

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. Sylvain Coindet – 979-10-231-1409-6



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

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

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Marine, État et politique [n° 14]*

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

*La Puissance navale [n° 16]*

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

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

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

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

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

Jean Mascart

## SOMMAIRE

### Éditorial

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

### I. DOSSIER

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

### Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## II

### *VARIA*

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

### III POSITIONS DE THÈSES

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

### IV COMPTES RENDUS

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





I. DOSSIER

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



# NAUFRAGES ET ACCIDENTS MARITIMES DANS L'AMIRAUTÉ DE CORNOUAILLE AU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE

Sylvain Coindet

Université de Bretagne sud, CERHIO CNRS UMR 6258

Université européenne de Bretagne

En matière d'accidents maritimes, aucune portion du littoral français n'a bénéficié d'autant d'attention que la Cornouaille bretonne à l'époque moderne. À la fois point de passage obligé pour les rouliers des mers et les barques de cabotage franchissant le seuil de navigation que constitue encore aujourd'hui le raz de Sein, le littoral de l'évêché de Cornouaille<sup>1</sup> fut le théâtre de 336 naufrages entre 1721 et 1791<sup>2</sup>. Ce chiffre, bien qu'il ne prenne pas en compte les naufrages des navires du roi, dont la compétence échappe à l'amirauté, rend compte pour partie de l'accidentologie des navires de commerce sur cette portion du littoral breton. Cette localisation de l'accident sur le rivage écarte également les bâtiments « perdus corps et biens » qui constituent à de nombreux égards un vide historiographique dont l'ampleur minore d'emblée toute tentative de dénombrement exhaustif des accidents maritimes par le recours aux archives.

D'Henri Bourde de la Rogerie à Alain Cabantous, en passant par Marie-Christine Theurkauff<sup>3</sup>, à laquelle l'auteur des *Côtes barbares* doit beaucoup, ce sont trois générations d'archivistes, d'étudiants, de chercheurs

- 1 Les frontières maritimes des ressorts d'amirauté peuvent se définir en Bretagne par rapport aux limites des évêchés. Le ressort de l'amirauté de Cornouaille s'étend des rives de l'Elorn à la Laïta, à l'exception du quartier de Saint Thomas de Landerneau, couvert par le ressort de l'amirauté de Léon malgré sa situation géographique.
- 2 Ce dépouillement correspond peu ou prou au relevé effectué par Henri Bourde de la Rogerie au début du xx<sup>e</sup> siècle, celui-ci évaluant le fonds à 332 naufrages. Il a été possible, au travers de recoupements, d'affiner cet inventaire pour le porter à 336. Bien que des procédures relatives à des naufrages soient instruites, de manière éparse, avant 1721, ce « court xviii<sup>e</sup> siècle » correspond à un fond cohérent rassemblant de manière sérielle l'ensemble des procédures instruites par le siège particulier de Quimper, aujourd'hui conservées aux Archives départementales du Finistère.
- 3 Henri Bourde de la Rogerie, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790*, Archives civiles, série B, t. III, Quimper, 1902, p. 5-247. Alain Cabantous, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993. Marie-Christine Theurkauff, *Naufrageurs et pilleurs sur les côtes de Cornouailles au xviii<sup>e</sup> siècle*, mémoire de maîtrise, université Paris-Ouest-Nanterre, 1973.

qui ont contribué à faire de cette côte, peut-être abusivement, un paragon en matière d'accidents maritimes en s'attachant à l'analyse des comportements des populations littorales face à un événement : le naufrage. Tous ces travaux explorent essentiellement la part « terrienne » d'un accident maritime<sup>4</sup>, où la dialectique naufrage/pillage emprunte souvent aux folkloristes du XIX<sup>e</sup> siècle les excès que ces derniers imputèrent aux « cotoyeurs » et aux « naufrageurs », et tient lieu encore aujourd'hui de clé d'analyse de cet « aléa » du commerce maritime.

Pourtant, les sources en elles-mêmes, dans lesquelles figurent notamment les récits des rescapés, les connaissements et les congés des bâtiments, permettent une toute autre approche, dans laquelle les conditions de navigation et les impératifs du commerce maritime permettent d'esquisser une géographie plus vaste de l'accident. Cette géographie, inscrite dans un *temps du naufrage*<sup>5</sup>, ne saurait se réduire au seul fracas du navire contre les rochers d'un littoral inhospitalier, et aux opérations de sauvetage des marchandises entreprises par les populations littorales sous la direction des représentants de l'autorité royale, moment cathartique où s'exprimerait le déchaînement des plus bas instincts humains, ce qui constituerait en quelque sorte un pendant au déchaînement des flots ayant conduit au naufrage. En effet, les enjeux de l'accident sont bien plus complexes et relèvent plus d'une problématique juridico-commerciale que d'une opération de police ou de collecte des effets naufragés. Il s'agit avant tout, pour les sièges particuliers d'amirauté, de fournir une expertise juridique. Celle-ci s'appuie sur une grille de lecture définie par l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681. Les quarante-cinq articles du titre consacré aux « naufrages, bris et échouements<sup>6</sup> » définissent la procédure à suivre en pareils cas. La « grande ordonnance » de Colbert confère aux officiers d'amirauté l'obligation de déterminer les causes des sinistres, permettant aujourd'hui la conservation dans les archives d'un corpus important d'interrogatoires de capitaines, maîtres et matelots. Ce matériel archivistique permet aux chercheurs de connaître la navigation bien avant l'accident pour constater que celui-ci relève de la contingence, de l'interruption du cours normal d'un voyage commercial. Dans un premier temps, l'enjeu pour les officiers d'amirauté est de tenter de limiter au maximum les pertes matérielles engendrées par l'accident, et donc de veiller au sauvetage des effets naufragés, donc aussi d'en

4 Le plus souvent, ces études prennent en compte cette « laisse de mer » que constituent les restes des navires et des cargaisons, et les interactions que ces reliefs déclenchent entre populations littorales et représentants des institutions.

5 Sylvain Coindet, « Le temps du naufrage : une triple vision de l'événement dans l'amirauté de Cornouaille (1720-1790) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 117, n° 3, 2010, p. 73-94.

6 *Ordonnance de la Marine de 1681, commentée et conférée sur les anciennes ordonnances, le Droit romain et les nouveaux règlements*, Paris, Charles Osmont, 1714, livre IV, titre IX : *Des naufrages, bris et échouements*.

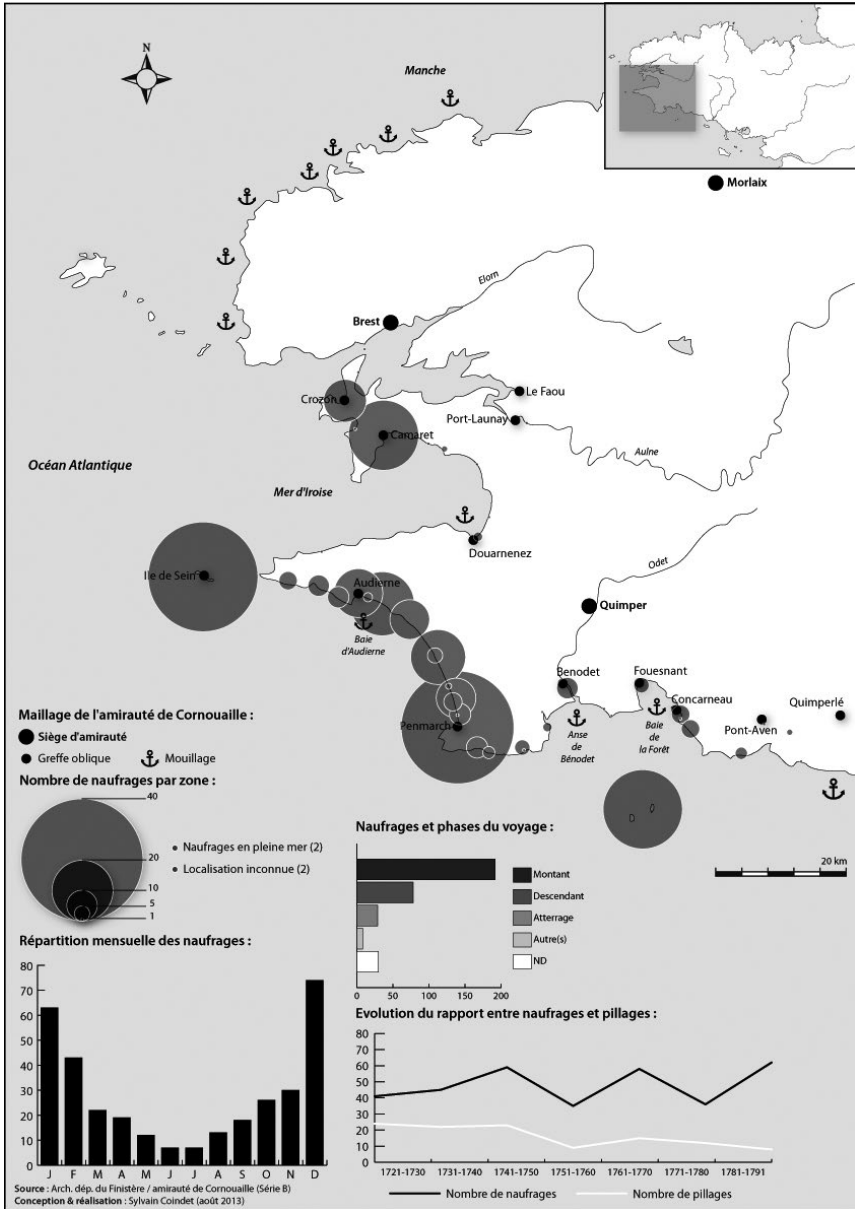


Fig. 1. Les naufrages dans l'amirauté de Cornouaille (1721-1791)

empêcher le pillage ; puis, dans un second temps, de « dire le Droit » en ménageant les intérêts des marchands-chargeurs, des armateurs et de l'ensemble des acteurs du commerce maritime, afin qu'une fois les circonstances de l'accident établies, il soit possible de répartir « au sol la livre » contributions et produits des opérations ayant conduit au sauvetage et à la conservation de tout ou partie des effets du navire et de la cargaison. Les enjeux économiques sont d'importance, puisque certaines cargaisons, sauvées dans leur intégralité, peuvent représenter plusieurs dizaines de milliers de livres tournois. De tels enjeux invitent à s'interroger sur la compétence des personnels de l'amirauté et sur l'efficacité d'une institution dont l'implantation est actée par un édit du roi de juin 1691 « portant création de sept sièges d'Admirauté en Bretagne<sup>7</sup> ». Si l'ordonnance de la Marine fournit le cadre juridique dans lequel évoluent ces hommes et les missions qui leur sont confiées, peut-on parler d'« experts maritimes » avant l'heure ou de juristes interprétant le Droit ? Bien que la réponse soit à ce stade prématurée, on ne peut pourtant omettre de citer le corollaire indissociable du texte de 1681 qu'est le *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine*<sup>8</sup>, de René-Josué Valin (1695-1765), procureur du roi de l'amirauté de La Rochelle, publié en 1760, caution provisoire de l'efficacité d'une institution et de ses représentants.

