

numéro

19

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

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



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

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

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

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

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

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

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

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

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

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

Marine, État et politique [n° 14]

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

La Puissance navale [n° 16]

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

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

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

SOMMAIRE

Éditorial

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

I. DOSSIER

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

Introduction

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

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

Éric Barré	21
------------------	----

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

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

De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne

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

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

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

Le traité sur l'Amiral de France de La Popelinière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II

VARIA

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

III POSITIONS DE THÈSES

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

IV COMPTES RENDUS

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

I. DOSSIER

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

L'HÉRITAGE DES AMIRAUTÉS ET LES NOUVELLES JURIDICTIONS DANS LA PREMIÈRE MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE

Christian Borde

Université Lille Nord de France, ULCO, HLLI

Chaque saison porte en elle la saison qui va suivre.

François Mauriac, *Mémoires intérieurs*, 1959.

Alain Desrayaud, professeur de droit, montre comment les juristes du Consulat et de l'Empire professaient « une sagesse pratique au service de l'action¹ » s'opposant à l'existence d'un droit naturel immuable mis en avant par les révolutionnaires radicaux qui voulaient « faire table rase du passé ». Les spécialistes du droit maritime du premier XIX^e siècle continuèrent à s'appuyer fermement sur les assises de l'ordonnance de 1681 comme ceux du droit commercial le firent sur celle de 1673. Le droit était bien « le fruit d'une histoire, le produit de l'évolution d'une société donnée à un moment donné en un lieu donné² ». Sur le plan juridique, la suppression des amirautés en 1790 n'avait donc pas annihilé les dispositions de l'ordonnance qui pouvaient toujours être mises en œuvre en cas de lacune des codes nouveaux, essentiellement le Livre II du *Code de commerce* consacré au commerce maritime³. La principale rupture de la Révolution consista à distinguer clairement institution judiciaire et administration, justice criminelle et justice civile, tout en préservant la spécificité des questions maritimes.

Sur le plan économique, le droit maritime commercial défini comme « un droit coutumier compact dont aucune législation écrite ne peut donner la

1 Alain Desrayaud, « La formation des juristes du Consulat et de l'Empire », *Napoleonica. La Revue*, n° 16, 2013/1, p. 3-15.

2 *Ibid.*

3 Les 13 titres du Livre II structurent les nombreux *commentaires* publiés à partir de sa promulgation le 1^{er} janvier 1808 : 1) Des navires et autres bâtiments de mer, art. 190-196 ; 2) De la saisie et vente des navires, art. 197-215 ; 3) Des propriétaires de navires, art. 216-220 ; 4) Du capitaine, art. 221-249 ; 5) De l'engagement et des loyers des matelots et gens de l'équipage, art. 250-272 ; 6) Des chartes-parties, affrètements ou nolisements, art. 273-280 ; 7) Du connaissance, art. 281-285 ; 8) Du fret ou nolis, art. 286-310 ; 9) Des contrats à la grosse, art. 311-331 ; 10) Des assurances, art. 332-396 ; 11) Des avaries, art. 397-409 ; 12) Du jet et de la contribution, art. 410-429 ; 13) Des prescriptions, art. 430-436.

clef⁴ », correspond particulièrement bien à cette « sagesse pratique au service de l'action » : sur le plan social, les juristes devaient entretenir avec les armateurs et négociants une grande connivence tandis que, pour le politique, le choix de « la présence du privé dans le public⁵ » s'incarnait par la création des tribunaux de commerce composés de juges élus par le Commerce. L'autorité morale et le prestige de l'ancienneté du droit, de son historicité paraissent évidents à tous ces acteurs et, après la Terreur, ils s'exprimèrent aussi pour les questions les plus pratiques.

322

Prendre en compte le partage de l'héritage des amirautés reviendrait à décrire l'ensemble des juridictions et administrations de la marine de guerre et de commerce. Notre propos restera modeste en donnant dans cette première approche quelques jalons de l'histoire de la mise en place d'un nouvel ordre juridique et administratif : après l'échec de la reconstitution d'un système dont il reste à mesurer l'ampleur du discrédit, la mort des amirautés est brillamment compensée par la promotion des tribunaux consulaires confiés à des juges issus de la profession marchande « de terre et de mer ». En s'appuyant sur « un sentiment d'appartenance minimal » et sur le jugement des pairs, ils renforcent la cohésion du monde marchand. Mis à contribution pour gérer la course dans sa dernière grandeur à la place des amirautés, ils démontrent rapidement leur efficacité. Mais le maintien d'une juridiction pénale spéciale aux marins est réaffirmé, puis confirmé, par la mise en place du code disciplinaire et pénal spécifique à la marine de commerce en 1852. L'efficacité diverse du partage de l'héritage apparaît clairement dans les jeux de pouvoirs entre localité, État et marine dont on n'évoquera ici que quelques cas précis.

RENFORCER LA COHÉSION DU COMMERCE ET DE L'ARMEMENT MARITIMES

Le discrédit des amirautés

Les bilans historiographiques les plus récents sont accablants pour cette institution génératrice de conflits et d'abus en tous genres. Dans le cas de l'amirauté de Cornouaille, Pierrick Pourchasse⁶ montre que la juridiction amirale chargée d'enquêter sur les naufrages est non seulement incapable de

4 Ernest Genevois, *Histoire critique de la juridiction consulaire*, Paris/Nantes, Durand et Pedone-Lauriel/Forest et Grimaud, 1866.

