de Sète" au XVIII<sup>e</sup> siècle... », art. cit., tableau 6, p. 197.

45 *Ibid.*, tableaux 8 et 9, p. 200.

46 Alain Degage, « L'amirauté de "Cette" et la "flotte"... », art. cit., p. 18.

47 Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 52/1, 2005, p. 7-38.

48 AD 34, 4B 297, fol. 7<sup>v</sup>-8, 1 prêt pour un an, 3 pour 5 ans, le prêt pour l'avitaillement de la polacre qui part faire "la caravane" à 2 % par mois jusqu'à son retour. Les prêts sont faits le plus souvent aux patrons, non aux quirataires. François Pouget apparaît dans d'autres procédures (AD 34, 4B 367, 30 janvier 1754).

49 En 1750 toujours (le 16 septembre), déclaration de Nicolas Rey, huissier au siège de l'amirauté, de prêts sur trois bateaux.

Concernant les bateaux de plus fort tonnage, achetés ou construits hors du royaume, seuls les négociants d'envergure intervenaient. On le voit avec la création d'une raffinerie de sucre, devenue manufacture royale en 1718, elle-même faisant suite au statut de port d'armement pour les « Isles françaises de l'Amérique » attribué à Sète en 1716. Les principaux intéressés à l'affaire, dont deux Gilly, frères du député du Languedoc au Conseil du Commerce, entreprirent de constituer une flotte. Ils achetèrent ou firent construire dans le Nord : à Altona près de Hambourg, à Amsterdam<sup>50</sup>.

« Marine » de Sète donc ? L'approche est réductrice car elle ne se résume pas à un nombre de bateaux ou de quirats. La flotte est à considérer dans sa dynamique, ses migrations successives – de Frontignan à Sète pour les bateaux et le patronage, de Montpellier à Sète pour les quirats<sup>51</sup> –, avec aussi son recours massif à l'offre du port d'armement voisin – Agde ; en tenant compte également de toutes les formes d'investissement en capital qui, sans aller jusqu'à parler de stratification ou de spécialisation, étaient nettement différenciées selon le métier, les bateaux et les trafics, l'exposition au risque, mais complémentaires. Il en résultait une intrication des intérêts plus complexe qu'on ne l'imagine au premier abord, constitutive d'une société maritime diversifiée.

212

#### Audiences et vie portuaire

En vertu de ses attributions judiciaires, le lieutenant général tenait audience dès que les circonstances le réclamaient : l'astreinte fut de plus en plus prenante à mesure que le siècle s'avancait. S'il en tint moins d'une dizaine par an au début du siècle<sup>52</sup>, trois ou quatre jours, dimanche compris, ne s'écoulaient jamais à partir du milieu du siècle sans qu'il siègeât. Que représente la masse des affaires portées devant cette justice ? Peu de chose si l'on tient compte des trafics du port, du nombre de personnes concernées directement ou indirectement, de l'éventail des causes évoquées. Car la poussière – se faire remettre treize melons ou pastèques<sup>53</sup> – se mêlait aux affaires les plus embrouillées, ce qui constitue un bon témoignage de la confiance portée à cette justice peu onéreuse, accessible sans intermédiaire ni délai.

50 Alain Degage ; « L'amirauté de "Cette" de 1691 à 1735 : II. Le trafic.... », art. cit., p. 40. Louis-Jacques Thomas, *La Raffinerie de sucre de Cette et de Montpellier au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Montpellier, 1924.

51 Ce qui va de pair, ce n'est pas contradictoire, avec un élargissement géographique des souscriptions de quirats.

52 Alain Degage ; « L'amirauté de "Cette" de 1691 à 1735 : III... », art. cit., p. 65, n. 1 : de 1694 à 1708 il en eut 117, soit en moyenne 8 par an, ce qui est moins qu'en une seule année dès le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle.

