

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. Michel Aumont – 979-10-231-1408-9



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

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

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

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

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

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

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

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

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

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

Marine, État et politique [n° 14]

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

La Puissance navale [n° 16]

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

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

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

SOMMAIRE

Éditorial

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

I. DOSSIER

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

Introduction

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

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

Éric Barré	21
------------------	----

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

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

De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne

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

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

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

Le traité sur l'Amiral de France de La Popelinière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II

VARIA

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

III POSITIONS DE THÈSES

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

IV COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne</i>	405
Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), <i>Fureur et cruauté des capitaines en mer</i>	407
Philippe Haudrère, <i>Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle</i>	408
Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), <i>Dictionnaire des corsaires et pirates</i>	410
Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff, <i>Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Touffaire (1771-1794)</i>	412
Bruno Marnot, <i>Le Refus du déclin : le port de Bordeaux au XIX^e siècle</i>	413
Éric Chaumillon, Emmanuel Garnier, Thierry Sauzeau, <i>Les Littoraux à l'heure du changement climatique</i>	419
Christophe Cérino, Michel L'Hour et Éric Rieth (dir.), <i>Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation</i>	421

I. DOSSIER

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

LE FONCTIONNEMENT DE L'AMIRAUTÉ DE GRANVILLE
ET SES RAPPORTS AVEC L'ARMEMENT MARITIME
AU XVIII^e SIÈCLE¹

Michel Aumont

*docteur en histoire, Centre de recherche en histoire quantitative,
Université de Caen Basse-Normandie*

Les sièges d'amirauté sont des juridictions d'exception à compétence judiciaire, chargées de régler la vie maritime pour toutes affaires autres que celles dans lesquelles la Marine royale est concernée².

La lecture de différents articles ayant trait aux amirautés particulières laisse à penser que ces dernières étaient sur le déclin au XVIII^e siècle et qu'elles ne servaient plus qu'à délivrer les congés. Les registres du fonds Marine des Archives nationales, à défaut des archives de l'amirauté de Granville³, montrent qu'elles oeuvraient toujours pleinement. Dans quelle mesure ? Dans quels domaines ? À partir de l'exemple granvillais, nous verrons sommairement comment elles fonctionnaient au XVIII^e siècle mais, surtout, qui étaient les officiers de l'amirauté et quels rapports ils entretenaient avec les armateurs d'un port.

LES DÉBUTS DE L'AMIRAUTÉ DE GRANVILLE, GENÈTS ET DÉPENDANCES

L'existence du siège de l'amirauté de Granville remonte au XVI^e siècle. Son origine demeure encore inconnue puisque nous ne savons pas si son existence est le fruit d'un transfert ou d'une fusion. Le rapport du commissaire Daniel

- 1 Cet article a été écrit en 2006 à l'occasion du colloque qui s'est tenu à Granville, les 22 et 23 septembre, lorsque j'étais doctorant. Pour de plus amples explications sur ce sujet, je me permets de renvoyer à la version publiée de ma thèse de doctorat en histoire : *Les Corsaires granvillais : une culture du risque maritime, 1688-1815*, Rennes, PUR, 2013.
- 2 Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative, 1669-1792*, thèse de doctorat en droit, université Panthéon-Assas, 1975, vol. 1, p. 162.
- 3 Les archives locales de Granville ont entièrement disparu lors des bombardements de Saint-Lô, le 6 juin 1944. On y avait en effet conservé les archives de l'amirauté, celles du juge de paix, celles du tribunal de commerce, ainsi que la grande majorité des archives notariales du port bas-normand.

Marc Antoine Chardon, envoyé par le ministre pour inspecter les amirautés françaises, expliquait en 1783 :

On ne peut savoir précisément la date de la création du siège de l'amirauté de Granville. L'édit de Henri II, du mois d'avril 1554, qui crée des charges dans les amirautés de Normandie ne fait nulle mention de celle de Granville, mais d'un siège établi à Genêts. Ce bourg situé sur la grève, à quatre lieues de Granville, deux d'Avranches et une du mont Saint-Michel, est actuellement un petit port oblique⁴ du ressort de l'amirauté de Granville ; il est à présumer que le siège de Genêts n'a été transféré à Granville qu'à cause de l'accroissement du commerce de cette ville ; les officiers prennent la qualité d'officiers de l'amirauté de Granville, Genêts et dépendances⁵.