Cet article se propose, au-delà d'un simple bilan des recherches entreprises depuis plus d'un siècle, de mettre en avant de nouvelles perspectives en considérant l'accident comme le révélateur d'une réalité plus globale, impliquant populations littorales, monde des gens de mer, négociants, dans un espace où s'impose au XVIII<sup>e</sup> siècle l'autorité de l'État concomitamment à celle de l'amirauté.

#### LES ACCIDENTS MARITIMES : UNE RÉALITÉ MULTIPLE ET INCOMPLÈTE

Bien que 336 naufrages soient répertoriés entre 1721 et 1791<sup>9</sup>, soit un rythme annuel de cinq accidents, il ne s'agit pourtant que d'un indicateur sous-évaluant l'ampleur d'une accidentologie maritime qui ne saurait se résumer à ce seul évènement.

7 Archives départementales du Morbihan, 9B 3.

8 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, chez Jérôme Légier, 1766, 2 vol. Bien que cet ouvrage ait été numérisé par la Bibliothèque nationale de France et soit disponible sur le site Gallica, il conviendra de lui préférer la version disponible sur le portail Internet Archive (<<http://archive.org/details/nouveaucommentaioivali>>) émanant de la John Adams Library à Boston, dont la qualité de numérisation permet d'effectuer par le procédé OCR (Reconnaissance optique de caractère) des recherches par mots-clés dans le texte.

9 Voir tableau I. Ce chiffre est nettement sous-évalué et ne prend en compte que les naufrages dûment répertoriés dans les fonds d'archives de l'amirauté de Cornouaille. Des dépouillements dans les fonds des amirautés de Vannes, Lorient et Nantes ont permis de retrouver plusieurs navires ayant péri dans la zone d'étude, mais dont les déclarations de perte ne sont présentes que dans les archives du siège d'origine du navire.

La première de ces limites réside dans la définition même du terme de *nauffrage* et son sens au XVIII<sup>e</sup> siècle : les archives des différentes amirautés du littoral français ne conservent que la trace des accidents ayant eu lieu sur ou à proximité du rivage. Le « naufrage littoral » ne représenterait donc que la part émergée d'un « iceberg historiographique » dont la profondeur resterait insondable dans le monde du silence des navires « perdus corps et biens »<sup>10</sup>. Pour autant, la notion même de *nauffrage* englobe une réalité protéiforme. La définition que propose l'ordonnance de la marine de 1681 y répond en suggérant implicitement une distinction entre le « naufrage », le « bris » et l'« échouement »<sup>11</sup>, différenciation que l'on retrouve mentionnée dans les archives, ce qui fige en un seul mot la situation du navire perdu. Le naufrage suppose une perte de l'intégrité de la coque lors d'un accident survenu sur le rivage, alors que la notion de bris renvoie à l'idée d'éloignement de la côte et d'une dislocation du bâtiment en plusieurs morceaux ; l'échouement implique une préservation du corps du navire pouvant permettre un relèvement du bâtiment<sup>12</sup>. Ces trois cas, rassemblés sous le vocable commun de « naufrage littoral », impliquent une trace de l'accident, sous la forme d'effets naufragés, qu'il s'agisse de parties du navire ou de la cargaison. C'est par cela qu'ils nous sont connus, au travers des procédures instruites par les amirautés et visant à récupérer les effets et marchandises naufragées.

En revanche, lorsque la perte s'opère en pleine mer, la situation devient plus complexe : rares sont alors les cas où le siège d'amirauté peut prendre connaissance de l'accident. De plus, un vide juridique entoure la question des épaves en haute mer jusqu'en 1735, date à laquelle une *Déclaration du Roi concernant les naufrages maritimes*, vient inciter les « inventeurs » à remonter du fond des flots des épaves théoriquement inaccessibles<sup>13</sup>. La notion de

10 Il faut noter que cette expression de navire perdu « corps et biens » renvoie au corps du navire, c'est-à-dire au bâtiment lui-même et à ce qu'il contient, sa cargaison.

11 *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre IV, titre IX, *Des naufrages, bris & échouements*.

12 Archives départementales du Finistère (désormais AD 29), B 4401, *Le Choice* (1791). Procès-verbal, 5 avril 1791 : « Un navire se brise quand il n'arrive que des débris à la côte : alors on y voit les débris du navire, les marchandises viennent, ou perdues ou brisées suivant leur nature et leur qualité ; les matelots se sauvent rarement dans cette espèce d'événement malheureux. Le naufrage présente à peu près le même spectacle : un vaisseau entrouvert, battu, percé, écrasé par la tempête, un vaisseau hors d'état désormais de servir, c'est là l'espèce du naufrage. Un navire en bon état dans le cas d'être relevé de la côte, c'est celui de l'échouement ».

13 *Déclaration du Roi concernant les naufrages maritimes*, donnée à Versailles le 15 juin 1735, dans René-Josué Valin, *Nouveau commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, t. 2, p. 620-621 : « L'expérience nous a fait connaître qu'il est des naufrages tels que ceux qui arrivent en pleine mer, ou à la portée des côtes, dont il ne reste aucun indice permanent sur la surface des eaux, et qui causent des pertes immenses pour nos sujets, faute d'avoir prescrit ce que les propriétaires et intéressés doivent faire pour relever lesdits bâtiments et retirer les marchandises et effets naufragés dans un délai compétent, nous avons cru devoir exciter

« naufrage maritime » viendrait ainsi compléter le triptyque des naufrages, bris et échouements, avec toujours cette réserve qu'il ne s'agit que de naufrages maritimes connus, identifiés comme tels par d'éventuels témoins, qu'il s'agisse d'autres navires faisant route de conserve ou de demandes d'informations auprès des amirautés émanant d'armateurs sans nouvelles de leurs navires<sup>14</sup>.

Le matériau de cette recherche ne se conçoit, de fait, qu'en fonction du ressort géographique dans lequel opèrent les officiers d'amirauté. Cette juridiction territoriale est très vaste<sup>15</sup>, couvrant aussi bien la pleine mer, que le rivage, les ports, les havres, les quais, les rivières<sup>16</sup>. Pour autant, en matière de naufrage elle se résume la plupart du temps à cette frange bordière sur laquelle viennent se perdre les navires. Sauf à recueillir les témoignages d'équipages ayant assisté à la fin tragique en mer d'un autre bâtiment, l'amirauté et ses officiers ne peuvent s'informer de ces disparitions.

238

À cette impossibilité matérielle s'ajoute également un autre écueil dans le dénombrement des accidents maritimes : celui des navires du roi échappant à la compétence des amirautés au profit des commissaires aux classes. Seules quelques procédures instruites dans le cadre de ce que l'on pourrait appeler des « naufrages mixtes », à savoir des naufrages de navires de commerce dont la cargaison appartenait au roi, se retrouvent dans les archives. Ainsi, lors du naufrage de *La Sainte-Anne*, une gabarre de Rhuys, sur la côte de Plouhinec, en 1723, l'amirauté ne peut que constater la prise en main du sauvetage de la cargaison de bois de construction destinée à l'arsenal de Brest par le sieur Cambassares, commissaire aux classes du département d'Audierne<sup>17</sup>. D'autres

---

ceux de nos sujets qui voudront faire les dépenses nécessaires pour entreprendre de relever et retirer du fond de la mer lesdits bâtiments et effets naufragés, en leur accordant la pleine propriété, sauf notre droit et celui de l'Amiral ».

14 AD 29, B 4375, *Le Saint-Jean* (1764) : Extrait d'une lettre de François Gasan, de La Rochelle (janvier 1765) : « [...] tous nos cœurs répondent l'effroi pour la perte de plusieurs navires deux de ce port venant des colonies se sont perdus *Les Deux Amis*, capitaine Dergny corps et bien et le *Benjamin* capitaine Aubry venant de la Louisiane a fait cotte l'on a sauvé la cargaison ainsi que le monde c'est à l'étranger où ils se sont perdus, il nous manque l'*Amphitryon* capitaine Le Drun parti de Marseille le 7 novembre dernier si vous en apprenez quelque nouvelle faites nous part ils m'intéressent infiniment et vous me ferez plaisir de m'instruire des autres avaries s'il y en a du côté de chez vous [...] ».

15 Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 264.

16 *Lettres patentes du Roi*, 31 janvier 1694, dans R.-J. Valin, *Nouveau commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, op. cit., t. 1, p. 135 : « Portant que les Officiers des Amirautés connaîtront des matières tant civiles que criminelles contenues en l'Ordonnance de 1681; ensemble des cas qui pourront arriver sur la mer, les ports, havres & rivages, et sur les quais, même entre particuliers et personnes privées. »

17 AD 29, B 4335, *La Sainte-Anne* (1723) : procès-verbal de descente, 21 octobre 1723 : « [...] pendant lequel temps nous serait venu trouver en côte le sieur Cambassares commissaire aux Classes du département d'Audierne lequel nous aurait requis de lui abandonner le soin et la commission de faire décharger la cargaison du bâtiment la Sainte-Anne comme faisant



exemples montrent parfois la promptitude de ces mêmes commissaires face au personnel de l'amirauté : lors du naufrage de *La Marie-Rose*, une autre gabarre de ce même port de Rhuy, chargée aussi de bois de construction pour l'arsenal de Brest et faisant naufrage, une fois n'est pas coutume, sur la côte de Plouhinec en 1787, le greffier du siège de Quimper, se rend sur les lieux de l'accident mais trouve le syndic des classes occupé à sauver les derniers éléments de la cargaison après avoir congédié l'équipage<sup>18</sup>.

Mais les naufrages des navires du roi et les « naufrages mixtes » ne sont pas les seuls bâtiments échappant de manière partielle ou totale à cette comptabilité. Les embarcations de faible tonnage, qu'il s'agisse de petites chaloupes de pêche ou de chasse-marée d'un tonnage inférieur à quinze tonneaux, demeurent globalement absentes de cet état des lieux. Sur les 336 naufrages répertoriés, seuls quatre concernent des navires dont le tonnage est inférieur à quinze tonneaux, et aucun en dessous de douze tonneaux. Il faut ici se garder de considérer hâtivement que les pêcheurs locaux et les maîtres de chaloupes échapperaient par leur « parfaite » connaissance de leur aire restreinte de navigation à tout accident. L'image est trompeuse, et les levées de cadavres, par la multiplicité des découvertes de pêcheurs noyés, attestent le contraire. Compétente en matières civiles et criminelles sur le littoral, l'amirauté doit en effet procéder à la « levée des corps noyés<sup>19</sup> ». Valin en précise la procédure en indiquant que la « visite du cadavre » doit être effectuée par un « chirurgien de l'amirauté » afin de déterminer les causes du décès et permettre l'inhumation<sup>20</sup>. Ces « levées de cadavres » permettent également de retrouver la trace du naufrage de barques servant à transporter des passagers. On retrouve ainsi dans les fonds de l'amirauté de Cornouaille la mention, en juin 1725, du décès de 52 personnes embarquées sur un bac les ramenant du pardon de Saint-Thugen,

ordinairement pour le Roi le quel s'en est chargé volontairement aussi bien que des bois que l'on a commencé à décharger ».