53 AD 34, 4B 366, 5 septembre 1745.

En effet, elle se caractérisait par sa célérité. Des différences existaient néanmoins entre l'intérieur – l'arrière du lido – et la mer, deux espaces à la conflictualité et aux acteurs spécifiques. Le premier était le théâtre de deux types principaux d'affaires : des conflits liés à la pêche, qu'il s'agisse de transgressions ou de contestations de territoires, de paiements des dîmes, de livraisons convenues de poisson à des revendeurs de Montpellier, etc. ; et des différends intervenus lors de la construction des jetées du port ou du canal des étangs pour des charrois insuffisants, des retards, des malfaçons dans l'exécution des ouvrages, une gestion contestable des entreprises. Des affaires répétitives parfois, qui occupaient chaque année plusieurs audiences – près de 15 % d'entre elles encore au milieu du siècle –, où derrière les éclats de voix, les finasseries, les fraudes maladroites, se jouaient l'accès aux ressources de la lagune et leur exploitation, de plus en plus soumise à des règles contraignantes on l'a vu<sup>54</sup>.

La diminution dans les minutes des audiences de la place tenue par les affaires arrivées du côté de la terre après la décennie 1750 traduit, à sa manière, le rayonnement croissant du port projeté immédiatement du côté de l'Atlantique : c'est son trait le plus caractéristique, fruit de la combinaison d'une volonté du négoce languedocien – l'aventure sucrière vers les îles Caraïbes qui fera long feu –, et pour les bateaux du Nord d'un abri bienvenu dans le dangereux golfe du Lion où ils pouvaient trouver un fret de retour prisé depuis l'estuaire de la Seine jusqu'au fin fond de la Baltique : le vin et l'eau-de-vie<sup>55</sup>.

Au premier abord, l'image renvoyée par le contentieux est sensiblement différente de celle du greffe. Elle en est complémentaire avec les traits mieux dessinés des différents acteurs de la vie maritime. Les matelots d'abord, venus réclamer leur dû, se plaindre d'embauches promises non honorées, de débauchages injustifiés<sup>56</sup>. Les patrons ou les capitaines de vaisseaux ensuite<sup>57</sup>, dont on mesure l'étendue du rôle et des responsabilités comme quirataires – ils possédaient au moins un quirat du bateau qu'ils commandaient –, maîtres d'équipages, gestionnaires tenus de rendre les comptes de pertes et profits de leurs voyages. D'eux dépendait en grande partie la réussite des affaires. Ils ne

54 Sans multiplier les références, prenons l'exemple de l'année 1754 (AD 34, 4B 367) : 10 % des audiences sont consacrées à des affaires concernant la pêche ; 6,6 % aux entreprises de construction des ouvrages du port, des jetées dans les étangs.

55 Geneviève Gavignaud-Fontaine et Gilbert Larguier, *Le Vin en Languedoc et en Roussillon. De la tradition aux mondialisations, XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle*, Canet, Trabucaire, 2007, p. 66-69.

56 AD 34, 4B 366, 16 mars 1747, paiement de journées pour équiper le navire ; 4B 367, 11 mars 1754, paiement du salaire d'un équipage... (cette question est source de beaucoup de contestations pour savoir dans quelle mesure ces journées doivent donner lieu à rétribution), 1<sup>er</sup> juillet 1747 ; 4B 377, 29 mars 1771, un matelot anglais congédié réclame au capitaine du vaisseau *Le Prince britannique* 56 livres, 7 sols 6 deniers, etc. Il y a toujours deux à trois affaires de ce type par an.

57 Capitaine prévaut dans l'Atlantique, patron en Méditerranée occidentale.

devaient pas être seulement habiles à naviguer : il leur fallait aussi savoir recruter et tenir de main ferme un équipage afin de ne pas s'exposer, comme le capitaine Jean Baterman de Dunkerque, à voir leurs hommes descendre à terre et se débander au moment de mettre à la voile<sup>58</sup>, être exacts à prendre livraison des marchandises en temps voulu, respecter les polices de chargement, savoir trouver du fret dans la navigation « en caravane », faire valoir leurs droits partout où ils abordaient.