224

Ce transfert aurait eu lieu avant le 13 mars 1590, puisqu'une sentence datée de ce jour a été signée par Henry des Doitils, lieutenant en l'amirauté de Granville. Pourtant Louis Mayeux-Doual⁶ affirme qu'il existait auparavant une amirauté à Granville, jouxtant celle de Genêts, puisque,

en 1572, le sieur Du Pont-Roger, écuyer, en faisait l'intérim en l'absence du titulaire. Jean Pigeon la Noé et Henri Desdoitis, qui furent respectivement pourvus de cet emploi par l'Amiral de France, Anne, duc de Joyeuse, l'un en 1584, et l'autre en 1586, prenaient encore le titre de lieutenant ordinaire de l'amirauté aux sièges de Granville, Lingreville et Bricqueville. Mais, en 1597, cette charge fut conférée à titre d'état et d'offices par lettres patentes du roi Henri IV, à Olivier Desdoitis, fils et successeur d'Henri Desdoitis, dont nous venons de parler⁷.

Selon lui, la réunion de l'amirauté de Genêts aurait eu lieu quelques années après 1597. Création ou transfert ? Le commissaire de marine François Sicard, qui inspecta les amirautés normandes en 1731, ne semble pas nier une possible existence préalable⁸. Il est probable qu'une amirauté existait à Granville en même temps qu'à Genêts, ou quelques années plus tard, après sa création, et que cette dernière lui fut intégrée en raison de la prise d'importance de la cité granvillaise. Cela se serait donc passé à la fin du XVI^e siècle, sous le règne d'Henri IV. Le ressort du siège de cette amirauté s'étendait au nord jusqu'au petit fleuve côtier de la

4 Un port oblique était un port sans siège d'amirauté ; il dépendait donc d'une amirauté située dans un autre port.

5 Archives nationales, Marine (désormais AN, Marine), C⁴174, fol. 659-660.

6 Louis-Jean-Baptiste Mayeux-Doual, *Mémoires historiques, nautiques et statistiques sur la ville, le port et le canton de Granville*, Marseille, Laffitte Reprints, 1978. L'auteur écrit ce livre lors de sa retraite passée à Granville, où il avait été auparavant nommé au commandement militaire, en 1818, comme lieutenant du roi.

7 *Ibid.*, p. 43-44.

8 AN, Marine, C⁴159, pièce 29.

Vanlée séparant la paroisse de Bréhal de celle de Bricqueville-sur-mer et, au sud, jusqu'au Couesnon, qui sépare la Normandie de la Bretagne⁹.

L'ADMINISTRATION DE LA VIE MARITIME LOCALE

L'amirauté est donc une juridiction d'exception importante avec un tribunal chargé de juger de la vie maritime dans son secteur géographique. « En réalité, la fonction principale de l'amirauté est d'administrer la vie maritime¹⁰ ». Elle devait en effet exercer la police¹¹ des ports (bassins, quais, approches), la police des côtes (la bonne conservation du rivage, la coupe du varech, les naufrages, les bris et échouements, mais aussi les noyades, la lutte contre la féodalité maritime, et la milice garde-côte), la police des activités maritimes comprenant constructions navales (la construction des navires, leur immatriculation et la détermination du tonnage), la navigation (le contrôle du navire avant son départ et après son arrivée, la composition de l'équipage), le commerce maritime (le contrôle des contrats maritimes), la pêche en mer et sur les côtes (accès aux lieux de pêche, temps et moyens de pêche, nature des poissons et vente), la juridiction des prises (organisation du jugement des prises au XVIII^e siècle et intervention dans la procédure des prises), la police des gens de mer que ce soit les personnels navigants (réception et contrôle de l'aptitude des personnels de direction des navires marchands, la discipline des matelots, la protection des intérêts des personnels navigants), les autres gens de la mer (les pêcheurs à pieds, les charpentiers et constructeurs de navires, les auxiliaires de la navigation et du commerce maritime, les gens de couleur).