5 Claire Lemerrier, *Un modèle français de jugement des pairs. Les tribunaux de commerce, 1790-1880*, dossier pour l'habilitation à diriger des recherches, université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis, 2012, p. 502.

6 Pierrick Pourchasse, « Le naufrage, un événement conflictuel au XVIII^e siècle : l'exemple de l'Amirauté de Cornouaille », dans Albercht Cordes et Serge Dauchy (dir.), *Eine Grenze in Bewegung. Private und öffentliche Konfliktlösung im Handels-und Seerecht / Une frontière mouvante. Justice privée et justice publique en matières commerciales et maritimes*, München, R. Oldenbourg Verlag, 2013, p. 141-154.

mener à terme l'instruction des affaires de pillages collectifs mais que son autorité est ouvertement bafouée par la noblesse locale ou les curés, qui participent à ces pillages. À ce laxisme juridictionnel se mêle une corruption active puisque certains officiers de l'amirauté profitent également de ces cueillettes sauvages. La corruption est sans doute générale, mais comme l'historien ne dispose pas de comptes rendus de poursuites contre les abus de l'amirauté, il doit recourir prudemment à l'euphémisme : « Les abus des officiers sont fréquents et nombre d'entre eux ne brillent pas par leur intégrité⁷ ».

La situation est beaucoup plus claire à Dunkerque. Christian Pfister illustre l'exacerbation de la « querelle sans cesse renouvelée⁸ » entre les compétences du magistrat du port flamand et celles de l'amirauté depuis 1597, mais aussi son implication « dans des affaires louches⁹ », et sa gestion calamiteuse des liquidations de course au début du XVIII^e siècle. La corruption est à son comble à la veille de la Révolution française, avec un « scandale de la baraterie » qui reste pendant en février 1788¹⁰. Le bilan est donc particulièrement négatif à Dunkerque :

l'amirauté est devenue la citadelle, la Bastille à abattre. La chambre de commerce lui refuse toute information sur le scandale de la baraterie et l'affrontement s'exacerbe en 1789-1790 quand le dernier procureur du siège fait tout son possible, en particulier en créant la garde nationale pour empêcher le monde négociant de faire main basse sur la future municipalité. Peine perdue¹¹...

C'est donc dans un discrédit généralisé que les amirautés sont supprimées en 1790. L'amirauté fait très brièvement à nouveau surface en 1814-1815 mais pour se discréditer encore plus clairement. De retour en France, les Bourbons s'efforcent de reconstituer la dignité de Grand Amiral de France. En avril 1814, l'ancien lieutenant général de l'Amirauté de France, l'avocat Pierre-Claude Prousteau de Mont-Louis (1751-1851), est reçu à l'audience de Monsieur, frère du Roi, alors en Franche-Comté ; il rappelle au futur Charles X que « l'amirauté générale de France a toujours eu pour chef un prince du sang¹² ». Quelques semaines plus tard, le *Journal des Débats* annonce que depuis le 22 mai le duc d'Angoulême est Grand Amiral de France comme le fut avant la Révolution

7 *Ibid.*, p. 152.

8 Christian Pfister, « Mer et droit à Dunkerque ou l'impossible conciliation », dans Albercht Cordes et Serge Dauchy (dir.), *Eine Grenze in Bewegung...*, op. cit., p. 155-175.

9 *Ibid.*, p. 162.

10 *Ibid.*, p. 164-168.

11 *Ibid.*, p. 173.

12 *Le Journal des Débats*, 28 avril 1814, p. 2.

le duc de Penthièvre¹³ (1725-1793), mais aussi que « M. de Pannat n'est point secrétaire de la Marine, mais secrétaire de l'amirauté de France¹⁴ ». La communication se poursuit avec une audience solennelle octroyée au lieutenant général et au procureur du roi par Louis XVIII qui assure l'Amirauté de France « de ses soins et sa protection », tandis que la Duchesse d'Angoulême déclare qu'elle « estime infiniment les talents, le zèle et la bravoure du corps de la marine¹⁵ ». En octobre, le nouveau Grand Amiral de France, reconstituant dans le même élan mécénat royal et privilège de la librairie, octroie une protection publique et publicitaire dans ce même journal à un ouvrage consacré au jaugeage des bâtiments de mer d'après le système métrique¹⁶. Dans son annonce, le duc d'Angoulême indique que ce traité sera très utile à « ses bureaux d'amirauté ou de douanes, ses octrois de la navigation et à la jurisprudence commerciale¹⁷ », suggérant que la restauration de sa dignité pouvait peut-être engendrer la reconstitution de la juridiction et de l'administration disparue, avec une pincée de système métrique hérité de la Révolution.

La translation des compétences juridiques aux tribunaux de commerce

En 1806, le conseiller d'État Jean-Claude, comte Beugnot (1761-1835), donne une définition dénuée de jugement de valeur des anciennes amirautés :

espèces de tribunaux mixtes, qui unissaient aux connaissances du droit maritime, des vues d'administration appropriées aux localités où ils se trouvaient placés. Les sièges des amirautés ont été supprimées en 1791 et n'ont pas été remplacés : leurs attributions ont été distribuées entre les tribunaux de commerce, les maires et les juges de paix¹⁸.