214 Dans une affaire sur deux, les patrons sont mis en cause pour des retards de mise à la voile ou de livraison, des cargaisons avariées, des fortunes de mer. Des retards, il y en avait finalement peu si on les rapporte au nombre des bateaux entrés ou sortis du port. Les temps « d'estarié » – les délais prévus pour recevoir la marchandise – étaient comptés large, il est vrai. La réponse des patrons, pour dégager leur responsabilité, était toujours la même : des radoubs plus longs qu'escomptés, le mauvais temps. Des remises de comptes tardives, après plus d'une dizaine de voyages, se rencontrent<sup>59</sup>, mais peu de cas d'incurie. Une mauvaise réputation condamnait à perdre le patronage, à ne plus pouvoir obtenir de crédit. Le patron Antoine Isouard, accusé au mois de septembre 1753 de mauvaise gestion, produisit ses comptes, se justifia et fit condamner les propriétaires de la tartane *Sainte-Marie*<sup>60</sup>.

C'est après un naufrage, si le bateau n'avait pas péri corps et biens, que l'on aperçoit le mieux l'agrégat des intérêts et des mises de fonds autour des bateaux : toutes les parties venaient au siège de l'amirauté quand des pièces du navire et quelques marchandises avaient pu être sauvées et vendues. Ainsi, la modeste tartane *Saint-François*, patron Gachon, dont les suites du naufrage occupèrent une quinzaine d'audiences à partir de la mi-juillet 1754<sup>61</sup>. Les quirataires se présentèrent : un marchand cordier, un avocat, des négociants de Montpellier, puis, leurs polices en main, tous ceux qui avaient avancé de l'argent pour le grément, l'avitaillement du bateau, etc. Au-delà des dépositions, de l'examen minutieux du dédommagement auquel chaque intéressé pouvait prétendre – des dizaines de pages denses de conclusions – on aperçoit combien cette activité se pratiquait avec au départ les mises de fonds les plus modiques possibles de la part des patrons comme des négociants, et le recours massif au crédit fourni par des personnes qui n'étaient pas forcément fortunées<sup>62</sup>.

58 AD 34, 4B 286, fol. 25-26v°, 27 avril 1740.

59 *Ibid.*, 4B 367, 30 septembre 1754.

60 *Ibid.*, 4B 367, 17 janvier 1754.

61 *Ibid.*

62 Prêt à la grosse aventure d'un cordier (10 mai 1754), d'un cordonnier (16 juillet 1754) : AD 34, 4B 367.

Rien ne persuade mieux de l'intérêt pour la marchandise de disposer d'un siège d'amirauté à proximité que la lecture des comptes rendus d'audiences. Il est impossible d'entrer dans le détail des affaires ici, ni même d'en donner un échantillon succinct. Notons simplement qu'une génération environ fut nécessaire pour que l'amirauté se consolidât, qu'outre les officiers prévus par l'arrêté de création, des courtiers et des interprètes fussent désignés<sup>63</sup>, bref qu'elle fût reconnue, jouât pleinement ses fonctions d'administration et de régulation. Les cas d'importance mineure mis à part – à ne pas sous-estimer cependant car ils témoignent de la confiance dont on créditait l'amirauté –, seul un petit nombre de négociants d'envergure était assidu aux audiences, personnellement ou par l'intermédiaire de leurs facteurs, à titre individuel ou pour des associés, comme plaignants ou défendeurs. Embryonnaire au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, ce groupe se renouvela peu, accueillit néanmoins des Nordiques, protestants pour la majeure partie d'entre eux, venus s'établir à Sète pour le trafic du vin<sup>64</sup>. Certes, ces gens de négoce contribuèrent à l'essor du port autant que celui-ci permit de donner de l'ampleur à leurs affaires : il s'agit au départ de personnages de second rang – cela ne veut pas dire moins entreprenants ni à terme moins solides –, n'appartenant pas aux réseaux de la draperie de luxe languedocienne orientés vers Marseille pour cause de monopole du commerce du Levant, ni à ceux, comme les Gilly, tournés davantage vers Cadix et les mers du Sud.