18 AD 29, B 4397, *La Marie-Rose* (1787) : procès-verbal de descente, 6 octobre 1787.

19 *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre I, titre II, article VIII : « Feront la levée des corps noyés et dresseront procès-verbal de l'état des cadavres trouvés en mer, sur les grèves ou dans les ports ; même de la submersion des gens de mer, étant à la conduite de leurs bâtiments dans les rivières navigables ».

20 R.-J. Valin, *Nouveau commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, t. 1, p. 141 : « À l'égard des corps noyés, dès que l'Amirauté en est informée, le Lieutenant se transporte sur le lieu avec le Procureur du Roi, le Greffier et l'un des Chirurgiens de l'Amirauté. Là se fait la visite du cadavre, avec procès-verbal de l'état où il se trouve. S'il n'a aucune blessure ou contusion capable de faire présumer que la mort n'a pas été fortuite et accidentelle ; en un mot, s'il n'a que les symptômes d'un homme simplement noyé ; après s'être informé des assistants, qui sont ordinairement en grand nombre, de son nom, de sa profession et de sa demeure, on le livre à ceux de ses parents ou amis qui le réclament pour lui faire donner sa sépulture ; et à défaut de réclamation, on prie le curé de la lui faire donner, ce qu'il ne peut refuser, même dans le cas où il ne se trouve dans les habits du cadavre aucune marque de catholicité, parce que dans le doute, la présomption est en faveur de la catholicité ».

qui se sont noyées après que l'embarcation s'est renversée<sup>21</sup>. Le même type de déclarations se retrouve à intervalles réguliers dans les mêmes archives<sup>22</sup>, sans qu'il soit fait mention d'un quelconque enregistrement au greffe de Quimper du naufrage d'une barque ou d'un bac de transport. L'explication de cette occultation, qu'il s'agisse des chaloupes de pêche, des bacs de passage, ou plus généralement des embarcations de faible tonnage, est à rechercher dans le fondement même de l'institution qu'est l'amirauté : en dehors de l'obligation de donner la permission d'inhumer les victimes éventuelles, aucune commission n'est constituée si les dépenses engendrées pour le sauvetage ne sont pas couvertes par la valeur des effets à sauver. Il s'agit de préserver les intérêts des propriétaires des navires et des marchandises. Si la valeur des effets sauvés ou à sauver est peu importante, alors l'amirauté n'intervient pas dans le sauvetage et se contente au mieux, d'enregistrer le naufrage dans le registre du commis greffier du port oblique le plus proche<sup>23</sup>.

240

La comptabilité des accidents maritimes apparaît dès lors comme délicate, et aussi cohérent que paraisse le fond de l'amirauté de Cornouaille en matière de naufrage, il n'est que le reflet de l'activité d'une institution, l'amirauté, à laquelle échappe par méconnaissance ou insuffisance tout un pan du risque maritime relevant des dangers de la mer dans une pratique quotidienne de celle-ci, qu'il s'agisse des activités de la petite pêche, du petit cabotage ou du simple déplacement par voie maritime entre deux bras de mer. Mais les naufrages et les noyades ne sont pas les seuls accidents sur lesquels intervient l'amirauté. Les avaries constituent également une part théorique importante du travail des officiers du siège.

#### Naufrages et avaries

Pour le cas d'espèce de l'amirauté de Cornouaille, les sources sont rares et se résument à deux liasses conservées dans le fonds du siège de Quimper<sup>24</sup>. En tout, neuf navires pour lesquels on dispose de déclarations auprès du greffe et de visites des navires et/ou de la cargaison, sans que ces quelques cas puissent véritablement constituer une grille d'analyse de la question. Une telle sécheresse

21 AD 29, B 4298, Registre d'amirauté, 1724-1733, 17 juin 1725 : « Les recteurs d'Esquibien, Audierne et paroisses voisines sont autorisés à enterrer les corps d'environ 52 personnes qui, revenant du pardon de Saint-Thugen, avaient été noyées sous Poulgoazec, le bac qui les portait ayant coulé à fond. »

22 AD 29, B 4332, Registre d'amirauté, 1757-1788, 25 juillet 1757 : « Dix personnes de Dineault qui passaient la rivière pour aller à un pardon *en* Saint-Ségal, noyées sur la grève » ; 4 avril 1758 : « Onze paroissiens de Loperhet noyés dans la rivière de Daoulas, au passage de Loherhet à Logonna » ; 28 septembre 1761 : « Neuf personnes noyées dans l'Odet, au passage de Saint-Cado ».

23 Ces registres sont théoriquement au nombre de neuf dans chaque greffe oblique : congés, droit d'ancrage, droits de lestage et délestage, droit de feux tonnes et balises, produit des naufrages, amendes et confiscations, séquestres, dixième des prises et rançons, recette du droit annuel. Pour autant les archives n'en conservent pas la trace.

24 AD 29, B 4407-B 4408, Avaries (1749-1787).

peut trouver son explication dans la configuration même du ressort de l'amirauté de Cornouaille. En effet, cette portion du littoral ne compte pas de port d'importance et voit donc chaque année un nombre limité de navires décharger leurs cargaisons dans les ports de Quimper, Audierne ou Concarneau, pour ne citer que les plus notables. De plus, en cas d'avarie, c'est-à-dire de problème sur le navire – sa structure, ses agrès et apparaux –, ou sur la cargaison, il était sans doute plus pertinent de gagner les ports de Brest, Lorient ou Vannes afin d'y disposer de structures et d'hommes de l'art propres à expertiser les dommages, et si besoin à pratiquer les réparations adéquates. Cette assertion se voit confirmée par l'analyse de l'échantillon des navires ayant fait naufrage dans ce ressort. Seuls seize bâtiments avaient pour destination un port de Cornouaille, alors même que trente-et-un navires étaient destinés à Brest, vingt-sept à Nantes et vingt-cinq à Bordeaux. Pourtant, cette question des avaries est apparue lors du dépouillement des archives des amirautés de Lorient et Vannes qui conservent chacune un fonds important, ce qui souligne la grande place des procédures d'avaries dans le contentieux des deux amirautés, ainsi que les enjeux qu'elles soulèvent, enjeux économiques pouvant dépasser ceux des naufrages. Aucune synthèse n'existe actuellement dans l'historiographie, et le territoire de notre étude, l'amirauté de Cornouaille, ne peut fournir la matière à une telle analyse. Pour autant, il convient d'en préciser les aspects afin de remettre en perspective la question du risque maritime et de ne pas la limiter au seul naufrage.

Valin ne s'y trompe pas dans le préambule qu'il consacre dans son exégèse de l'ordonnance de la Marine au titre consacré aux avaries<sup>25</sup>. Le terme désigne « toute dépense extraordinaire qui se fera pour les navires et marchandises, conjointement ou séparément ; tout dommage qui leur arrivera depuis leur charge et départ jusqu'à leur retour et décharge<sup>26</sup> ». L'ordonnance distingue deux types d'avaries, les « avaries simples et particulières » et les « avaries grosses et communes ». Ces appellations peuvent pourtant se révéler trompeuses. Une avarie simple ne désigne pas *a priori* un dommage modeste, mais une perte à supporter par un seul acteur, qu'il s'agisse de l'armateur pour le navire ou du marchand-chargeur pour la cargaison ; c'est pourquoi elle est dite « particulière ». La perte de la totalité d'une cargaison peut donc être qualifiée d'avarie simple sans que cette dénomination n'ait de rapport avec son ampleur.

25 R.-J. Valin, *Nouveau commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, t. 2, p. 158. « Ce titre et le suivant sont des plus intéressants de notre Ordonnance ; et selon moi, le sens des articles dont ils sont composés, exige pour être bien saisi, une attention toute extraordinaire, sans quoi l'on ne saurait se garantir de méprise. Plusieurs auteurs ont traité des avaries et de la contribution ; mais on y trouve beaucoup d'inutilités et peu de décisions assorties à notre jurisprudence, qui, préjugé national à part, est constamment la meilleure, comme étant la plus naturelle et la plus conforme à l'équité et à la droite raison. »

26 *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article 1<sup>er</sup>.

De même, une grosse avarie, c'est-à-dire un dommage supporté solidairement par les deux parties – armateur et marchand-chargeur –, peut relever d'une perte relativement modeste<sup>27</sup> ; elle est commune, par exemple, dans le cas du jet à la mer d'une partie de la cargaison si celui-ci est intervenu pour le salut commun du navire et de l'équipage. Valin résume la situation ainsi :

Cependant, les termes dont se sert notre article pour distinguer les avaries, ne présentent pas naturellement à l'esprit, l'idée qu'on y attache, surtout ceux-ci, *simples et grosses*. Si l'on n'était pas instruit de la valeur de ces mots, on penserait tout uniment que l'avarie simple, mise en opposition avec la grosse, ne devrait s'entendre que d'une avarie peu considérable ; et au contraire, que l'avarie grosse ne pourrait pas se borner à un léger dommage. Il en est tout autrement néanmoins ; l'avarie simple est souvent plus considérable que la grosse.

242

Dans le sens de l'Ordonnance, les avaries simples sont celles qui tombent uniquement sur la chose qui les a souffertes, et c'est pour cela qu'à ce mot *simples*, l'article ajoute *et particulières* ; et les avaries grosses sont le dommage souffert pour le bien et le salut commun des marchandises et du vaisseau, à raison de quoi l'article les déclare communes, parce qu'elles doivent être supportées en commun par le navire et les marchandises.

De cette notion il s'ensuivrait que les avaries n'auraient dû être distinguées que par deux termes uniques ; c'est à dire, entre avaries *particulières* et avaries *communes* : mais l'Ordonnance ayant jugé à propos de conserver l'ancien usage, il convient aussi de s'y conformer, en observant exactement que l'avarie simple ne veut dire qu'avarie particulière, quelque considérable qu'elle soit ; et que l'avarie grosse signifie toujours une avarie commune, ou autrement une perte qui doit être supportée en commun, quelque légère qu'elle soit [...] <sup>28</sup>.