La loi du 13 août 1791¹⁹, qui organise la police de la navigation et des ports de commerce, est fondamentale pour l'attribution des compétences juridiques des amirautés aux tribunaux de commerce et dans son titre V pour l'organisation des modalités pratiques de la passation de pouvoir.

¹³ Louis Jean-Marie de Bourbon, duc de Penthièvre (1725-1793) : cf. Jean Duma, *Les Bourbons-Penthièvre (1678-1793) : une nébuleuse aristocratique au XVIII^e siècle*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1995.

¹⁴ *Le Journal des Débats*, 23 mai 1814.

¹⁵ *Ibid.*, 1^{er} juin 1814.

¹⁶ Jean Antoine Faubert, *Nouvelle théorie du jaugeage des bâtiments de mer d'après le système métrique, dédié à S.A.R. M. le Duc d'Angoulême, grand amiral de France*, Paris, Asselin, 1814.

¹⁷ *Le Journal des Débats*, 7 octobre 1814.

¹⁸ *Napoleonica.org*, Conseil d'État, Rapport. Projet de décret et tableau relatif à l'organisation des officiers de police des ports, Beugnot rapporteur, 2^e rédaction, 18 décembre 1806.

¹⁹ *Loi relative à la police de la navigation et des ports de commerce, Donnée à Paris, le 13 août 1791*, Imprimerie royale, 1791.

Cette loi, qui est le prolongement de celle du 6 novembre 1790 abolissant les amirautés, est bien une « loi de combat » puisque l'article premier supprime les tribunaux d'amirauté, et leurs employés : « receveurs, maîtres de quai, experts et visiteurs et tous les autres préposés à la police et service maritime des ports de commerce ». Pour éviter que la justice ne suive plus son cours, l'article 2 prend des mesures conservatoires : les procès pendants en première instance à l'amirauté dissoute et les appels²⁰ du tribunal de commerce sont portés devant le tribunal du district²¹. Les papiers de justice de l'ancienne amirauté sont remis sous scellé la veille de la cérémonie de passation de pouvoir. C'est le conseil municipal qui est chargé d'installer les juges des tribunaux de commerce à l'instar de ceux des districts (art. 3), puis les juges nomment et installent leurs greffiers qui sont tenus de déposer un cautionnement et ont tous le même traitement (art. 4)²². Le cérémoniel de passation de pouvoir est particulièrement précis et solennel (art. 5). On visitera d'abord le siège de l'amirauté, puis les anciens receveurs (art. 6) et les officiers municipaux « arrêteront leurs registres, et vérifieront leurs caisses, le tout en présence de ces anciens receveurs, qui seront tenus de s'y trouver » (art. 6). De la même manière, très publique, les congés (voir *infra*), sont mis sous scellés tandis que les registres d'actes de propriété des navires doivent être déposés au greffe du tribunal de commerce (art. 5). La séparation est désormais stricte entre droit civil – en l'occurrence le droit commercial – et droit pénal. Les tribunaux de commerce reçoivent d'abord la juridiction de « toutes affaires de commerce de terre et de mer en matière civile seulement (art. 1^{er}) ». Puis, la loi d'août 1791 suggère qu'on puisse leur donner dans un second temps la compétence pour les prises maritimes.

Le ressort des tribunaux de commerce est soit le district soit l'arrondissement, et dans les cantons où il n'y a pas de tribunal, ce sont les juges de paix qui statuent en premier ressort sur diverses affaires « pourvu que la demande n'excède pas leur compétence » (art. 2). Il s'agit de petits conflits sur les salaires d'ouvriers et de gens de mer, remise des marchandises, exécution des actes de voiture, et contrats d'affrètement. On comprend que l'étude des archives de ces juridictions permettrait de cerner des réalités que celles de l'amirauté nous livrent à l'époque moderne.

Pour ne pas renouveler les abus et la corruption liés aux affaires de « sauvement des navires et effets » (art. 5), la loi multiplie les intervenants (art. 3). Ce ne sont plus des officiers d'une amirauté improbable qui ont la priorité d'intervention,

²⁰ La loi utilise le terme *appellations*.

²¹ Le district est une subdivision du département créée en même temps que lui, et dont les directoires furent un instrument essentiel de la Terreur. Ils furent supprimés en 1795 et remplacés par les arrondissements.

²² Décret du 16 août 1790, titre 9.

mais trois institutions qui doivent se rassembler sur l'estran « au premier avertissement de quelque échouement, bris ou naufrage, pour procurer les secours nécessaires » : les juges de paix du canton, le maire ou le premier officier municipal, et le syndic des gens de mer. On y ajoutera la Douane et les commissions sanitaires du littoral, garantes respectivement du protectionnisme et de la protection contre les épidémies. Il y a donc foule, mais ce n'est pas – en principe – la gabegie d'Ancien Régime : « Les ordres seront donnés par le juge de paix, dès qu'il sera présent, à son défaut, par l'officier municipal, et à leur défaut, par le syndic des gens de mer » (art. 4).

Les articles suivants sont très proches de l'ordonnance de 1681 et définissent les conditions de la vente des effets et des marchandises sur le lieu du naufrage dont le produit sert à payer les ouvriers déblayeurs, l'enlèvement des cadavres, l'appel au tribunal de commerce, etc. Bien entendu, les « vols, pillages ou autres délits » sont réprimés, mais sans qu'une police spéciale soit créée. Le juge de paix est prié d'y « pourvoir provisoirement ».