L'identité des négociants, celles de leurs correspondants, les trafics évoqués, circonscrivent une aire commerciale et des trafics, par là une typologie des incidents. Pour l'aire commerciale : l'Atlantique au-delà de la Bretagne, la mer du Nord et la Baltique, jusqu'à Amsterdam, Hambourg et Stockholm, peu ou pas l'Espagne plus proche : il n'en remontait guère que du vin pour une réexpédition ultérieure. On en laissait le transport et les problèmes aux patrons du Levant espagnol<sup>65</sup>. Pour les produits : de la laine – souvent par l'intermédiaire de Marseille –, des céréales – de Bretagne – et surtout du vin et de l'eau-de-vie, sources principales des litiges et de l'implication du plus grand nombre d'intervenants, notamment des courtiers chargés de retenir de la place sur les bateaux, d'avoir la marchandise prête à être embarquée. D'où des audiences encombrées de réclamations à propos du paiement de nolis, de

63 *Ibid.*, 4B 222, 16 mars 1724, commission d'interprète de langue anglaise, hollandaise et flamande attribuée à Jean-Baptiste Keysart, il officia pendant plus de 30 ans ; 4B 367, 2 et 4 janvier 1754, ordonnances d'enquête de vie et mœurs puis de réception aux fonctions de courtier des navires français de Toussaint Mercier de Dunkerque, établi à Sète, etc.

64 Les Fraissinet, Durand, Troussel sont les plus importants ; les Falconnet sont suisses ; parmi les Nordiques, les négociants de Brême et de Hambourg sont les plus nombreux : Geneviève Gavignaud-Fontaine et Gilbert Larguier, *Le Vin en Languedoc et en Roussillon*, op. cit., p. 82-84, « Une internationale du vin ».

65 Exemples en 1771 : 5, 7 janvier, deux patrons amenant du vin de Vinosos et de Malaga réclament les nolis de leurs cargaisons (AD 34, 4B 377).

droits de courtage, de la jauge des barriques, de la place retenue sur les bateaux à régler même si la marchandise n'était pas sur le quai en temps voulu, etc. Le quotidien des affaires et de la vie du port.

#### L'attraction sèteoise

216 Une vision à l'avantage de Sète, dira-t-on, accentuée par l'inégale conservation des sources. Elle n'est pas inexacte cependant car un des autres enseignements des enregistrements du greffe et des minutes des audiences est l'attraction croissante exercée par Sète, génératrice par contrecoup d'un dépérissement des autres sièges d'amirautés. Tant que celui de Collioure resta en sommeil, beaucoup de patrons catalans vinrent y prendre leurs congés<sup>66</sup>. C'était fréquent pour ceux d'Agde, mais aussi de Narbonne ou de Sigean. Contribuèrent beaucoup à cette attraction deux facteurs : l'acheminement vers Sète du vin depuis le Levant espagnol jusqu'aux côtes du Roussillon et du Languedoc avant qu'il ne soit réexpédié au-delà du détroit de Gibraltar, la construction des tartanes et son financement, car les patrons du golfe venaient chercher à Sète le complément de capital qu'ils ne trouvaient pas chez eux puis solliciter des prêts pour s'avitailier. Un troisième facteur, avancé à plusieurs reprises avec insistance, ne fut pas le moins important : celui de la compétence. Nombre de patrons souhaitaient voir leurs différends examinés à Sète plutôt qu'au siège de l'amirauté dont ils relevaient théoriquement<sup>67</sup>.