L'amirauté granvillaise est un siège ressortissant à la table de marbre du palais à Rouen et, de là, au parlement de Rouen. À ses débuts, on y trouvait un lieutenant général – qui représentait l'amiral dans le port et rendait la justice en son nom aux gens de mer –, un procureur du roi – qui représentait les intérêts du roi –, et un greffé.

Le siège de lieutenant général d'amirauté appartient aux Pigeon, « sieurs » de la Noë, jusqu'en 1625, date à laquelle Jean Le Sauvage, « sieur » de Vaufévrier,

9 Entres ces deux limites étaient concernées les paroisses bordant directement la mer, à savoir du nord au sud : Bréhal, Saint-Martin-le-vieux, Coudeville, Bréville, Donville, Granville, Saint-Pair, Bouillon, Carolles, Champeaux, Saint-Jean-le-Thomas, Dragey, Genêts, Vains, Marcey-les-Grèves, le Val-Saint-Pair, Pontaubault, Céaux, Courtils-le-bas, Huisnes-sur-mer, Ardevon, Les Pas, Beauvoir, Moidrey, Pontorson, le Mont-Saint-Michel. Cette liste est donnée en 1731 par le rapport Sicard. Nous remarquons que les trois communes de Pontorson, Moidrey et Les Pas ne bordent pas la mer. Elles étaient cependant incluses dans l'amirauté puisque le fleuve côtier Couesnon les traversait, que l'on y pêchait ou y avait pêché, et que l'influence de la marée s'y faisait sentir.

10 Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France...*, op. cit., vol. 2, p. 70.

11 *Police* signifie ici *bon ordre, bon fonctionnement, bonne administration*.

en fit l'acquisition. Grâce au versement d'un droit annuel – la *paulette* – qui permettait aux officiers de transmettre à leurs décès la propriété de leurs offices à leurs héritiers, cette charge resta dans la famille Le Sauvage pendant 165 ans jusqu'en 1790, date de la suppression des amirautés de France. Selon Joachim Darsel, la famille Pigeon – sieurs de la Noë et de Saint-Pair – monopolisa la charge de procureur du roi¹². Si la famille Le Sauvage, titulaire du siège de lieutenant général, garde ses distances avec le monde marin, puisqu'on n'y trouve aucun armateur ou capitaine, la famille Pigeon compte de nombreux armateurs et capitaines. Sans l'affirmer catégoriquement, on peut légitimement penser que cette dernière sut profiter de son appartenance simultanée au milieu juridique et au monde du négoce maritime pour bien mener ses intérêts.

En 1731, l'amirauté granvillaise se composait d'un lieutenant civil et criminel et d'un procureur du roi. À cette date,

226

Monseigneur l'Amiral a à Granville un receveur de ses droits, ils montent à 1 200 ou 1 500 livres par an. Il y a un maître de quai, pourvu d'une commission de Son Altesse Sérénissime depuis environ deux ans, sans appointement ni émolument. C'est à cette condition qu'il a été pourvu. Il n'y a point de maître d'hydrographie, ni personne qui enseigne la navigation. Un pilote du Havre s'y était venu établir depuis 18 mois mais, n'y ayant pas trouvé à pouvoir subsister avec sa famille par le peu d'écoliers qu'il avait, il s'en est retourné au Havre, il y a environ trois mois¹³.

La composition du personnel de l'amirauté varia cependant au fil du temps. Le rapport d'inspection établi en 1783 par le commissaire Chardon précise :

Le siège est composé d'un lieutenant général civil et criminel, d'un procureur du roi, d'un substitut – décédé, il y a trois mois –, de trois procureurs postulant¹⁴, de douze huissiers visiteurs et de deux huissiers audienciers. Les offices pour la plupart ont été créés par l'édit du mois de mai 1711. Les trois charges de procureur n'ont été levées qu'en 1770, par le sieur Deslandes, mais beaucoup trop tôt malheureusement pour le public, puisque les salaires de ces officiers augmentent les frais de procédures au moins d'un quart de ce qu'ils étaient auparavant. Ces officiers perçoivent au siège de l'amirauté les mêmes droits que les procureurs de Baillages démembrés¹⁵.