326

La justice criminelle n'est bien sûr plus exercée par le même échelon, et ce sont les juges des districts qui ont compétence pour « tous les crimes et délits commis dans les ports et rades et sur les côtes ; de ceux commis en mer et dans les ports étrangers sur navires français, et dans les factoreries françaises, et de toutes accusations et barateries ou de faux ». Mais le lien avec les affaires purement commerciales peut être bien entendu établi entre les deux juridictions (art. 11).

La gestion des liquidations de prises

En étudiant l'histoire du droit de la course maritime des *French Wars* à la Guerre de Crimée, Florence Le Guellaff a montré comment la réforme de l'an VIII a permis de mettre fin au « fourmillement procédurier des formalités de la course²³ ». Certes, les juges de paix, puis après eux, en l'an VIII, des officiers d'administration de la Marine, interviennent en premier ressort, mais ce sont bien les tribunaux de commerce qui jouent le rôle majeur dans l'enregistrement des actes de sociétés corsaires et la prise en charge pratique des liquidations. Pour le juriste Ernest Genevois, en 1866, les tribunaux de commerce jouent un rôle démesuré en héritant, même provisoirement, de cette compétence des amirautés disparues²⁴. Le décret du 14 février 1793 décide une attribution provisoire qui se prolonge jusqu'à la création du Conseil des prises le 6 Germinal an VIII (27 mars 1800), une semaine après la promulgation de la grande réforme du système judiciaire du 27 ventôse (18 mars 1800). Pour Genevois, l'arrêté

23 Florence Le Guellaff, *Armements en course et droit des prises maritimes (1792-1856)*, Nancy, Presses universitaires de Nancy, 1999, p. 379, n. 254.

24 Ernest Genevois, *Histoire critique de la juridiction consulaire*, op. cit., p. 180.

enleva à juste titre aux tribunaux de commerce des attributions « qui n'étaient pas de leur compétence ». Il partage l'avis du ministre de la Justice de 1800 qui considère que ces affaires touchent surtout au droit public et international.

Mais la mesure est surtout très politique, cinq mois après le coup d'État de Brumaire. Dans la grande réforme de la Justice, les juges inamovibles sont nommés par le Premier consul, et le Conseil des prises est un « corps spécial », sorte de Conseil d'État des questions de course maritime, dont la structure et le fonctionnement juridique ont été analysés en détail par Florence Le Guellaff²⁵. C'est aussi un signal destiné à la clientèle de la « loterie » corsaire, ces actionnaires des polices d'armements qui souffrent de la confusion issue des ruptures révolutionnaires et des difficultés des tribunaux de commerce à assumer une lourde tâche de gestion des liquidations. Peut-être mise en scène par quelque groupe de négociants armateurs ou par la police parisienne, un prospectus anonyme exprime la satisfaction publique de ces « amis de l'ordre » et du marché des entreprises corsaires en ces termes :

[...] les armateurs en course et les neutres se sont plaint réciproquement de la forme de procéder. Les tribunaux, embarrassés dans leurs décisions, ont joint leurs réclamations à celle des parties, et pendant quatre ans, la tribune nationale en a retenti [...]. Depuis longtemps tous les amis de l'ordre désiraient que des contestations, auxquelles se rattachent les intérêts les plus précieux de l'État, fussent jugées administrativement ; elles le seront à l'avenir et sur simples mémoires, ce qui rendra les décisions plus faciles, plus promptes, et moins dispendieuses²⁶.

La première tâche du régime impérial est de réguler l'influence du négoce tout en posant des principes solides de droit. La translation de la partie civile de la juridiction des anciennes amirautés vers les tribunaux de commerce est l'occasion de préciser leur statut légal. À la suite des contresens, voire des assimilations de mauvaise foi ourdies par le négoce, le Conseil d'État interdit formellement aux juges consulaires de vendre directement les navires saisis en mer par les corsaires. Il démontre en 1809 qu'« il ne peut être établie aucune assimilation entre les tribunaux de commerce actuels et les amirautés²⁷ ». En effet, ces dernières, qui pratiquaient la vente des prises, étaient de véritables juridictions composées de juges de métier, alors que les juges du tribunal de commerce ne le sont pas. Ceci

25 Florence Le Guellaff, *Armements en course et droit des prises maritimes*, op. cit., 2^e et 3^e parties.

26 BnF, Gallica, *Notice sur les prises maritimes*, s.d. [an VIII], p. 3.

27 *Napoleonica.org*, Conseil d'État, Projet d'avis sur la question de savoir à qui des tribunaux ordinaires ou des tribunaux de commerce il appartient de connaître de la vente des navires saisis, 27 avril 1809.

les empêche en droit d'exécuter leurs jugements qui doivent l'être uniquement par les tribunaux civils, dotés de juges professionnels. Les négociants armateurs ou assureurs, juges au tribunal de commerce, ne peuvent donc pas vendre les navires qu'ils ont saisis en arguant des droits précédents de l'amirauté : la vente des navires saisis appartient aux tribunaux ordinaires, et à eux seuls.