#### UN PERSONNEL D'INÉGALES VALEUR ET APPLICATION

Cette dernière observation invite à s'intéresser au personnel des amirautés. À nouveau, sans surprise, l'information disponible, très inégale, ratifie l'idée que l'on a déjà pu se faire des amirautés. Du XVII<sup>e</sup> siècle, on ne sait à peu près rien, seulement quelques noms de lieutenant généraux, discontinus, les amirautés n'ayant guère eu de consistance. L'information s'améliore ensuite avec des écarts sensibles d'un siège à l'autre. Quelques traits leur sont communs. Ainsi, si le recrutement des officiers ou des commissionnés eut un caractère étroitement local, ce ne furent pas dans l'ensemble des personnages de faible relief dépourvus de formation intellectuelle et juridique. Les différences l'emportent néanmoins.

<sup>66</sup> , *Ibid.*, 4E 270, fol. 10, 16 mars 1730.

<sup>67</sup> Ainsi deux Narbonnais entendent que leur différend soit jugé à Sète et non ailleurs : AD 34, 4B 367, 8 et 29 avril 1754.

Narbonne offre un premier profil, dans la droite ligne des conditions de la création de l'amirauté, avec la possession par le même individu des deux offices de maître des ports, chemins et passages, et de lieutenant général civil et criminel de l'amirauté. En 1693, ils furent acquis par Jean d'Angles, avocat au parlement de Toulouse, avec le titre de conseiller du roi ; il était issu d'une lignée originaire de la petite communauté du Lac, voisine de Sigean, où se trouvait La Nouvelle, le port de Narbonne<sup>68</sup>. L'accession à ces offices constituait l'étape d'une ascension qui avait vu les d'Angles passer de la fonction de bayle<sup>69</sup> du Lac à celle de bayle de Sigean et d'hommes liges du seigneur de cette communauté, l'archevêque de Narbonne. Une ascension rapide, fondée sur de solides bases foncières et intellectuelles : le père de Jean d'Angles était bachelier en droit, lui docteur. Décédé sans postérité, ses deux offices revinrent à son frère puîné qui avait d'abord embrassé la carrière des armes, puis en 1735 à son neveu Cyprien, docteur en droit, avocat au parlement de Toulouse, conseiller du roi comme son oncle. Cette remarquable continuité n'avait pas été de mise au xvii<sup>e</sup> siècle<sup>70</sup>. On sait peu de chose sur l'activité de Jean et de Jacques d'Angles, un peu plus sur celle de Cyprien, qui se désolait de l'anémie du port de Narbonne. Il eut à connaître en effet de la « pêche aux bœufs » introduite sur les côtes du golfe du Lion au début de la décennie 1720, immédiatement interdite<sup>71</sup>, à l'origine d'un long conflit où il se trouva pris entre la protection accordée par l'archevêque de Narbonne aux pêcheurs de Gruissan, ses vassaux, qui en plusieurs occasions lui commanda de ne pas sévir, et le secrétariat d'État à la Marine décidé à en finir avec la désobéissance des pêcheurs languedociens<sup>72</sup>, un conflit dont l'issue, radicale, fut la destruction complète aux mois de septembre et octobre 1770 des bateaux conçus pour la « pêche aux bœufs ».

Est-ce le contrecoup de cette affaire ajouté au médiocre revenu tiré de ses offices ? Il s'occupa davantage de ses terres du Lac et de Sigean, et abandonna par traité privé, le 15 mars 1772, sa charge de lieutenant général de l'amirauté à Valentin Lagarde, tout en en conservant la propriété. Ses héritiers – il mourut en 1775 –, dont son frère Jean-Baptiste, successivement alguazil<sup>73</sup> au conseil souverain du Roussillon, procureur du roi à Narbonne, subdélégué de

68 Claude-Marie Robion, « Une lignée d'officiers... », art. cit., p. 94-96.

69 Le bayle est le représentant du seigneur.

70 Il y eut six titulaires des offices au moins entre 1632 et 1693, les deux derniers étant Pierre de Pradel et Louis de Lacroix.

71 Deux bateaux « comme deux bœufs qui labourent » traînaient un filet. Celui-ci raclait le fond. La technique fut jugée destructrice.