12 Joachim Darsel, « L'amirauté de Granville », *Revue de l'Avranchin et du Pays de Granville*, t. 43, n° 247, juin 1966, p. 104-119.

13 AN, Marine, C⁴ 159, pièce 29.

14 *Postulant* signifie ici *pratiquant des actes de procédure*. Toutes les précisions techniques concernant les procédures et le vocabulaire juridique de cette partie concernant l'amirauté ont été obtenues auprès d'Alain Berbouche, docteur en Droit, maître de conférences à l'université de Rennes I. Qu'il en soit ici vivement remercié.

15 AN, Marine, C⁴ 174, p. 660.

S'il n'y avait toujours qu'un seul lieutenant civil et criminel, qui exerçait seul, totalement et pendant toute la durée de sa carrière, toutes les compétences attribuées à son siège au civil et au criminel, la composition du personnel a évolué entre 1731 et 1783. On peut penser logiquement que l'essor important du port au cours de ces décennies ainsi que l'intensité de l'activité corsaire lors de la guerre de l'Indépendance américaine ont apporté un surcroît de travail et, par voie de conséquence, la nécessité d'employer davantage d'officiers subalternes : les huissiers visiteurs et les huissiers audienciers. D'autres raisons peuvent cependant être invoquées. En 1711, des charges avaient été créées par la monarchie qui multipliait les expédients dans le but de renflouer les finances de l'État, au bord de la banqueroute après les dépenses engagées pour la guerre de Succession d'Espagne. La vente de ces offices devait rapporter de l'argent. Malheureusement, « ces offices restèrent vacants dans la plupart des sièges, leur revenu prévisible étant beaucoup trop faible et aléatoire pour tenter d'éventuels acquéreurs¹⁶ ». Ce fut certainement le cas à Granville. L'armateur Nicolas Deslandes, rompu aux affaires commerciales mais aussi judiciaires, remarqua la vacance de ces charges et comprit le bénéfice qu'il pouvait en tirer. Trois charges de procureurs postulant furent ainsi pourvues à la suite de sa démarche en 1770¹⁷.

[Nicolas Deslandes] fut d'abord destiné au barreau pendant qu'il faisait son droit. Il travaillait dans l'étude d'un procureur, première école des magistrats et des jurisconsultes qui veulent s'instruire. Son inclination à son activité le portant sans cesse du côté du commerce, il épia les occasions de se rapprocher d'un port où il put se livrer à son goût. Il découvrit qu'il avait été créé quatre charges de procureur en l'amirauté de Granville qui n'avaient point été levées. Il en traita de toutes les quatre aux parties casuelles¹⁸ pour les faire gérer¹⁹. Les avocats de Granville lui firent un procès et le forcèrent à se faire recevoir à l'une de ses charges. Il le fit pour les conserver, les accréditer et en tirer meilleur parti. Il conserva ses charges deux ans, pendant lesquels il fit quatre armements pour la pêche de la morue au banc et à la côte de Terre-Neuve... Sa spéculation sur les quatre charges de procureur eut le succès qu'il en attendait : elles lui avoient coûté 1 200 livres les quatre ; il en retira 22 000 livres dont il augmenta son commerce²⁰.

16 Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France...*, *op. cit.*, vol. 1, p. 232.