L'écheveau complexe qui permet de déterminer la nature des avaries est donc à la charge de l'amirauté qui, s'appuyant sur les onze articles du titre consacré à cette matière dans l'ordonnance de la Marine, fait procéder à une expertise des dommages et pertes subis, le plus souvent par des capitaines ou des maîtres constructeurs pour les avaries touchant les navires, et par des négociants pour celles concernant les cargaisons. Charge à ces « experts » de déterminer l'ampleur de la perte, et donc de la chiffrer, et d'en préciser la nature, particulière ou commune. Dans le premier cas, seul un intervenant supportera la totalité

<sup>27</sup> *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article II : « Les dépenses extraordinaires pour le bâtiment seul, ou pour les marchandises seulement, et le dommage qui leur arrive en particulier, sont avaries simples et particulières ; et les dépenses extraordinaires faites, et le dommage souffert pour le bien et le salut commun des marchandises et du vaisseau sont avaries grosses et communes ».

<sup>28</sup> R.-J. Valin, *Nouveau commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, t. 2, p. 159-160.

de la perte ; dans l'autre, elle sera répartie entre les différents acteurs selon la valeur globale du navire et des marchandises. D'autres dépenses extraordinaires tombent sous ce vocable d'avaries. C'est le cas des salaires et nourritures des matelots d'un navire arrêté sur décision du roi<sup>29</sup>, qui peuvent être des avaries simples ou grosses.

Les droits de congé, visite, rapport, tonnes, balises et ancrages, bien qu'ils ne soient pas considérés comme des avaries, sont présents dans le titre qu'y consacre l'ordonnance de la Marine<sup>30</sup>. Il s'agit en fait d'une composante du coût du fret portée sur les connaissements par la formule « outre les avaries suivant les us et coutumes de la mer » ; elles représentent en règle générale un surcoût de 10 % pour le fret. Cette disposition permet de régler le problème des menues avaries que recouvrent « les lamanages, touages et pilotages pour entrer dans les havres et rivières »<sup>31</sup>, comme l'observe Valin<sup>32</sup>. Il s'agit de fait d'une simplification pour le capitaine du navire face à des frais qui sont récurrents, et dont le calcul de la répartition entre les marchands chargeurs pourrait se révéler ardu.

On l'aura compris, si le cas d'espèce du fonds d'archives de l'amirauté de Cornouaille ne comporte pas ce raffinement juridique que constitue la notion d'avarie, la réalité de ce que l'on nomme l'accidentologie maritime est bien plus complexe que le seul naufrage, en tant que cette accidentologie renvoie à des réalités humaines – noyades, accidents éventuels à bord des navires –, des accidents techniques – naufrages, avaries – et des problématiques juridico-commerciales où les pertes financières et la responsabilité juridique des acteurs composent cette pluralité du risque maritime. Il s'agit maintenant de s'atteler à un de ces aspects, à savoir le naufrage en tentant de garder à l'esprit ces difficultés, notamment par l'intermédiaire de l'action de l'amirauté au-delà de l'événement en lui-même.

<sup>29</sup> *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article VII.

<sup>30</sup> *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article IX : « Les droits de congé, visite, rapport, tonnes, balises et ancrages, ne seront réputés avaries ; mais seront acquittés par les maîtres ».

<sup>31</sup> *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article VIII.

<sup>32</sup> R.-J. Valin, *Nouveau commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, t. 2, p. 172-173. « Pour prévenir toute discussion entre les propriétaires ou les maîtres de navires et les marchands-chargeurs, au sujet des menues avaries dont il est parlé, tant dans cet article que dans le précédent ; c'est-à-dire, pour éviter la distinction des cas où ces menues avaries devraient être supportées en commun, de ceux où elles ne devraient tomber que sur les navires, de même que pour se décharger de l'embaras de la répartition des deux tiers entre les marchands-chargeurs, l'usage s'est établi depuis longtemps de passer une certaine quotité, outre le fret aux propriétaires des navires, pour les indemniser de ces menues avaries, sans distinguer si elles sont ordinaires ou extraordinaires ; et en plusieurs ports où l'entrée des navires chargés est difficile et dangereuse, l'on y a joint aussi l'indemnité des frais extraordinaires de décharge des marchandises. En conséquence, la formule des connaissements est telle partout, qu'après la stipulation du fret, il est toujours ajouté, *outre les avaries aux us et coutumes de la mer*, ou d'autres termes équivalents ».

La répartition chronologique de l'accident qui s'opère sur ce court XVIII<sup>e</sup> siècle (voir **fig. 1**) sur les côtes de l'amirauté de Cornouaille ne montre pas de diminution du « phénomène naufrage ». Au contraire, même si la répartition n'est pas toujours linéaire, force est de constater que la tendance est globalement à une légère hausse du phénomène. Les années sans sinistre font exception, et seules 1727, 1755 et 1769 ne semblent pas avoir enregistré de pertes. À l'inverse, 1763 et 1764 correspondent à deux pics, avec respectivement onze et treize naufrages. Pour ces deux seules années, dix-sept naufrages eurent lieu entre octobre et mars, ce qui marque là une saisonnalité des accidents qui se concentrent sur la période hivernale (**fig. 1**). La répartition mensuelle des naufrages fait apparaître une concentration « hivernale » des accidents durant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle : d'octobre à avril, ce sont 283 navires qui font naufrage, soit près de 84 % du total des pertes<sup>33</sup>. À l'inverse, le printemps et l'été, entre les mois de mai et d'août, ne dépassent guère les dix naufrages en rythme mensuel appliqué aux soixante-dix années de notre corpus.

Cette saisonnalité peut s'expliquer par les conditions météorologiques rencontrées : d'une part, des vents à dominante ouest empêchant les navires de gagner le large en cas de gros temps et rabattant les bâtiments vers le rivage ; d'autre part, les fréquentes tempêtes que connaît le littoral de la Cornouaille, les vents ne manquant pas à nouveau de conduire les navires à la côte. La tempête ne constitue pas la seule cause de naufrage, bien qu'elle soit mentionnée par une majorité d'équipages naufragés. Les causes sont bien souvent cumulatives et le raccourcissement de la période diurne, la nuit, une lutte de plusieurs heures face aux éléments déchaînés, les brumes et autres grains<sup>34</sup> peuvent être à l'origine des accidents, en accompagnant la tempête, ou en empêchant de rendre visible le littoral et de se repérer, tout comme l'épuisement physique et moral de l'équipage dans un tel contexte. À ce titre, le récit fourni en 1765 par le capitaine du *Jeune Benjamin* des heures précédant son naufrage sur la côte de Penmarch, donne un exemple saisissant de cette réalité :

Le huit à neuf heures du matin les vents changèrent et étaient au SO et il piqua lors au O et portèrent toutes les voiles afin de tacher de gagner le large et de suivre leur route, mais la mer étant continuellement agitée et gonflée qu'à peine pouvait-il ainsi que son équipage demeurer sur le pont par les lames qui passaient par-dessus, et le navire la plupart du temps était presque sous l'eau

33 Les mois de décembre et janvier, avec respectivement 73 et 65 sinistres, représentent près de 43 % du total.

34 Alain Cabantous, *Les Côtes barbares...*, *op. cit.*, p. 31.

et tout le jour ont souffert misérablement et mouillé continuellement le tout pour tacher d'empêcher que le navire n'eut dévié afin d'éviter la côte, mais à quatre heures de l'après midi le vent soufflait si fort de la partie du SO qu'il lui était impossible de tenir aucune voile amurée et les ont toutes amenées et à huit heures du soir les vents continuèrent avec tant d'impétuosité possible que le foc se déchira en plusieurs morceaux et lors il se croyait à dix lieues au large des roches de Penmarch ; et enfin la mer toujours grosse et les vents furieux il prévoyait ainsi que son équipage qu'il lui était impossible d'éviter la terre, les vents étant lors au SO et que s'il avait eu le malheur de virer de bord il se serait perdu corps et biens ; et pour éviter de tant dévier il serra sa grande voile et mit le petit hunier pour pouvoir tenir au vent et prendre le large, mais les vents et la mer furieux nonobstant toutes leurs peines précautions et travaux de jour et de nuit, et n'avoir aucun repos près à tomber sur les dents de fatigue pu seulement eu le temps de manger n'ayant pu se lever et ne pensant à autre chose qu'à son salut et celui de son équipage qui était entièrement désolé, ce n'était que cris de force et lamentations continuelles à bord ; environ deux heures après minuit, le vent continuait ainsi que la mer dans toute sa fureur et par une lame et vent emporta et déchira son dit hunier et craignant que par le même coup de vent le navire n'eût chaviré ce qu'il pensa faire et lors il fut contraint de laisser le navire aller au gré des vents et des flots et attendre la mort qu'ils croyaient ne pouvoir éviter sans un grand secours du ciel et les grâces du seigneur [...] <sup>35</sup>.

Ce navire, dont le voyage aurait dû le mener de La Rochelle au port de Calais, est également représentatif d'une cause aggravante, à savoir la phase du voyage dans laquelle survient l'accident (voir **tableau 1**). Dans 192 cas, le naufrage est intervenu alors que le bâtiment remontait, et dans « seulement » 78 sinistres alors qu'il suivait une route « descendante » vers le sud. La météorologie et la géographie du ressort de l'amirauté, alliés à un intense trafic maritime, voient se concentrer les naufrages dans la partie sud du ressort, le passage du raz de Sein représentant par mauvais temps une barrière infranchissable pour nombre de navires. Ce sont donc les écueils de la chaussée de Sein, de la pointe de Penmarch et de l'archipel des Glénans, qui, avec respectivement 37, 36 et 26 naufrages, apparaissent comme les principaux lieux de cette accidentologie maritime des navires de commerce. Avec seize accidents, la baie d'Audierne, lieu de mouillage et abri potentiel, fait elle aussi partie d'une « zone dangereuse » qui concentre les deux tiers des naufrages entre l'archipel des Glénans et l'île de Sein.

Cette récurrence des accidents s'accompagne d'une mortalité par naufrage qui tend à diminuer au cours du siècle, comme le montre le tableau ci-dessous :

<sup>35</sup> AD 29, B 4376, *Le Jeune Benjamin* (1765) : Interrogatoire du capitaine, 10 janvier 1765.