72 Gilbert Larguier, « Pêche, environnement... », art. cit., p. 88-100.

73 Le conseil souverain du Roussillon comptait quatre alguazils, des auxiliaires de justice chargés d'exécuter les décrets de prise de corps ordonnés par la cour, les transfèrements des prévenus. Ils constituaient symboliquement la garde armée du Conseil souverain.

l'intendant au département de Narbonne à partir de 1758, eurent la même attitude à l'égard de l'office des maîtres des ports : ils le cédèrent sous les mêmes conditions à Valentin Lagarde. Jean-Baptiste d'Angles préféra acquérir une charge de conseiller du roi, maître des requêtes en la cour des comptes de Montpellier.

#### Collioure<sup>74</sup>

218

Tard venue, l'amirauté de Collioure fonctionna avec peu de moyens. Michel Serra, le premier lieutenant, resta en fonction quelques mois seulement. Pourvu au mois de juin 1739, il devint conseiller au conseil souverain du Roussillon au mois de décembre de l'année suivante. Il ne fut pas remplacé : le conseiller assesseur, son second, Joseph Balanda-Sicart, exerça *de facto* les fonctions de lieutenant en titre qu'il cumula avec celle de représentant du souverain car le titulaire du troisième office de magistrat, le procureur, était absent de la province. La situation était peu courante probablement, d'autant plus que des commissaires de l'Amiral, comme le professeur d'hydrographie, le maître de quai, ou des personnels auxiliaires attachés au siège comme un jaugeur ou un pilote, il n'y en eut jamais. En cas de besoin, on sollicitait qui pourrait rendre le service souhaité : comme interprète un tailleur de Perpignan originaire de Maastricht, un charron, l'aumônier du régiment royal italien en garnison à Collioure<sup>75</sup>.

Singularité par rapport au reste du royaume, en Roussillon les offices étaient concédés gracieusement. Les offices d'amirauté constituaient en principe une exception. En 1739, ils furent cependant attribués gratuitement. La « vénalisation » intervint en 1751 quand Balanda-Sicart devint lieutenant moyennant un prix – 200 livres – très inférieur à sa valeur. En 1773, il revendit sa finance quatre mille livres à Simon Lanquine. Ce dernier étant mort en charge sans résigner son office, celui-ci tomba aux « parties casuelles », revint en quelque sorte au droit commun roussillonnais, et fut concédé pour trois ans comme les offices de juges royaux et pourvu par lettres de commission<sup>76</sup>.

Si l'on excepte Simon Lanquine, natif de Collioure, où il résidait, tous les lieutenants furent de Perpignan et trois d'entre eux avaient préalablement été avocats au Conseil souverain et juges royaux au bailliage de Perpignan et Collioure<sup>77</sup>. Parallèlement à leur charge de l'amirauté ils exercèrent d'autres

74 Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure, 1740-1790, op. cit.*, p. 97 sq. ; François-Pierre Blanc, « Les magistrats... », art. cit.

75 AD 66, 3B 16/23, 42, 91.

76 Michel Serra : juin/juillet 1739-novembre 1740 ; Joseph Balanda-Sicart : novembre 1740-mai 1773 ; Simon Lanquine : mai 1773-fin 1784 ; Jean-François Caillhe : septembre/octobre 1785-septembre/octobre 1788 ; Michel de Vilar-Ham : septembre/octobre 1788-1790.

77 Michel Serra, Joseph Balanda-Sicart, Michel de Vilar-Ham.

fonctions : Joseph Balanda-Sicart fut professeur de droit français à l'université de Perpignan, Michel de Vilar-Ham greffier en chef du Conseil souverain.

Pour donner vie à l'amirauté de Collioure, on puisa donc au sein du bailliage de Perpignan et Collioure puisque l'office de procureur revint à Raymond Cazes qui exerçait la même fonction dans ce bailliage. Dans ces conditions, l'amirauté ne fut-elle qu'un appendice des cours de la capitale de la province, un complément pour les membres du cercle étroit de la judicature locale ? Ce qui est sûr, c'est que ce ne fut que très temporairement leur occupation principale.