17 Ou quatre selon le dossier Deslandes déposé aux AN, Marine, C⁷85.

18 Les parties casuelles constituaient le bureau de vente des offices publics.

19 Sans doute par quelqu'un d'autre.

20 AN, Marine, C⁷85, dossier Deslandes, mémoire non folioté, daté du 12 avril, date correspondant à son envoi.

En d'autres termes, Nicolas Deslandes avait remarqué que quatre charges de procureur dans l'amirauté granvillaise n'avaient pas encore été levées – ce qui signifiait *achetées*. Ayant compris que l'édit de 1711 permettait à « tous marchands, négociants et gens entendus au fait du commerce et de la navigation de les acquérir et de les exercer », donc d'être candidat à certains offices de l'amirauté sans être nécessairement gradués, c'est-à-dire diplômés en droit voire avocats²¹, il exerça et cumula les fonctions de ces procureurs postulants à Granville, mais sans avoir été reçu sur ces offices, c'est-à-dire avoir été accrédité par la juridiction en question, ce qui contrariait fortement les avocats granvillais qui l'obligèrent dès lors à le faire. Autorisé à exercer les charges acquises pour la somme de 1 200 livres, il les garda pendant deux ans, avant de les revendre 22 000 livres. L'énorme bénéfice qu'il en tira profita à son négoce.

LE FONCTIONNEMENT DE L'AMIRAUTÉ DE GRANVILLE

Les officiers du siège de l'amirauté granvillaise réglèrent leurs jugements sur l'ordonnance de 1667 pour le civil et sur celle de 1670 pour le criminel. Quant aux matières consulaires de leur compétence, ils suivaient celle de 1673 et l'ordonnance de 1681 ainsi que les édits, déclarations, règlements et arrêtés du conseil concernant les affaires maritimes sous les lois qu'ils observent relativement à cet objet²².

Au quotidien, son fonctionnement laissait parfois à désirer, si l'on en croit une lettre écrite en 1780 par le commissaire aux classes granvillais Quesnel²³ :

On ne peut refuser au lieutenant général et au procureur du roi beaucoup de talents et de connaissances, mais le premier est adonné à la table, et presque toujours à sa campagne. Le procureur du roi est très âgé et infirme, et absent de la ville également pendant presque toute l'année. Il en résulte que presque toutes les affaires de ce tribunal languissent ; et c'est la principale plainte qui ait été portée contre eux car il n'en a été porté aucune contre leur probité²⁴.

Ce jugement, qui reconnaît tout à la fois la compétence, l'honnêteté, mais aussi la lenteur dans le règlement des affaires, peut faire sourire et faire croire à une particularité singulière de l'amirauté granvillaise. Il semble bien pourtant que cette même lenteur se retrouvait dans d'autres sièges d'amirauté particulière

²¹ René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Jérôme Legier, 1760, t. 1, p. 160.

²² AN, Marine, C⁴174, p. 668.

²³ Les commissaires aux classes étaient en effet chargés de surveiller les agissements des officiers des amirautés pour le compte du ministère de la Marine.

²⁴ AN, Marine, B¹93, fol. 148.

sous l'Ancien Régime, si l'on en croit la correspondance entre le ministère et les différents ports de France. Une explication, parmi d'autres possibles, peut être établie en étudiant les rapports entre les officiers d'amirauté et les armateurs.

Avec l'exemple de Deslandes, nous comprenons que les rapports entre les officiers de cette amirauté et l'armement maritime étaient multiples et souvent convergents. Il n'y a là, en vérité, rien de choquant et d'incompatible. Dans une petite ville comme Granville, les perspectives de carrières des familles aisées étaient plutôt réduites. À une époque où l'on pouvait acheter toute charge lorsque l'on en avait les moyens, les familles n'hésitaient pas à cumuler des fonctions. Les conséquences pouvaient cependant être graves : à mélanger les genres, on engendre un flou dont profitent les mal intentionnés. Les armateurs eurent tendance à profiter de leurs relations avec les membres de l'amirauté pour prendre quelques libertés, notamment durant la guerre de l'Indépendance américaine. Ils imaginèrent plusieurs combines pour gagner de l'argent au détriment des équipages. Par exemple, certains d'entre eux retardaient volontairement les liquidations particulières et générales et le versement du dernier tiers des avances après le désarmement du navire corsaire²⁵. Les équipages souffraient fortement de ces retards de paiement. Très souvent, les matelots, à court d'argent, en arrivaient à vendre leurs parts de prise à prix réduit à ces mêmes armateurs pour pouvoir survivre. La pratique semblait courante à Granville, mais aussi dans les autres ports. Tout cela était pourtant interdit par la Déclaration du 24 juin 1778 et l'arrêt du Conseil d'État du 12 juin 1781²⁶. Plusieurs conflits éclatèrent donc entre les équipages et certains armateurs. Bretel de Vaumartin, Ernouf et La Houssaye – armateurs de l'*Américaine* et du *Patriote* –, mais aussi Nicolas Deslandes – armateur du *Monsieur* et de la *Madame* –, soit les plus gros armateurs du port, furent vivement contestés par les équipages. Certaines affaires furent jugées par l'amirauté granvillaise qui donna tort aux armateurs, ou encore par le Conseil des prises qui condamna, le 12 mars 1783, les armateurs de l'*Américaine* : ces derniers n'avaient toujours pas fini de payer leur équipage depuis son retour, le 3 juillet 1780²⁷.