Tableau 1. L'évolution de la mortalité par naufrage dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>36</sup>

Tranches chronologiques	1721-1729	1730-1739	1740-1749	1750-1759	1760-1769	1770-1779	1780-1789
Nombre de naufrages	39	43	55	35	60	32	63
Une victime	7,7%	11,6%	12,7%	5,7%	3,3%	3,1%	3,1%
Plus d'une victime	48,7%	32,7%	29%	31,4%	26,6%	12,5%	33,3%
Totalité de l'équipage	12,8%	4,65%	7,3%	14,3%	13,3%	/	7,9%

246

Cet essai de pesée globale de la mort par naufrage permet de tirer quelques conclusions intéressantes. La première d'entre elles, et qui ne doit pas être négligée, est, paradoxalement, l'absence de victimes dans près des deux tiers des accidents : 64,4 %. Ce chiffre atteint même plus de 85 % entre 1770 et 1779, avant une remontée significative pour la période 1780-1789 : 41,2 %. L'appropriation du rivage par les différentes institutions royales au travers d'un meilleur quadrillage des grèves et d'une surveillance accrue, synonymes d'une plus grande réactivité en cas d'accident, a pu concourir à ce recul en favorisant la survie des équipages naufragés. Concernant d'éventuelles mesures de sécurité prises à bord, il est en revanche délicat de dégager de réelles conclusions : pas d'équipements spécifiques, mais des improvisations qui, de la ligne de vie reliant le bâtiment au rivage à l'utilisation de la chaloupe du bord comme canot de sauvetage, composent les éléments rudimentaires d'une sécurité qui demeure bien précaire.

Notons également que l'on peut dresser une typologie de cette mortalité rendant compte d'une réalité qui n'emprunte pas forcément à la violence de l'accident en lui-même. En effet, le nombre de naufrages où un seul membre de l'équipage trouve la mort est suffisamment significatif pour s'y intéresser. Le plus souvent, il s'agit du capitaine qui, se refusant à quitter le bord tant que la perte n'est pas totale, se noie lorsque la situation se détériore. Outre ce premier personnage du navire, ce sont souvent les plus faibles qui sont les premières victimes. De jeunes mousses, de vieux matelots, des hommes présentant des infirmités viennent compléter ce tableau d'une mort individuelle. À l'inverse, la perte complète de l'équipage traduit la violence de l'accident, voire de manière quasi systématique sa survenue à quelques distances du rivage, l'épave ne jouant pas, alors, son rôle de cellule de survie<sup>37</sup>.

Si la mortalité diminue légèrement, le nombre de naufrages reste stable, voire augmente légèrement au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Même en temps de guerre, et malgré

<sup>36</sup> Concernant les années 1790 et 1791, qui ne sont pas comprises dans ces échantillons, on trouve la trace de huit naufrages, dont deux comportant plus d'une victime.

<sup>37</sup> Concernant cette question de la mortalité par naufrage, voir Sylvain Coindet, « Le sauvetage en mer à la pointe de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle : entre impuissance, législation et adaptations », dans Jacques Péret, Éric Kocher-Marboeuf et Thierry Sauzeau (dir.), *Histoire du sauvetage en mer du phare d'Alexandrie au satellite*, à paraître.



un commerce maritime perturbé, le nombre de *bris* ne diminue pas. Si les navires sont moins nombreux à circuler à la pointe de la Bretagne, l'activité des corsaires anglais vient compléter et corriger la moyenne annuelle des accidents<sup>38</sup>. Ainsi, huit naufrages relevant directement des conséquences de la guerre d'Indépendance américaine se produisent sur les côtes de la Cornouaille entre 1777 et 1782<sup>39</sup>. Trois cas de figure peuvent se présenter. Le premier concerne des navires tentant d'échapper à des bâtiments anglais et préférant effectuer un *jet*<sup>40</sup> que de finir sur les pontons anglais<sup>41</sup>. Le second se rapporte à des navires retrouvés sans équipage sur le rivage laissant supposer par leur faible tonnage un arraisonnement, un pillage et un abandon de la prise, attendue sa faible valeur<sup>42</sup>. Le troisième, plus singulier, concerne des navires capturés par les Anglais qui, par la faiblesse des équipages de prises, font naufrage avec à leur bord des marins anglais et un ou deux membres de l'équipage d'origine, restés à bord pour la manœuvre<sup>43</sup>.

Si les accidents semblent nombreux en Cornouaille et donnent l'image d'une côte barbare, il convient toutefois de noter qu'une telle fréquence de l'accident n'est pas spécifique à la Cornouaille et se retrouve dans d'autres amirautés du littoral atlantique comme celles de l'Aunis et de la Saintonge, pour lesquelles les travaux d'Emmanuelle Breton<sup>44</sup>, Michel Albert Luc<sup>45</sup> et Najib Azouagh<sup>46</sup>,

38 Christophe Cérimo, « Enjeux stratégiques et opérations navales britanniques en Bretagne-Sud au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 114, n° 4, 2007, p. 133-148.

39 AD 29, B 4387 à B 4392.

40 *Ordonnance de la Marine... op. cit.*, livre III, titre VII, *Du jet et de la contribution* : ce titre qui comporte vingt-deux articles, règle les questions relatives au jet de marchandises ou d'effets en cas de tempête ou de prise en chasse par un ennemi et les conséquences de la perte du navire.

41 AD 29, B 4390, *Le Jeune Jacob* (1780) : Interrogatoire du capitaine, 24 septembre 1780. « Dans un tel fond et par le gros temps qui régnait il vit qu'il était inutile de jeter l'ancre l'interrogé s'efforçait à tenir au plus près, mais il s'aperçut que le navire commandé par l'orage tombait dans les brisants dont est semé la baie d'Audierne alors cédant à l'avis de son pilote pressé par les instances de tout l'équipage et ne voyant aucun autre moyen de sauver la vie de ses matelots la sienne, la cargaison et le navire qui lui étaient confiés. L'interrogé fit revirer sur cette cote ou il toucha vers les dix heures du matin deux heures avant la pleine mer le navire qui coulait bas d'eau talonna d'abord sur des roches et la mer le jeta bientôt après sur le sable ou il est demeuré échoué ».

42 AD 29, B 4390, *La Sainte-Anne* (1780), lettre donnant avis du naufrage, 19 février 1780. « Il vient d'arriver dans cette cote de Beuzec-Cap-Caval un chasse-marée sans aucun homme. Je crois que c'est un qui fut pris par un corsaire lequel paraît en cause sur la côte de Penmarch, l'on vient de me dire qu'il est chargé de futailles vides l'on a sauvé une voile, une ancre, quelques futailles vides il y a la chaloupe les deux mâts avec la cargaison le restant est tout pillé par le corsaire à la côte de Beuzec-Cap-Caval ».

43 AD 29, B 4392, le *Notre-Dame-du-Mont-Carmel* (1782).

44 Emmanuelle Breton, *Les Naufrages dans l'amirauté de Marennes (1680-1700)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1995.

45 Michel-Albert Luc, *Naufrages, échouements et évènements de mer dans l'amirauté de La Rochelle (1719-1750)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1994.

46 Najib Azouagh, *Les Naufrages de navires au XVIII<sup>e</sup> siècle : les naufrages, bris, échouements dans l'amirauté de Marennes dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle (1750-1781)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1996.

menés sous la direction de Jacques Péret<sup>47</sup>, offrent une lecture similaire du phénomène<sup>48</sup>.

#### Naufrages et identification des causes des sinistres

Bien que les éléments déjà indiqués révèlent que nombre de naufrages sont liés aux conditions météorologiques rencontrées par les bâtiments durant leur navigation, il est pertinent de préciser les obligations et le cadre d'action des officiers d'amirauté, plus particulièrement ici de ceux de l'amirauté de Cornouaille.

248 Il leur incombe de s'informer des causes du naufrage<sup>49</sup>, aussi dispose-t-on pour les trois quarts des bâtiments des dépositions des capitaines et maîtres de bord, recoupées par celles de leurs équipages<sup>50</sup>. Si ces interrogatoires posent souvent la question de l'identification exacte des causes de l'accident, ils demeurent une source d'informations sur les heures et les jours précédant l'issue finale. Des appréciations sur la force du vent, la hauteur des vagues, la fatigue du navire et de l'équipage viennent composer un portrait souvent saisissant de la manœuvre d'un navire dans des conditions rendues difficiles par la météorologie, la fatigue des hommes et du bâtiment.

Une première lecture de ces interrogatoires réserve une place marginale à l'erreur humaine. Ce sont la plupart du temps les conditions météorologiques qui l'emportent, et l'évocation de « tempêtes et tourmentes manifestes » masque peut-être une réalité parfois plus complexe. Les défauts de veille semblent rares, la confusion d'une côte avec une autre tout autant. Mais certains éléments recueillis dans les interrogatoires peuvent traduire des omissions volontaires. Une première indication nous est donnée par l'ordonnance de la Marine qui rappelle que la responsabilité du capitaine est engagée si des marchandises sont perdues ou avariées par la faute du maître ou de l'équipage<sup>51</sup>. Cet élément revient à rendre le capitaine responsable des pertes subies en cas de naufrage si celui-ci a pour origine une erreur humaine. Aussi ce dernier peut-il être tenté de masquer la vérité. De plus, le récolement des dépositions des capitaines et de leurs équipages ne permet que rarement de trouver des appréciations

47 Jacques Péret, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, p. 19.

48 Nous pouvons aussi indiquer que cette symétrie entre les amirautés bretonnes et celles de La Rochelle et de Marennes se retrouve dans les problématiques liées aux pillages des navires naufragés.

49 *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre IX, article VI.

50 Les informations sont manquantes lorsque l'ensemble des membres de l'équipage a trouvé la mort, ce qui est le cas pour 37 bâtiments.

51 *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article IV : « [...] le dommage arrivé aux marchandises par la faute du maître ou de l'équipage [...] sont avaries simples qui tomberont sur le maître, le navire et le fret ».

distinctes sur les circonstances des accidents. Le naufrage conserve de fait la relation hiérarchique du bord. En de pareils cas, c'est l'outrance d'un capitaine, son aspect tyrannique ou son inexpérience qui sont mis en avant, et servent tout autant à expliquer le naufrage qu'à régler les conflits latents du bord. Malgré ce filtre, certaines erreurs de navigation transparaissent dans les dépositions. Ainsi, dans son interrogatoire, le capitaine du brick *Le Washington*, indique que, parti de Boston et tentant de rallier le port de Lorient, il fit naufrage sur l'archipel des Glénans en confondant celui-ci avec l'île de Groix, même s'il met en avant toute la prudence dont il fit preuve lors de son atterrissage près des côtes bretonnes :

[...] que le 3 mai présent mois s'étant trouvé à l'atterrissage de la côte de Bretagne il se croyait par estime à la hauteur de l'île de Groix recevant les vents de la partie du O distance de 6 à 7 lieues de terre a continué sa route ayant le cap à terre et fit diminuer de voile et s'est approché par degré à l'effet de prendre connaissance de la terre qu'il découvrait et y étant à quatre ou cinq lieues il a reconnu être à la hauteur de Penmarch aussitôt il a commandé à son équipage de se disposer à exécuter les manœuvres propres à diriger sa route pour le lieu de sa destination de l'avis du second et de tout son équipage et a ainsi fait voile dans l'ESE ayant deux hommes à la vigie ne connaissant pas la force des courants à l'effet d'éviter les écueils dont il aurait pu se voir entouré, mais malgré toutes ces précautions il s'est vu avec peine et tout à coup dans le plus grand péril ainsi que tout l'équipage, vers les dix heures du soir du même jour le navire a donné à toute voile sur une roche et d'une si grande force qu'à peine lui et son équipage ont eu le temps de se lancer dans la chaloupe que le navire a coulé bas, ce qui les a forcés de l'abandonner et de se sauver par le moyen de leur chaloupe [...] <sup>52</sup>.