## Sète

À Montpellier-Sète, la continuité fut remarquable au contraire puisque de 1692 à la Révolution les lieutenants généraux de l'amirauté se succédèrent de père en fils et petit-fils : François, André, Joseph-Suzanne Pouget. Des Pouget avaient exercé des fonctions antérieurement dans les amirautés de Sérignan-Vendres et de Frontignan, ce qui n'a probablement pas été indifférent au choix du premier lieutenant du nouveau siège<sup>78</sup>. Au premier, qui exerça jusqu'en 1727, la fondation, au second la consolidation, au troisième une notoriété qui le fit appeler à de plus hautes fonctions. Le trait principal des lieutenants généraux, si on les compare à leurs confrères du golfe, fut une réelle assiduité à Sète, au raz de l'eau peut-on dire. Ils ne furent pas indifférents aux choses de la mer, et se distinguèrent par leurs connaissances. Duhamel du Monceau cite le lieutenant général de l'amirauté de Sète parmi ses informateurs à propos d'espèces ou de l'abondance de poissons<sup>79</sup>.

Joseph-Suzanne Pouget jouit d'une réelle réputation, fit plusieurs communications scientifiques devant l'Académie royale des sciences de Montpellier avant d'en devenir membre, publia un *Mémoire sur les atterrissements des côtes du Languedoc*<sup>80</sup>, s'intéressa avec Chaptal à la culture de la soude<sup>81</sup>. Il s'agissait de nouveaux horizons pour ce lieutenant général, encore jeune<sup>82</sup>, dont le talent avait été vite remarqué par le marquis de Castries, lieutenant du roi en Languedoc, gouverneur de Montpellier et de Sète. Devenu ministre de la Marine, Castries le fit venir auprès de lui en 1784 pour être son directeur

78 Un Pierre Pouget, d'abord greffier, fut ensuite lieutenant au siège de Sérignan-Vendres, Jean de Pouget greffier au siège de l'amirauté de Frontignan.

79 Henri-Louis Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches...*, Paris, Saillant & Nyon, 1749, vol. 2, p. 276 ; 3<sup>e</sup> partie, p. 469.

80 Louis Dulieu, « La contribution aux recueils de l'Académie royale des sciences », *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, vol. 11, 1958, p. 250-262.

81 Chaptal raconte comment il engagea son ami à reprendre des expériences sur la culture de la soude que les états de Languedoc essayaient alors d'encourager. Le marquis de Castries, ministre de la Marine, lui procura quatre livres de barille pour ensemer. Jean-Antoine Chaptal, *Chimie appliquée aux Arts*, Paris, Déterville, 1807, vol. 2, p. 133-134.

82 Il était né le 11 février 1745.

général des ports et arsenaux, puis il l'envoya à Saint-Domingue comme commissaire général<sup>83</sup>.

#### DES DYSFONCTIONNEMENTS À LA VEILLE DE LA RÉVOLUTION

220 Un lieutenant muni d'une simple commission le suppléa à Sète<sup>84</sup>. Sa promotion ne fit qu'accentuer la dissymétrie entre les sièges d'amirauté du golfe. En Roussillon, la réduction du principal office au droit commun de la province qui faisait du lieutenant un homme de passage – trois ans d'exercice seulement – marque l'incapacité de Collioure à acquérir un lustre suffisant. Les amirautés d'Agde et de Narbonne n'en avaient pas davantage, en partie à cause de l'affaire de la « pêche aux bœufs » où les lieutenants s'étaient trouvés pris entre les ordres du ministère – Cyprien d'Angles se vit convoquer à la Cour afin de rendre compte de son inaction – et le soutien apporté aux pêcheurs en infraction par l'archevêque de Narbonne et l'évêque d'Agde. Monseigneur Dillon, président des états de la province, n'hésita pas à reprocher vertement à l'intendant d'exécuter des ordres contraires aux intérêts de la province<sup>85</sup>. Cette situation, qui s'était prolongée des années, n'avait pas contribué à renforcer leur autorité sur le littoral.