Une lettre du secrétaire d'État à la Marine, le maréchal de Castries, datée du 4 janvier 1782, engagea le lieutenant général de l'amirauté granvillaise, Le Sauvage, « d'être plus exact à l'avenir » pour faire respecter les délais. Une autre, datée du 8 mars 1782, envoyée aux amirautés de France dénonçait les responsables : « Ces abus ne peuvent provenir que de négligences de la part des procureurs du roi de l'amirauté, à poursuivre les armateurs qui ne se conforment

25 AN, Marine, B³717, fol. 203-205.

26 AN, AD VII 8 a, n^o 123.

27 *Code des prises*, Paris, Imprimerie royale, 1794, t. 2, p. 1004-1005.

pas à la loi²⁸... ». Le maréchal soulignait ainsi que, depuis l'arrêt du Conseil du 11 novembre 1781, rappelé par l'arrêt du 15 décembre 1782²⁹, ils avaient le droit et le devoir de poursuivre les armateurs qui ne se conformaient pas à la Déclaration du 24 juin 1778. Toutefois, lorsque les officiers et les armateurs entretenaient des rapports très proches – liens de famille ou d'amitié, ou d'intérêts³⁰ –, il devenait très difficile d'attaquer un armateur peu scrupuleux.

Quand Daniel Marc Antoine Chardon³¹, commissaire départi pour la visite des ports, arriva à Granville, le 17 août 1783, soit deux semaines avant la fin de la guerre, il reçut de nombreuses plaintes. Le commissaire aux classes granvillais, scandalisé par ces abus et ces pratiques imputables aux armateurs et aux officiers de l'amirauté, s'en fit l'écho auprès du secrétariat d'État à la Marine : « J'ai profité de l'apparition de M. Chardon pour lui faire connaître les abus, et le peu d'exactitude des armateurs de ce port ainsi que celui des officiers de l'amirauté pour le paiement des parts de prise que les armateurs ont faites chez eux³²... ». Il se fit l'avocat des matelots, conscients d'avoir été dupés : « Les marins qui ont vendu leurs parts de prises sont aux regrets, prétendent qu'il y a lésion dans les marchés qu'ils ont fait³³... ».

Le commissaire Chardon intervint en faveur des équipages en se référant à l'ordonnance de 1689 dont il leur donna une copie :

Les officiers de l'amirauté ont eu les ordres les plus précis de ne pas différer désormais et à terminer toutes les liquidations qui concernent ces armateurs [...]. D'après ces dispositions, il y aurait tout lieu de pouvoir croire qu'il serait pressé d'en finir, mais nous avons à faire à un ouvrier³⁴ furieusement adroit pour en venir à ses fins, et avec lequel il ne faut répondre de rien [...]³⁵.

28 Granville, Musée du Vieux Granville, 8 mars 1782, Lettre de M. de Castries.

29 AN, AD VII 8 a, n° 131.

30 Les officiers d'amirauté n'ont théoriquement ni le droit de s'intéresser dans les corsaires ni de se rendre adjudicataires d'objets provenant des prises mais, là encore, il semble que des combines existaient puisqu'une ordonnance du 15 janvier 1783 (AN, AD VII 8 a, n° 135) rappelle cette interdiction et son bienfondé : « Sa Majesté étant informée que quelques officiers des amirautés ont pris des intérêts dans des bâtiments armés en course dans l'étendue de leur ressort, ce qui est contraire au bon ordre et à la règle, puisque les officiers des Amirautés pourraient être chargés de l'instruction des prises faites par les mêmes corsaires dans lesquels ils auraient pris un intérêt [...] directement, ni indirectement, à peine d'interdiction et de quinze cents livres d'amende ».