Le capitaine, incapable de calculer la force des courants, à la tombée de la nuit et à pleine vitesse, le navire vient talonner sur une roche entraînant en quelques instants le naufrage. Autant que l'erreur humaine, on retient ici l'heure de l'accident, dix heures du soir, et les précautions prises pour une telle navigation : deux hommes à la vigie. L'enchaînement des événements et l'impossibilité de calculer la force du courant amoindrissent l'erreur humaine. Le mois de mai, qui se situe en dehors de la période critique, et l'explication donnée excluent pourtant la tempête comme cause de l'accident.

Enfin, au-delà des erreurs humaines et des conditions météorologiques, c'est l'état même du bâtiment et sa capacité à tenir la mer qui pose question. Si l'expression de « navire-poubelle » est passée aujourd'hui dans le langage courant, des bâtiments répondant à cette définition apparaissent dès cette époque. L'écueil réside dans l'identification par la déclaration du capitaine

<sup>52</sup> AD 29, B 4397, *Le Washington* (1787). Interrogatoire du capitaine, 7 mai 1787.

des éléments laissant à penser que le navire était en mauvais état. Mais la désertion de plusieurs membres d'équipage, les informations données par des navires cheminant avec ces épaves en sursis sont autant d'indices probants sur l'entretien du navire.

On touche enfin aux limites de la construction navale à l'époque moderne, avec des bâtiments qui ne sont pas à même de subir sans dommages les très fortes tempêtes des mois d'hiver à la pointe de la Bretagne. Cette capacité dépend du tonnage des bâtiments, un chasse-marée n'étant pas au milieu de la tempête à armes égales avec un roulier des mers hollandais, même si le premier est sans doute plus manœuvrant que le second

#### Une géographie du commerce maritime à la pointe de la Bretagne

250

La spécificité de l'amirauté de Cornouaille tient sans doute à sa situation géographique particulière. Comme les côtes de Cornouaille sont un point de passage obligé pour le commerce entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord, le fonds d'archives consacré aux naufrages fournit un instantané du commerce maritime à la pointe de la Bretagne tout au long du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>53</sup>, ces 336 dossiers comportant de précieuses informations sur l'origine, la destination et le pavillon des différents navires.

Les ports de Bordeaux (56), Libourne (10) et Blaye (5) constituent la première origine en effectifs, avec essentiellement des cargaisons de vin alimentant par le grand et le petit cabotage les ports de la façade atlantique et de l'Europe entière. Cette diversité se retrouve dans les tonnages effectuant ce transport où se côtoient les navires de long cours alimentant l'Europe du Nord ou les colonies, et les barques et chasse-marée du sud de la Bretagne effectuant des rotations entre Bordeaux et Brest. L'écart est saisissant, si l'on oppose la *Duchesse de Duras*, brick de 400 tonneaux, armé à Bordeaux en 1780, chargé d'une cargaison comprenant pour l'essentiel du vin destinée à Saint-Domingue<sup>54</sup>, et la *Marie-Magdelaine*, barque de quinze tonneaux de l'Abert-Ildut, transportant du vin de Bordeaux entre Blaye et Brest, qui fit naufrage à Poulgoazec en octobre 1728 en tentant de gagner le port d'Audierne en pleine tempête<sup>55</sup>. Cet écart illustre la diversité des embarcations que nous avons déjà notée en constatant les fortes différences de tonnage pour le transport des cargaisons.

53 Ludvine Langlois, *Les Flottes de commerce à la pointe de la Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle (d'après les dossiers de l'amirauté de Cornouaille sur les naufrages)*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne Sud, 2006.

54 AD 29, B 4390, *La Duchesse de Duras* (1780). Ce navire, tentant de gagner un convoi, est victime d'un abordage avec le bâtiment *la Boussole* de Nantes et fait naufrage dans le raz de Sein le 9 janvier 1780; entraîné par les courants sur les brisants, l'équipage eut juste le temps d'évacuer l'épave avant que celle-ci ne se retourne.

55 AD 29, B 4339, *La Marie Magdelaine* (1728).

À une moindre échelle, on observe également une part importante de navires venant de Bayonne (14), principalement chargés d'eau-de-vie, de résine, de goudron et de braie, alimentant les ports d'Amsterdam, de Rouen, de Vannes et de Lorient au nombre de trois à chaque fois. Le port de Nantes, avec dix-sept navires, fournit des cargaisons plus diversifiées, composées de vin, d'eau-de-vie, de bois de construction, de goudron, de céréales et de marchandises coloniales en provenance de l'espace caraïbe dont le port semble assurer une redistribution non seulement à l'échelle du royaume mais également à l'échelle internationale. Là aussi, on observe une grande diversité dans les tonnages qui s'échelonnent de 13 tonneaux pour le *Saint-Pierre*, barque de Saint-Pol-de-Léon, chargée de vin, d'eau-de-vie, et de marchandises d'épicerie pour le port de Morlaix<sup>56</sup>, et le *Choice*, navire anglais de 163 tonneaux transportant du coton, de l'ocre et du vinaigre à destination de Londres<sup>57</sup>. Notons également l'importance relative du port de La Rochelle, lequel, avec douze navires, transportant essentiellement de l'eau-de-vie et du vin à destination de Brest (3), de Boulogne (2) et de Cherbourg (2), vient compléter ce tableau des navires faisant route vers le nord avant de faire naufrage sur les côtes de Cornouaille. En sens inverse, le port de Brest fournit un contingent équivalent à ces ordres de grandeur avec 14 bâtiments, dont 11 sur lest, essentiellement des barques de cabotage destinées aux ports de Bordeaux (4), La Rochelle (2), Nantes (2).

En plus de cette dimension atlantique, on retrouve également un contingent significatif de navires en provenance des Provinces-Unies et de la Flandre autrichienne : Amsterdam (7), Ostende (5) et Rotterdam (1), avec des cargaisons composées de bois de construction, de fer, d'acier, de bière et de fromage, destinées principalement à Nantes (5) et à Lorient (3). Sont également présents, les bâtiments en provenance de l'espace caraïbe avec des bâtiments de Saint-Domingue (10), de la Guadeloupe et de la Martinique, chargés de sucre, de coton, d'indigo, de cacao, et destinés aux ports de Nantes (7), Bordeaux (2) et La Rochelle (1). Enfin, les navires de pêche à la morue, avec six naufrages de bateaux destinés à La Rochelle (3), Paimboeuf (1), Bordeaux (1) et Granville (1), viennent compléter ce tableau brièvement esquissé du commerce et du transport maritime à partir du point de passage que constitue la Cornouaille.

Cette lecture du trafic maritime à partir du port de départ des navires peut être utilement complétée par celle considérant les pavillons des navires, ce qui permet de nuancer l'importance du pavillon français dans cette géographie du commerce. Ainsi, si Nantes et Brest conservent par le nombre d'armements sensiblement la même importance, il n'en va pas de même pour le port de

<sup>56</sup> AD 29, B 4362, *Le Saint-Pierre* (1751).

<sup>57</sup> AD 29, B 4401, *Le Choice* (1791).

Bordeaux, qui ne totalise en matière d'armements que dix navires. En revanche, le relais est pris, en matière de transport, par des bâtiments des Provinces-Unies qui cumulent 37 armements pour des bâtiments d'un tonnage allant de 60 à 400 tonneaux, et des bâtiments anglais, principalement armés à Londres (13). Au final, il s'agit bien d'un instantané du commerce maritime où apparaissent tous les types de navigation, qu'il s'agisse du petit cabotage, du grand cabotage ou du long cours déversant sur le littoral de l'amirauté de Cornouaille un ensemble de cargaisons diversifiées et de navires de tout tonnage. Cette diversité dans la typologie des naufrages et dans la nature même des opérations de sauvetage conduit à s'interroger sur la compétence d'une institution et de ses hommes, sous le prisme de cet événement particulier.

## L'EFFICACITÉ D'UNE INSTITUTION : EXPERTISE ET COMPÉTENCE DE L'AMIRAUTÉ EN MATIÈRE D'ACCIDENTS MARITIMES

252

### Personnels et organisation de l'amirauté

Avant même d'aborder la question de l'efficacité de l'amirauté de Cornouaille, il convient de saisir ce que représente l'institution en termes de structures, de personnels et d'organisation. L'édit de juin 1691, portant création des sept amirautés en Bretagne, énumère le personnel de l'amirauté : douze officiers et membres du personnel<sup>58</sup>, auxquels il faut ajouter les commis-greffiers installés dans les treize ports obliques du ressort<sup>59</sup>, soit un total de vingt-cinq personnes. Ce chiffre augmente légèrement au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle pour culminer à dix-huit personnes, hors les commis-greffiers, en 1781<sup>60</sup>, si l'on y ajoute les trois maîtres de quai de Quimper, Concarneau et Pont-l'Abbé, un professeur d'hydrographie dont la charge ne fut pourvue qu'à partir de 1738<sup>61</sup>, un interprète breton et un chirurgien. Il s'agit donc d'un personnel limité, dont certains membres occupent souvent d'autres fonctions dans d'autres institutions. Autre élément notable, l'amirauté ne disposant d'aucun bâtiment spécifique, les audiences et les procès instruits dans le cadre de procédures criminelles se passent la plupart

58 AD 56, 9B 3, *Édit portant création de sept sièges d'Amirauté en Bretagne*, juin 1691 : « [...] un en l'étendue de l'évêché de Cornouaille pour être établi à Quimper Corentin, qui sera composé d'un notre Conseiller Lieutenant général, civil et criminel, un notre Conseiller Lieutenant particulier, assesseur civil et criminel, deux nos Conseillers, un Notre procureur, un notre Avocat, un Greffier, deux Interprètes, deux Huissiers, dont un audienier, l'autre visiteur et délesteur et deux Sergents ».

59 Voir fig. 1. Liste des ports obliques : Le Faou, Port-Launay, Crozon, Camaret, Douarnenez, Île de Sein, Audierne, Penmarch, Bénodet, Fouesnant, Concarneau, Pont-Aven, Quimperlé.

60 Sylviane Llinares, « Les amirautés bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », dans Joachim Darsel, *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, Rennes, PUR, 2012, p. 425-442.