LE MAINTIEN D'UNE JUSTICE PÉNALE ET CRIMINELLE D'EXCEPTION

328

La juridiction spéciale tirée de l'ordonnance du mois d'août 1681 avait institué pour les navires de commerce un régime pénal et disciplinaire très complet. Elle réglait l'action des juges d'amirauté dont la compétence s'étendait à tous les crimes et délits commis dans le monde maritime : « des pirateries, pillages et désertions des équipages et généralement de tous les crimes et délits commis sur la mer, ses ports, havres et rivages²⁸ ». S'il n'y avait pas là un déterminisme social, il était du moins juridique, voire géographique, puisque les territoires littoraux et la mer elle-même étaient joints pour former un monde à part, dans une juridiction spéciale. La suppression des amirautés provoqua la répartition des juridictions entre les tribunaux ordinaires, correctionnels et criminels, mais dans un système intégré, même si son efficacité prêtait le flanc aux critiques des partisans d'une répression sans faille envers les marins. Au milieu du XIX^e siècle, le jurisconsulte Laurent Basile Hautefeuille (1805-1875), avocat au Conseil d'État et à la Cour de cassation, en tire un bilan très négatif :

Les juges ordinaires ne pouvaient remplir utilement la nouvelle mission qui leur était confiée. Les magistrats étaient placés trop loin des navires, ils étaient trop étrangers à la vie maritime pour pouvoir apprécier à leur juste valeur les faits de cette vie toute d'exception. Les marins, ou du moins les hommes qui connaissent par expérience des habitudes et la vie des marins, peuvent seuls être juges éclairés des crimes et des délits maritimes²⁹.

La répression des délits appartenait également aux capitaines de navires³⁰ qui maintenaient l'ordre et la discipline à bord en usant même des châtiments corporels, mais avec l'aide des conseils consultatifs du pilote et du contremaître du navire. Ces droits de juridiction disciplinaire que le capitaine exerçait et que le juriste Albert Wilhelm appela à la fin du siècle « droit de correction », ne différaient pas en théorie de ceux de la marine de guerre : « punitions corporelles

²⁸ *Ordonnances du mois d'août 1681*, livre I, titre 2, art. 10.

²⁹ Laurent Hautefeuille, article « justice maritime », dans Gilbert-Urbain Guillaumin (dir.), *Dictionnaire universel, théorique et pratique du commerce et de la navigation*, Paris, Guillaumin, 1873, p. 249-250 (le texte date des années 1850).

³⁰ *Ordonnances du mois d'août 1681*, livre II, art. 22.

de la cale, de la bouline et autres », écrit Wilhem³¹. Mais ils étaient difficilement applicables sur les petits navires de commerce et de pêche où les liens de parenté ou de voisinage étaient très puissants. Ensuite, les pouvoirs disciplinaires des commissaires de l'inscription maritime étaient limités dès 1828 par la Cour de cassation³², lorsqu'ils ne concernaient pas des fautes liées directement au service de l'État.

Pour certains commentateurs du temps, des incohérences fortes naissaient de la procédure lente, et favorable aux accusés, qui ne pouvait pas être appliquée aux hommes de mer embarqués. Pour les faits commis à l'étranger il était souvent impossible de produire devant les juges civils les témoins et les preuves, ce qui provoquait une impunité inacceptable. Hautefeuille concluait au milieu du siècle : « Au mauvais exemple du crime s'ajoutait l'exemple bien plus fatal encore de l'acquiescement ». Pour lui la pénalité des lois communes était « presque inapplicable aux faits maritimes, qui le plus souvent empruntent leur gravité à la nature du lieu, ou au péril au moment où ils ont été commis ». Pour lutter contre cette impunité, la justice pouvait compter sur la marine de guerre qui présentait des projets pilotés par l'amiral de Rigny en 1834 et l'amiral Duperré en 1835. Mais c'est avec l'adoption du décret-loi du 24 mars 1852 que fut reconstituée une juridiction véritablement spéciale aux gens de mer.

Deux textes répressifs tentèrent de mettre fin à un vide juridique qui suscitait une grande inquiétude des juristes relayant celle des employeurs de la main-d'œuvre maritime et des militaires : la loi du 10 avril 1825 sur la sûreté de la navigation et le décret-loi du 24 mars 1852, disciplinaire et pénal pour la marine marchande. Le décret-loi reconstitue les éléments de la juridiction spéciale que le législateur de 1791 avait adoucie : les fautes et délits maritimes sont réprimés par les capitaines, les commissaires de l'inscription maritime et des tribunaux maritimes commerciaux. Pour les capitaines marchands, il ne s'agit que d'un pouvoir disciplinaire, mais les commandants de la marine militaire, les consuls et les commissaires de l'inscription maritime peuvent en user suivant les cas. Point de « maître après Dieu » dans cette législation du Second Empire : l'article 97 du code disciplinaire précise que « le capitaine, maître ou patron, a sur les gens de l'équipage et sur les passagers l'autorité que comporte la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition ».

31 Chef du service du contentieux au ministère de la Marine, professeur à l'École des Hautes études de la Marine et à l'École des Sciences politiques, il est l'auteur du *Commentaire théorique et pratique des codes de justice maritime et militaire à l'usage des membres des juridictions maritimes et militaires en France, à la mer et aux colonies*, Paris, Larose, 1897, 168 p.