31 Daniel-Marc-Antoine Chardon, auteur du *Code des prises ou Recueil des édits, déclarations, lettres patentes, arrêts, ordonnances, règlements et décisions sur la course et l'administration des prises, depuis 1400 jusqu'à présent*, Paris, s.n., 1784, 2 vol.

32 AN, Marine, B³ 717, fol. 203, 20 août 1783 : Lettre de M. Quesnel, commissaire des classes de Granville au secrétaire d'État à la Marine, le marquis de Castries.

33 *Ibid.*

34 Il parle de l'armateur Nicolas Deslandes.

35 AN, Marine, B³ 717, fol. 203, 20 août 1783 : Lettre de M. Quesnel, commissaire des classes de Granville au secrétaire d'État à la Marine, le marquis de Castries.

Connaissant aussi bien les affaires juridiques que maritimes, grâce à ses charges de procureur et à son négoce, Nicolas Deslandes refusait d'entendre raison en arguant que « cette ordonnance n'a point d'effet rétroactif³⁶. » La situation étant bloquée, le malheureux commissaire aux classes eut la lourde et impossible tâche de résoudre le problème : « Je suis chargé par M. Chardon de réviser ces paiements et de faire remettre toute chose en règle, je vais le tenter mais je suis bien éloigné de penser que je vais y réussir³⁷. » Que pouvait-il faire en effet ? Pouvait-il résoudre un problème engendré par une confusion des genres que permettait la société d'Ancien Régime ? Ne se faisant guère d'illusion sur les chances d'un succès quelconque, il conclut même sa lettre par ces propos désabusés : « Je vais les laisser se débattre à l'amirauté, me contenter à en rendre compte³⁸ ».

LA FIN

Sous la Révolution française, l'amirauté locale fut fortement critiquée par la population. Lorsque le cahier de doléances fut rédigé, les Granvillais demandèrent la suppression des juridictions d'exception « qui ne sont d'aucune utilité », y compris l'amirauté³⁹. Ils réclamaient plus précisément, dans l'article 18, la suppression de la visite des navires avant leur départ et après leur arrivée : « abusive et particulièrement à charge à Granville », des droits sur les prises et ventes des navires mais aussi le rétablissement des formes dans les réceptions de capitaines suivant l'ordonnance de 1681⁴⁰. Détail insolite, ce fut le lieutenant général de l'amirauté lui-même, M. Le Sauvage, qui fut élu député par l'assemblée générale de la ville pour porter le cahier de doléances au baillage de Coutances et représenter le tiers état de la ville. Était-ce la volonté sincère de défendre de belles convictions ou une précaution afin de se présenter dans les meilleures conditions dans un système nouveau qu'il pressentait ? Nul ne le sait. Toujours est-il que l'Assemblée constituante supprima l'Amiral de France et les amirautés⁴¹. Les nombreuses attributions de l'amirauté furent dès lors partagées entre plusieurs administrations. Celle de Granville disparut officiellement le 1^{er} janvier 1792⁴².