61 Henri Bourde de la Rogerie, *Inventaire sommaire...*, op. cit., p. 15.

du temps au présidial de Quimper<sup>62</sup>. Enfin, la localisation même du siège d'amirauté dans la ville épiscopale de Quimper éloigne considérablement les officiers du littoral, les conduisant fréquemment à n'arriver sur les lieux des naufrages qu'un à deux jours après l'accident<sup>63</sup>. Des huit amirautés bretonnes, l'amirauté de Lorient étant créée par détachement de celles de Vannes en 1782, le siège de Quimper est celui dont l'éloignement est le plus manifeste. Afin de corriger cette difficulté, il n'est pas rare de voir le commis-greffier accomplir une tâche plus étendue que celle prévue en matière de naufrages par l'ordonnance de la Marine, le siège lui déléguant la responsabilité du sauvetage de navires et cargaisons de moindre importance et se contentant dans un second temps d'envoyer son greffier et un huissier pour dresser le procès-verbal d'inventaire des effets ainsi sauvés. Un autre écueil touche également l'institution : c'est le risque de ne pouvoir assurer ses fonctions en cas de naufrages multiples. De manière théorique, le personnel de l'amirauté est en capacité d'assurer deux commissions simultanées pour le doublement des officiers. Mais, dans bien des cas, le siège ne put fournir qu'une seule commission, se déplaçant sur les lieux de plusieurs accidents.

Enfin, si l'action de l'amirauté en matière de naufrage consiste à préserver les intérêts des armateurs et des marchands-chargeurs, le prolongement de cette mission se trouve dans un certain nombre de procédures criminelles instruites contre d'éventuels pillers. Il ne s'agit pas ici de revenir sur cet élément déjà amplement étudié, mais de préciser l'attitude de l'amirauté de Cornouaille en matière criminelle. Si les pillages tendent à diminuer au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle (voir **fig. 1**), la raison en incombe notamment au fait d'avoir imposé l'amirauté en tant qu'institution et propagatrice des dispositions de l'ordonnance de la Marine, dont certaines, en rémunérant le sauvetage des effets retrouvés en mer, viennent rendre intéressante une telle attitude. Deux types de procédures criminelles se trouvent conservées dans les archives. Les premières procèdent de la « comparution immédiate » lorsque, durant les opérations de sauvetage, les officiers constatent un vol, pour lequel la procédure ne prend pas trop de temps. Les secondes concernent des procédures plus lourdes, impliquant une information, c'est-à-dire la collecte de témoignages, puis la comparution

62 Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières années de leur existence », dans Joachim Darsel, *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, op. cit., p. 391-416.

63 La circulation de l'information afin d'avertir d'un accident implique l'envoi d'un messenger, le plus souvent à l'initiative du commis-greffier le plus proche ou du recteur de la paroisse où s'est produit le naufrage ; selon la distance il peut mettre de plusieurs heures à une journée pour gagner Quimper. En retour, la formation d'une commission, c'est-à-dire le rassemblement du lieutenant général ou particulier, du procureur du roi, du greffier, d'un huissier et d'un éventuel interprète peut également conduire à un nouveau retard. Ajoutons que les déplacements ne s'effectuent que de jour et nous aurons un tableau de l'inertie dans la réactivité du siège.

des suspects, parfois à plusieurs reprises pour déterminer les circonstances de ces crimes. L'amirauté de Cornouaille conserve ainsi une procédure-fleuve, celle consacrée au pillage du *Saint Jacques* en 1716, un navire de Rotterdam de 400 tonneaux ayant fait naufrage sur la côte de Penmarch<sup>64</sup>. Cette procédure criminelle constitue la plus importante de celles conservées dans le fonds de l'amirauté de Cornouaille : aucune autre ne l'a égalée jusqu'à la fin de l'institution.

Bien que la lecture des archives propres de l'amirauté fournisse des éléments pertinents sur son action, elle ne permet pas d'en percevoir pleinement le fonctionnement. Toutefois, nous disposons à cet égard d'une « inspection indépendante » ayant fait l'objet récemment d'un travail en profondeur<sup>65</sup>, pour lequel les premières publications donnent des éléments d'analyse<sup>66</sup>. Il s'agit de l'inspection menée par Daniel Chardon, maître des requêtes et procureur général au Conseil des prises, entre 1781 et 1785<sup>67</sup>. Dans le cadre de cette enquête, l'amirauté de Cornouaille fait l'objet d'un procès-verbal de visite daté du 24 janvier 1781. Le préambule de ce document indique les éléments sur lesquels l'envoyé du roi entend se renseigner :

254

[...] en conséquence pour nous transporter dans l'amirauté de Quimper à l'effet d'examiner les registres du greffe, vérifier les droits qui se perçoivent à quelque titre que ce soit sur les vaisseaux et marchandises qui arrivent dans les ports de ladite amirauté de Quimper, pour faire informer également des droits que lesdits officiers perçoivent pour les congés, passeports, et examiner les dits ordonnances et règlements qui servent aux officiers de ladite amirauté de Quimper pour l'administration de la justice, et les dispositions des dites lois qui seraient susceptibles d'interprétation ou de modification, ainsi que les suppressions ou révisions qu'il serait utile de faire dans ledit siège [...] <sup>68</sup>.

<sup>64</sup> AD 29, B 4446 et B 4447 : *Le Saint-Jacques* (1716). Cette procédure comprend l'audition de plus de 200 témoins et l'inculpation de 118 personnes, la procédure s'étalant jusqu'en 1724.

<sup>65</sup> 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*, mémoire pour l'habilitation à diriger des recherches, soutenue le 10 décembre 2011 à l'université de Bretagne Sud.

<sup>66</sup> Sylviane Llinares, « Les amirautés bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », art. cit., p. 425-442.

<sup>67</sup> Archives nationales (désormais AN), Fonds Marine, C4 175 (Bretagne, Poitou, Aunis, Saintonge).

<sup>68</sup> AN, C4 175, 24 janvier 1781.



Cet « audit » de l'amirauté de Cornouaille offre également un ensemble de portraits des officiers du siège, qu'il s'agisse du lieutenant général<sup>69</sup>, du procureur du roi<sup>70</sup> ou du greffier du siège<sup>71</sup>.

Si cette inspection fournit de précieuses informations sur l'administration et l'organisation de la perception des droits maritimes, la part réservée aux informations concernant les naufrages demeure limitée à une liste reprenant, peu ou prou, les dossiers que conserve encore aujourd'hui le fonds d'archives de l'amirauté de Cornouaille remontant aux dix années précédant l'inspection et vérifiant la perception sur le droit d'épave des quotités au profit du roi et de l'Amiral de France. Sylviane Llinares montre également que dans ce ressort d'amirauté les principales difficultés semblent concerner la police de la navigation des navires frétés pour le service du roi et les Droits et pêcheries non confirmés<sup>72</sup>. Cette question des navires de commerce frétés par le roi a pu, comme nous l'avons déjà évoqué, provoquer quelques difficultés, sans qu'il nous ait été possible en la matière de déceler des traces de frictions réelles entre les représentants de l'amirauté et ceux d'autres institutions. Toutefois, Henri Bourde de la Rogerie mentionne un mémoire de 1787<sup>73</sup> où les juges du présidial de Quimper dénoncent « le génie bouillant et inquiet de l'amirauté<sup>74</sup> ». Ce même mémoire dresse également un portrait peu flatteur des officiers du siège en soulignant notamment les liens familiaux les unissant les uns aux autres,

69 AN, C4 175 : « Le lieutenant général Le Bastard de Mesmeur, âgé de 31 ans, marié, fort sédentaire, s'occupe principalement de la physique et de la chimie. Il a des connaissances dans son état et le remplit avec l'exactitude requise par les affaires du siège ; c'est-à-dire qu'il n'y a guère que les naufrages qui le détournent de son cabinet ».

70 AN, Fonds Marine, C4 175 : « Kergos de Kernafflen, procureur du Roi est "la cheville ouvrière du siège". C'est un homme fort actif et qui a besoin de l'être pour veiller à tout, attendu qu'il fait son habitation ordinaire à trois lieues de Quimper, dans une campagne où il a sa femme et ses enfants. Ce magistrat est contemporain de monsieur Laënnec, il paraît doué d'un esprit délicat et prend à cœur le bien du service et les intérêts de SAS, il est aussi titulaire de l'office d'avocat du roi dont la création est antérieure à l'édit de 1711 ».

71 AN, Fonds Marine, C4 175 : « Le greffier est un sieur Clémencin, âgé d'environ quarante-six ans. Son père avait exercé le greffe pendant plusieurs années, il avait vu naître les juges actuels, en sorte qu'il les traitait comme ses enfants, et ces Messieurs, par respect pour son âge, et très persuadés surtout de son honnêteté n'osaient pas s'opposer à sa vieille routine ; ils n'ont pu s'immiscer dans les affaires du greffe que depuis deux ou trois ans que cet ancien serviteur est mort. Son fils n'avait sans doute eu plus de liberté, car il ne paraît avoir aucune connaissance des affaires ; aussi, content du titre récent d'avocat, ne s'en mêle-t-il que de très loin. Il a mis sa confiance dans le sieur Desnos, jeune père de famille, qui est en même temps procureur postulant et le préposé des messageries ».

72 Sylviane Llinares, « Les amirautés Bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », art. cit., p. 432.

73 AD 29, B 911 bis : « S'il existait un homme qui connut tous les tribunaux du royaume et qu'il répondit à cette question : quel est le plus jaloux de prérogatives et le plus ardent à étendre ses droits il nommerait infailliblement le siège de l'Amirauté de Quimper ».

74 Henri Bourde de la Rogerie, *Inventaire sommaire...*, op. cit., p. 17.

et décrivant le lieutenant général, le procureur du roi et son père, procureur honoraire du siège, comme « trois têtes échauffées dans le même bonnet<sup>75</sup> ».