32 Arrêt de la Cour de cassation du 13 décembre 1828.

Pour que les droits de l'homme, fortement bafoués par ces juridictions d'exception, fassent quelques progrès dans les esprits et dans les textes, il faut attendre le ferme établissement de la République. La loi du 10 mars 1891³³ sur les moyens de prévenir les abordages est la première à établir le principe de la responsabilité conjointe des équipages et des armateurs dans les accidents maritimes (art. 8) et la nécessité de recueillir des témoignages écrits afin de mettre fin à l'arbitraire régnant dans les tribunaux maritimes. En 1897, Albert Wilhelm déplorait, toujours dans son *Commentaire des codes de justice maritime*, qu'à partir de 1791 « la marine marchande se vit privée de juridictions spéciales et obligée d'attendre de long mois la répression des faits commis à bord³⁴ », mais il considérait cependant que la baraterie de patron, toujours punie de mort par la loi du 10 avril 1825, n'était plus « en harmonie avec les mœurs par la sévérité des punitions quelle édictait³⁵ ».

ADMINISTRATION D'ÉTAT ET LOCALITÉS

Pavillon et fiscalité du navire

Les compétences de l'Amirauté ancienne furent distribuées dans plusieurs administrations, mais la seule qui fut vraiment promue au plan national fut le signalement de la nationalité des navires par les francisations confiées aux Douanes³⁶, en même temps que la gestion des congés, qui étaient les passeports des navires.

La translation de la police du pavillon vers l'administration des douanes

Le juriste bordelais Pierre Boucher, dernier commentateur de l'ordonnance de 1681, rappelle en 1803 que les officiers de l'amirauté étaient tenus de recenser tous les navires de leur ressort en décembre de chaque année, mais que cette mesure était tombée en désuétude et laissée aux bons soins des commissaires des classes³⁷. Les décrets d'application, qui ne furent systématisés que sous l'Empire, n'étant pas encore d'un usage courant, la Convention rationalisa le système par deux lois successives dont la seconde peut être considérée comme un décret d'application de la première : la loi du 22 janvier

33 Loi du 10 mars 1891 sur les accidents et collision en mer, *Bulletin officiel de la Marine (BOM)*, 1891, p. 451 ; Circulaire du ministère de la Marine du 9 avril 1891. Notification de la loi du 10 mars 1891, *BOM*, 1891, p. 448.

34 A. Wilhelm, *Commentaire théorique et pratique des codes de justice maritime et militaire...*, *op. cit.*, p. 113.

35 *Ibid.*, p. 122, § 1881.

36 Christian Borde, « Les francisations des bateaux de pêche au XIX^e siècle, source de l'histoire maritime », dans *La Pêche en Manche et mer du Nord, XVI^e-XX^e siècle*, Lille, Cahiers du Littoral, 1998, p. 79-90.

37 Pierre Boucher, *Institution au droit maritime*, Paris, s.n., 1803, p. 228.

1793 fixe la forme nouvelle des congés et passeports enregistrée au bureau de la Marine du port de départ, puis celle du 21 septembre 1793 stipule que les congés sont déposés au bureau des Douanes avec les titres de propriétés des bateaux et navires³⁸. Les nouvelles lois confient également à la Douane la recette de certains droits de navigation, ainsi que l'expédition et la délivrance des congés et actes de francisation qui permettent de contrôler la nationalité pour la perception différentielle des taxes et droits de tonnage destinés à protéger la navigation de commerce et de pêche française.

Les capitaines ont donc désormais autant affaire à la Douane qu'à la Marine pour gérer leurs papiers de bord ce qui ne manque pas de provoquer quelque confusion jusqu'au milieu du XIX^e siècle³⁹. Une fiscalité régulée vient s'ajouter aux grands principes qui régissaient déjà la nationalité des navires : la protection du gouvernement en temps de guerre et l'obéissance à ses ordres, le principe d'exterritorialité du navire étant réaffirmé par un avis du Conseil d'État du 20 novembre 1806.

La loi du 21 septembre 1793, dont les articles 2 et 4 étaient encore en vigueur après la Première Guerre mondiale, porte le titre d'*Acte de navigation*, par défi envers l'Angleterre. Son principal objet est de maintenir le système protectionniste, l'exclusif colonial (art. 3) et la prohibition des navires étrangers pour les échanges entre ports français (art. 4). Le texte définit les « privilèges des bâtiments français » qui à partir du 1^{er} janvier 1794 sont réputés tels s'ils ont été construits en France ou dans ses colonies et possessions, pris sur l'ennemi ou confisqués. Il faut également que leurs propriétaires soient tous français et que les officiers et les trois quarts de l'équipage le soient également. Ce système protecteur, quelque peu assoupli, n'est remis en cause que par le Second Empire, en 1866.

La loi du 27 Vendémiaire an II (18 octobre 1793) contient les « dispositions relatives à l'acte de navigation ». Les propriétaires sont tenus de déposer une caution en fonction du tonnage du navire : 20 livres jusqu'à 200 tx, 30 livres de 200 à 400 tx, 40 livres au-dessus de 400 tx, et ces navires doivent prendre un congé, un document que délivrait déjà l'amirauté ancienne, pour chaque voyage ; c'est l'équivalent du passeport exigé pour les navires étrangers (art. 11). L'établissement de l'acte de francisation est également taxé par des droits et des frais (art. 26). La bureaucratie douanière peut ainsi assouvir son activité

³⁸ *Ibid.*, p. 232.