Cyprien d'Angles, on l'a vu, s'était mis en retrait. Son successeur, Valentin Lagarde, suscita rapidement de nombreuses plaintes, notamment dans l'exercice de son office de juge des traites. La cour des aides le suspendit en 1785 « pour raison de forfaiture et de malversation ». Concernant l'amirauté, les plaintes pour arbitraire s'accumulèrent aussi. Lagarde, remplacé par le procureur du roi ou par un avocat, ne se montrait plus guère à la fin de la décennie 1780, ne présidait plus les audiences. D'ailleurs les audiences étaient peu nombreuses puisque des mois entiers pouvaient s'écouler sans qu'il y en eût<sup>86</sup>.

La réputation du lieutenant d'Agde était encore plus mauvaise. Les propos d'Antoine Chardon dans son procès-verbal de visite de 1785 confirment ce que l'on disait déjà de lui lors du conflit de la « pêche aux bœufs » : il ne tenait aucun compte des règlements, ne communiquait pas les lois comme il y était tenu, couvrait et pratiquait toutes sortes de fraudes, conservait par devers lui les droits de la visite des navires qui revenaient en principe à l'huissier visiteur. Un arrêt du Conseil d'octobre 1784 le suspendit de toutes fonctions. Le procureur

83 Il mourut devant Port-au-Prince en 1793.

84 Son père fut mis aussi à contribution et présida des audiences : AD 34, 4B 332, 1787.

85 *Ibid.*, C 787.

86 Le dernier registre des audiences tenues par les officiers de l'amirauté de Narbonne en mentionne 25 pour 32 mois d'exercice : AD 11, 71C 39, 14 octobre 1786-27 mai 1789. Plusieurs mois s'écoulaient sans audience : 9 janvier-17 septembre 1788, 1<sup>er</sup> octobre 1788-21 février 1789.

du roi étant un de ses oncles, on les suspecta de connivence. Suspendu, il se démena pour que son fils, connu très défavorablement, lui succédât<sup>87</sup>. Au vu du désordre régnant au greffe et de l'étroitesse du ressort de cette amirauté, Charron suggérait même sa suppression, et proposait de la partager entre Sète et Narbonne.

À la veille de leur suppression, les amirautés du golfe du Lion n'étaient donc pas au meilleur de leur fonctionnement<sup>88</sup>. Ces circonstances étaient largement fortuites : des hommes étaient en cause, comme les conditions de leur recrutement. L'affaire de la « pêche aux bœufs » avait révélé également les limites de la capacité d'action des lieutenants sur les populations littorales, et par là contribué à affaiblir leur autorité.

En dehors de Sète où la capacité des lieutenants et l'essor du port étaient allés de pair, les amirautés du golfe du Lion n'étaient jamais parvenues à s'imposer vraiment comme des administrations de premier plan.

---

<sup>87</sup> Joachim Darsel, « L'amirauté en Languedoc et Roussillon... », art. cit., p. 19-20.

<sup>88</sup> Au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle le siège d'Aigues-Mortes était aussi resté temporairement sans officiers, Joachim Darsel, art. cit., p. 18. Une fermeture prolongée du dépôt des Archives départementales du Gard n'a pas permis de consulter le petit fonds de cette amirauté.



## 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 ducal : l'exemple breton. Fin xv<sup>e</sup>-début xvii<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, *Naufages et pillages en Léon (1681-1815)*, Morlaix, Skol Vreizh, 2000.
- Michael JONES, « L'amirauté et la défense des côtes de Bretagne à la fin du Moyen Âge », dans *Défense des côtes et cartographie historique*, Paris, CTHS, 2002, p. 17-32.
- Olivier LEVASSEUR, *Le Trégor au siècle de l'Amirauté (1691-1791)*, mémoire de DEA, université de Rennes 2, 1990.
- , *Les Usages de la mer dans le Trégor du XVIII<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 lamenieurs 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'ordonnance 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.