Pour autant, et comme nous avons pu le voir jusqu'ici, il est possible de faire ressortir un certain nombre de constantes plaidant pour un fonctionnement conforme aux dispositions de l'ordonnance de la Marine de 1681. Le trafic maritime vers les ports de ce ressort étant limité et le contentieux commercial tout autant, la part réservée dans les fonctions de l'amirauté aux naufrages et à leur règlement est d'autant plus importante. De ce point de vue, les officiers de l'amirauté de Cornouaille se révèlent assez volontaires lorsqu'il s'agit de se déplacer en commission sur le rivage afin de vaquer aux différentes opérations prescrites par l'ordonnance de la Marine, de l'interrogatoire du capitaine et de l'équipage à l'organisation du sauvetage de l'épave et des marchandises avec le concours, plus ou moins volontaire, des habitants des paroisses littorales. Ils sont également rigoureux dans l'inventaire et l'expédition des marchandises ainsi sauvées vers des magasins et dans la « liquidation » du naufrage consistant en la restitution à leurs propriétaires des effets sauvés durant ces opérations. La plupart des dossiers donnent donc à voir des procès-verbaux, rédigés avec un soin particulier, et rendant compte jour après jour des opérations entreprises et des constats effectués sur le littoral. Il n'est pas rare de voir durer ces commissions au-delà de quinze jours pour les bâtiments les plus importants, ce qui occasionne une inflation des frais de sauvetage composés entre autres choses des émoluments des officiers du siège et des frais permettant leur logement et leur nourriture. Il s'agit là d'un reproche qui leur est fait à plusieurs reprises. Cette « âpreté » au gain peut également se retrouver, de manière anecdotique, dans certaines tensions entre les officiers du siège à propos de la composition de la commission pour se rendre sur le rivage. C'est le cas lors du naufrage de *La Reine Esther* en 1734 sur la côte de Pouldreuzic, le lieutenant général constatant la présence inopportune du lieutenant particulier :

256

[...] Et après avoir avancé environ d'un demi-quart de lieue, on nous a fait remarquer le sieur Guillaume Billoart, lieutenant particulier du dit siège qui venait après nous pressant son cheval pour nous joindre, ce que voyant nous sommes arrêtés pour l'attendre et nous ayant joint il nous a déclaré qu'il était parti de Quimper en compagnie des dits sieurs Hernio, Clémancin et Salaun et qu'il entendait vaquer à la commission du dit sauvetage, sur quoi nous l'avons interpellé de se retirer, son ministère n'étant nullement nécessaire attendu notre présence, mais sans avoir égard à nos protestations il a continué la route avec nous jusqu'au lieu du naufrage [...]. Ensuite, avons vaqué à ladite commission

---

75 AD 29, B 911 bis.

dans laquelle nous avons été troublés par ledit sieur lieutenant particulier qui a tenu un procédé peu convenable à un homme revêtu du caractère de juge dont nous réservons de dresser notre procès-verbal séparé du présent [...] <sup>76</sup>.

Le fonds de l'amirauté de Quimper propose une lecture assez linéaire des procédures en matière de naufrage. Il semble que la règle pour les officiers de se rendre en commission sur les lieux des naufrages soit suivie des faits dans plus de 70 % des accidents. Encore convient-il de préciser que dans le cas contraire les procès-verbaux rédigés mentionnent les indispositions des officiers en titre et leur remplacement par un tiers remplissant les conditions requises pour cette mission <sup>77</sup>. Seuls font exception à cette règle les naufrages ayant lieu dans les îles de Sein et sur l'archipel des Glénans, pour lesquels les commissions complètes sont rares, le siège déléguant à son greffier, voire aux commis-greffiers de Sein ou de Concarneau, la tâche de procéder au sauvetage des navires et des marchandises, et de faire passer sur le continent les effets ainsi sauvés. Dans les deux cas, cette attitude traduit une triple difficulté. Tout d'abord, celle de l'absence de moyens du siège de Quimper, qui ne possède aucune embarcation et qui doit, à chaque fois, négocier son passage avec des maîtres de barques locaux. Ensuite, que ce soit sur l'île de Sein et peut-être encore plus sur l'archipel des Glénans, où ne vit qu'un simple gardien sur l'île Saint-Nicolas, un problème de logement peut ainsi se poser dans l'éventualité d'une commission de plusieurs jours. Enfin, les naufrages intervenant principalement en hiver, il est hasardeux de gagner un espace insulaire sans être certain de pouvoir en repartir dans les meilleurs délais.

Si les oppositions avec d'autres institutions, qu'il s'agisse des classes ou du présidial, peuvent se faire jour et brosser un portrait moins lisse de l'institution, l'action de l'amirauté peut également être évaluée en fonction des oppositions qu'elle suscite auprès des capitaines des navires naufragés. Dans plusieurs cas, principalement au début de la période ici étudiée, des capitaines refusent la participation de commissions d'amirauté au sauvetage des navires et de leurs cargaisons. C'est le cas du capitaine du *Griffon* qui, lors de son naufrage sur la côte de Trégunc en 1739, se refuse à toute descente des officiers du siège, opposant une fin de non-recevoir pour l'ouverture des écoutilles de son navire, et interdisant à son équipage toute déclaration, les officiers étant alors réduits à prendre acte de cette décision et à ne pouvoir formuler qu'une protestation

<sup>76</sup> *Ibid.*, B 4345, *La Reine Esther* (1734) : procès verbal de descente, 1<sup>er</sup> mars 1734.

<sup>77</sup> *Ibid.*, B 4343, *Le Saint-Jean Baptiste* (1732) : extrait d'une lettre du procureur du roi, 6 février 1732. « Je déclare ne pouvoir descendre sur les lieux attendu que je suis victime d'un gros rhume de poitrine c'est pourquoi je prie Monsieur le Procureur du Roi de l'amirauté, s'il juge à propos d'y descendre et de prendre en mon lieu et place l'ancien des avocats postulant au siège à Quimper ».

écrite remise au capitaine<sup>78</sup>. Si ces épisodes sont rares, lorsqu'ils se produisent dans le deuxième tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle, la réaction peut être d'une tout autre nature, comme en 1775, lors du naufrage de l'*Étiennette*, sloop de Saint-Briac, chargé d'une cargaison de fer pour le port de Lorient : devant la volonté de son capitaine de pourvoir seul au sauvetage du navire et de la cargaison, on constate la fermeté du procureur du roi, qui impose sa volonté au terme d'une argumentation juridique reprenant l'ordonnance de la Marine et les apports de Valin<sup>79</sup>.

258

Le bilan que l'on peut dresser de l'action de l'amirauté en matière d'accidents maritimes, en l'analysant à partir du siège de l'amirauté de Cornouaille, ne peut aboutir qu'à un constat ambivalent. Si l'institution semble compétente et ses officiers exercer leurs charges avec une certaine efficacité, si pour ce faire, ils peuvent s'appuyer sur un Droit maritime qui, au terme de l'ordonnance de la Marine, constitue une synthèse de l'ensemble des textes européens, synthèse enrichie par les travaux de René-Josué Valin avec son *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine*, publié en 1760, l'institution montre malgré tout un ensemble de limites. Freinée dans son action par ses moyens humains et financiers réduits, elle souffre également du mode de financement de son action dont les naufrages fournissent un bon exemple. Les frais de sauvetage et de procédure sont à la charge des intéressés dans le navire et la cargaison ; l'amirauté ne dispose pas d'un personnel véritablement spécialisé, et ses membres ne sont à tout prendre que des juristes appliquant le droit et réglant leur action sur la procédure définie par la grande ordonnance de Colbert.

78 *Ibid*, B 4350, *Le Griffon* (1739) : réquisition du substitut du procureur du roi, 7 février 1739. « Comme substitut du procureur du Roy en cette partie je requiers qu'attendu les refus et instances du sieur Forbin on laisse le tout à ses périls et risques et fortune, et que copie du présent lui soit dénoté sauf dans la suite à être vers ledit Forbin pourvu de tel décret qu'il sera vu appartenir attendu la désobéissance à justice ».

79 *Ibid*, B 4385, *l'Étiennette* (1775), procès-verbal de descente, 28 décembre 1775 : « [...] le maître dans la déclaration qu'il avait faite au greffe de notre siège à Concarneau avait dit qu'il entendait sauver lui-même la cargaison, sur quoi le dit sieur procureur du Roi nous a fait observer qu'il est de principe attesté par Valin sur l'ordonnance de 1681 au titre des naufrages article 17 que lorsqu'il s'agit comme ici d'un naufrage absolu, quelque soumission que fasse le capitaine n'étant pas muni d'une procuration de l'armateur et des autres intéressés, il est du devoir des officiers de l'amirauté de descendre pour remédier au désastre [...] et le maître naufragé n'ayant point demandé la main levée qu'il faudrait toujours qu'il obtînt, dans tous les cas ne paraissant même point autorisé à la demander, il est indispensable de descendre au lieu du naufrage pour faire sauver lesdites marchandises, en constater l'état, si elles sont sauvées, s'assurer même s'il n'y avait point dans la cargaison d'autres marchandises qu'un zèle inconsidéré avait porté le maître à celer dans sa déclaration et pour prendre enfin sur les autres circonstances du naufrage comme sur celles mentionnées ci-devant les interrogatoires du dit maître et de son équipage ».

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

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

- Raymond FRAVAL DE COATPARQUET, *L'Amirauté de Saint-Brieuc, une juridiction complexe (1776-1792)*, mémoire pour le DEA d'histoire du droit, Faculté de droit et de sciences politiques de l'université de Rennes 1, 1994, 280 p. dont de nombreuses pièces annexes intégrées reprographiées in-4°.
- Alan JAMES, « Les amirautés à l'époque de Richelieu », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappe (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 145-150.
- , *The Navy and the Government in the early modern France, 1572-1661*, London, Royal Society/Boydell Press, 2004.
- Alain GERARD (dir.), *Les Vendéens et la mer, de la Grande Pêche au Vendée Globe*, La Roche-sur-Yon, Centre de recherche historique vendéen, 2008.
- Marcel GOURON, *L'Amirauté de Guyenne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, Sirey, 1938.
- C. GUEGUEN, *Au moindre accident... Tableau de l'activité de police et de justice de l'Amirauté de Saint-Malo (1762-1792)*, mémoire de maîtrise, université de Rennes 2, 1997.
- Dominique GUILLEMET, *Les Îles de l'ouest (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) de Bréhat à Oléron*, La Crèche, Geste Éditions, 2000.
- Jean François HENRY, *L'île d'Yeu à la fin de l'Ancien Régime (1661-1715), un demi-siècle d'histoire locale*, La Roche-sur-Yon, Société d'émulation de la Vendée, 1981.
- , *Des marins au siècle du Roi Soleil: l'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Janzé, Yves Salmon, 1982.
- Jean Pierre HIRRIEN, *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 lameneurs 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 pillleurs sur les côtes de Cornouaille au XVIII<sup>e</sup> siècle (1723-1791) », *Bulletin de la société finistérienne d'histoire et d'archéologie*, 1978, p. 75-106.
- Vincent TOUZÉ, *Les Populations littorales face aux pouvoirs : le refus des pouvoirs dans le Golfe du Morbihan au XVIII<sup>e</sup> siècle*, mémoire de DEA, universités de Rennes 2 et de Bretagne-Sud, 2000.
- René Josué VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernant la Navigation & le Commerce maritime...*, La Rochelle, Chez Jérôme Legier, 2 vol., 1766.
- Morgane VARY, *Intégration sociale des populations marginales sur le littoral breton au XVIII<sup>e</sup> siècle*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 2007.
- Marie Anne VENDROY, « La loi et le rivage d'après l'ordonnances de 1681 et le commentaire de Valin », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Représentations et images du littoral*, Rennes, PUR, 1998, p. 55-65.
- André ZYSBERG, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg, *État, Marine et sociétés*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455.