³⁹ Circulaire du ministère de la marine du 3 novembre 1851 : communication d'un Arrêt de la Cour de cassation en date du 22 août 1851. Les agents de la Marine n'ont point à constater l'absence des congés à bord des bâtiments, *Bulletin officiel refondu de la Marine (BOR)*, 1851, p. 715.

d'écriture et de perception puisqu'elle est tenue de délivrer et timbrer⁴⁰ aux capitaines, brevets, actes de francisations, congés, provisoires ou définitifs, et les passeports des étrangers. Il lui faut aussi en tenir registres et dossiers particuliers ainsi qu'un « compte ouvert de l'effectif de la marine marchande⁴¹ » du port, qui participe du double contrôle exercé par elle-même et la Marine sur les navires. On comprend que tous ces documents, lorsqu'ils ont été conservés, constituent une source essentielle à la connaissance des entreprises d'armement.

Congés et francisations

332

Le Directeur général des Douanes justifie en 1803 la pérennisation du congé pour tous les bâtiments de commerce par « la considération de l'ordre qu'il importe de maintenir, principalement en temps de guerre⁴² ». Il ne fait que reprendre, de manière atténuée, les considérations de Valin évoquant l'origine lointaine de ces « passe-ports » institués selon lui pour lutter contre les « délits, excès et déprédations qui se commettaient en mer par des armateurs de navires ; et d'autres, par le peu de soin que plusieurs armateurs apportaient à l'équipement et armement des vaisseaux⁴³ », ce qui justifiait évidemment la perception d'un droit pour l'Amiral. Avant que la francisation ne soit formalisée, le congé était le passeport du navire. Au début du XIX^e siècle, l'administration des Douanes remet aux corsaires barbaresques des modèles de congés qui leur permettent de vérifier par eux-mêmes la nationalité des navires qu'ils visitent. La France remet même aux navires français vendus à l'étranger un congé provisoire qui leur permet de bénéficier de cette immunité jusqu'à leur nouveau port d'attache⁴⁴.

Le système est assez long à se mettre en place comme en témoigne la chronologie de la législation : les frais ne sont clairement définis qu'en 1816⁴⁵, et en 1829 est imposée la signature du ministre des Finances sur les actes de francisation⁴⁶, ce qui ralentit leur délivrance⁴⁷. Au milieu des années 1830, la confusion s'installe car, pour pallier ces lenteurs, on substitue des congés

40 Circulaire des Douanes du 14 Ventôse an IV (4 mars 1796) sur les expéditions de navigation, Timbre, *Lois et Règlements des Douanes (LRD)*, an IV, t. 2 p. 127.

41 Circulaire des Douanes du 30 janvier 1827.

42 Lettre du directeur des Douanes, 5 Nivôse an XII (27 décembre 1803). Congé des petits bâtiments et embarcations. *LRD*, t. IV, p. 555.

43 René Valin, cité par Pierre Boucher, *Institution au droit maritime*, op. cit., p. 233.

44 Circulaire des Douanes du 26 avril 1819. Congés provisoire délivrés aux navires français vendus à des étrangers, *LRD*, t. XII, p. 82.

45 Loi du 28 avril 1816 sur les douanes, art. 19, *Bulletin des Lois (BL)*, 7^e série, bull. 81, n° 623.

46 Arrêté du ministère des Finances du 30 juin 1829 qui décide que les actes de francisation seront signés de la main du ministre, et les congés des bâtiments français par les receveurs. *LRD*, t. XVII, p. 223.

47 Circulaire des Douanes du 21 mars 1834. Actes de francisation. Modification de l'article 3 de l'arrêté du 20 juin 1829, relatif aux actes provisoires, *LRD*, t. 19, n° 1432.

provisaires aux actes de francisation qui tardent à être délivrés. La délivrance des congés se perfectionne pourtant car c'est un garant du système protectionniste et une ressource fiscale, même si elle se délite progressivement dans la suite du premier XIX^e siècle. Les congés, qui étaient pris pour chaque voyage sous l'Ancien Régime, sont délivrés pour un an aux navires de moins de 30 tonneaux ; la mesure est d'abord étendue en 1827 aux navires jusqu'à 50 tonneaux⁴⁸, puis en 1841 à tous les bâtiments⁴⁹. En 1837, les chaloupes des pilotes lamaneurs sont affranchies des droits de congé⁵⁰. Dans ce cas, la formalité est définie comme « moyen de police pour la douane ». Pour ce qui sera dénommé en 1904 « congé de police⁵¹ », la douane ne fait payer aux pilotes que le timbre, puisqu'ils ne font aucun transport de marchandises, et même s'il leur arrive occasionnellement de pratiquer la pêche de manière intermittente, dans la mesure où les autres pêcheurs n'y voient aucun inconvénient.