36 *Ibid.*

37 *Ibid.*

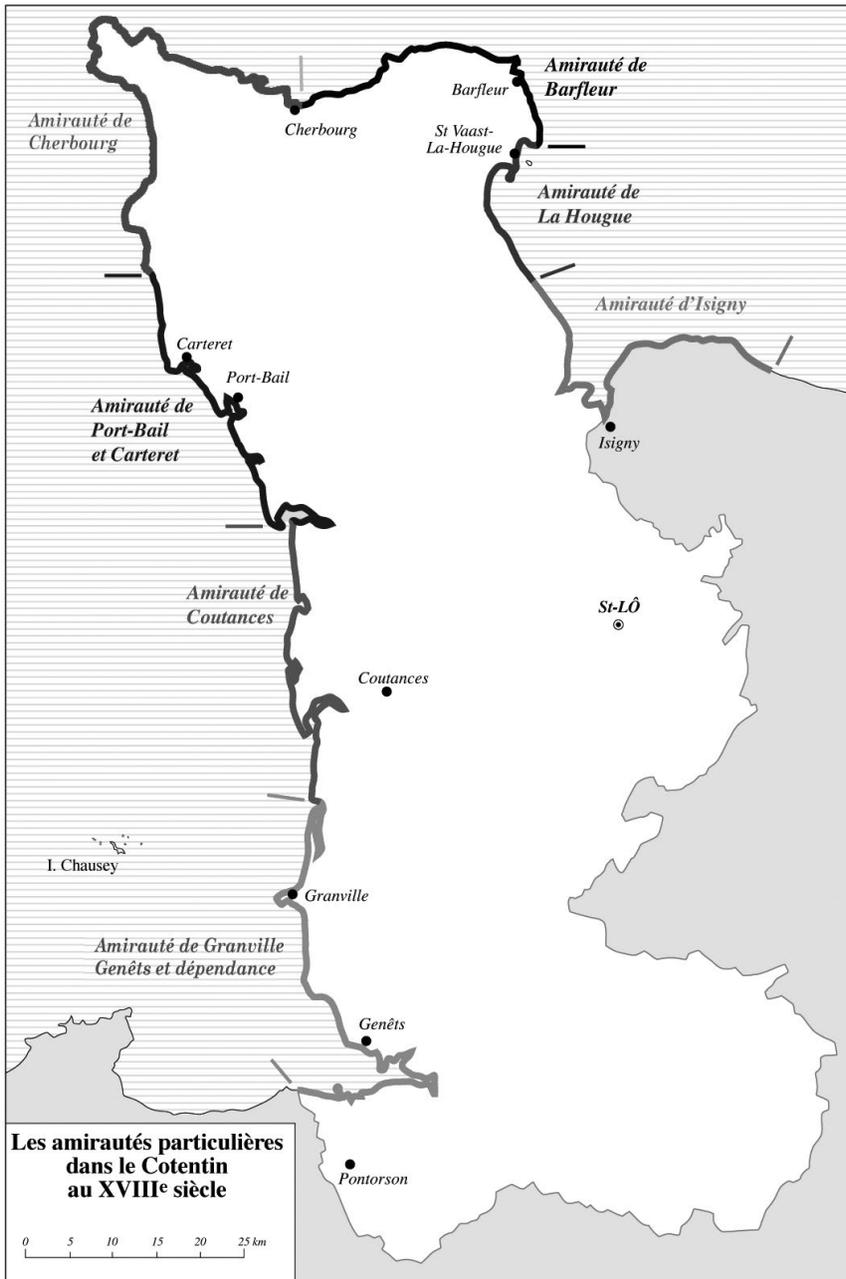
38 *Ibid.*

39 Émile Bridrey, *Cahiers de doléances du baillage de Cotentin pour les états généraux de 1789*, Paris, Imprimerie nationale, 1907, article 7, p. 111-127.

40 *Ibid.*, p. 111-127.

41 Article 8 du titre XIII du décret du 11 novembre 1790 sur l'organisation du royaume, et article 1^{er} du titre V de la loi du 13 août 1791 sur la police de navigation et des ports de commerce.

42 Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France...*, *op. cit.*, t. 1, p. 319.



Carte 1. Les amirautes particulieres dans le Cotentin au XVIII^e siecle.
Sources : AN, Marine, C⁴ 159 piéces 26-40.

BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

- (dir.), *L'Amirauté en Bretagne, des origines à la fin du XVIII^e siècle*, Rennes, PUR, 2012.
- Samuel LE GOFF, *L'Amirauté de Vannes (1691-1792), un tribunal et ses officiers*, mémoire de DEA, université de Rennes 2, 1998.
- A. LE MASSON, *Société et criminalité dans le port de Nantes au XVIII^e siècle (1699-1723)*, mémoire de maîtrise, université de Rennes 2, 1989.
- Marie Pierre LE MENTEC, *Les Pilotes 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.