L'universalité des francisations, qui était un point fort de la loi révolutionnaire, est assouplie à partir de 1828. La douane affranchit de cette obligation les annexes des navires francisés, les canots de deux tonneaux et au-dessous « appartenant à des habitants voisins de la côte, qui ne s'en servent que pour leur usage personnel à l'exclusion de tout transport de marchandises ». Trois autres décisions en exemptent « les petits bateaux de pêche de moins de deux tonneaux qui vont à la pêche où à la récolte du varech⁵² ». Une mesure plus décisive tempère la protection nationale très rigoureuse de la loi de 1793 qui exigeait que tous les propriétaires de navires fussent de nationalité française. Cette condition drastique est réduite en 1845 : il suffit alors que seule la moitié des parts de propriété du navire soit détenue par des citoyens français⁵³.

En 1849, l'administration des douanes de la Seconde République réalise soudainement que les soumissions des congés font double emploi avec celle des actes de francisation, et prend même conscience de la lourdeur de toute cette paperasserie. Dans un sursaut de simplification et d'économie assez exemplaire, son directeur décide que « [...] l'accomplissement de l'une et l'autre de ces formalités occasionne aux employés un travail d'écritures, aux capitaines et aux courtiers des démarches et des déplacements, dont il a paru utile de

48 Décision du ministère des Finances du 16 octobre 1827 ; application aux bateaux au-dessous de 50 tonneaux faisant la petite pêche au port auquel ils appartiennent, *LRD*, t. XVI, p. 346.

49 Loi du 6 mai 1841 relative aux Douanes, art. 20, *BL*, 9^e série, bull. 809, n° 9287.

50 Circulaire des Douanes du 6 janvier 1837. Droits de congé. Les chaloupes des pilotes lamaneurs en sont affranchies, *LRD*, t. XX, circ. n° 1598.

51 Décision des Douanes du 11 octobre 1904. Droit de congé. Bateaux pilotes.

52 Circulaire des Douanes du 31 octobre 1828, *LRD*, t. XVII, circ. n° 1132.

53 Article 11 de la loi du 9 juin 1845 sur les douanes, *Bulletin officiel refondu de la Marine*, t. IV, p. 191.

les affranchir⁵⁴ ». La francisation des navires avec des critères de nationalité beaucoup plus sévères que dans les autres grandes nations maritimes, même assouplie par des mesures plus libérales, demeure une exception française qui handicape l'armement. Le congé de navigation, document clé du système des amirautés et du système protectionniste, demeure en vigueur au moins jusqu'aux années 1960 et constitue encore en 1913 un sujet de conflit entre la Marine et la douane⁵⁵.

Les « visites d'amirauté »

334

Tout au long du XIX^e siècle on continua à appeler « visites d'amirauté » les contrôles très formels qui étaient effectués sur l'état des bateaux et navires de mer. En effet, ces visites avaient déjà été imposées du temps de l'Amirauté par la déclaration royale du 17 août 1779 qui fixa une visite pour les caboteurs et soumit à cette obligation les petits bâtiments de pêche et de bornage autrefois exemptés. Les visites figuraient déjà dans l'ordonnance de 1681, mais elles avaient toujours été facultatives, soumises au bon vouloir du capitaine. Elles furent réorganisées par la loi du 9-13 août 1791 qui supprimait les amirautés et confiait cette expertise administrative aux tribunaux de commerce : les navires de long cours devaient être inspectés avant et après leur chargement. Malgré ce perfectionnement, l'impartialité des « officiers visiteurs » était difficilement crédible parce qu'ils étaient choisis par les membres du tribunal de commerce du port, souvent armateurs des navires à surveiller. En 1802, le ministre de la Marine conseilla au commerce d'adjoindre un constructeur de navires aux officiers de port qui étaient censés procéder à la visite des bâtiments de commerce⁵⁶.

Lors de la consultation organisée pour la rédaction du *Code de commerce*⁵⁷, la cour d'appel de Rouen fut la seule institution à demander que la visite devînt une obligation pour le capitaine avant de prendre charge. Les magistrats rouennais rappelèrent que de nombreux naufrages étaient dus au fait que cette précaution était négligée et il est probable que leurs assureurs les pressaient de remplir cette formalité très utile. Pour le juriste, l'ordonnance de Marine avait pourtant un avantage sur le Code puisqu'elle « embrassait tout à la fois, ce qui concerne la

54 Circulaire des Douanes du 9 mars 1849. Suppression des déclarations et soumissions relatives aux congés et passeports des navires, *LRD*, t. XXIV, circ. n° 2312.

55 Lettre des Douanes du 13 décembre 1913. Entente entre l'administration des Douanes et celle de la Marine, en vue de la consultation des listes de congés. Noms des navires, *Annales des Douanes*, 1^{er} janvier 1914, n° 1, p. 9.

56 Archives communales de Boulogne-sur-Mer (désormais AC Boulogne-sur-Mer), Chambre de commerce, marine marchande, le ministre de la Marine au tribunal de commerce, 8 avril 1802.

57 *Code de commerce*, art. 225 : « Le capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrites par les règlements. Le procès-verbal de visite est déposé au greffe du tribunal de commerce ; il en est délivré un extrait au capitaine ».

haute police de la mer, et ce qui touche aux contrats maritimes ». Mais il faut croire que la pression des assureurs fut insuffisante, puisque le plus souvent ces visites semblent avoir été de pure forme. Celles que nous avons consultées dans les archives du tribunal de commerce de Boulogne ou de Calais ne sont que des certificats de complaisance qui ne comportent aucune description technique d'un quelconque défaut. Les visiteurs sont nommés à vie, ce qui ne les encourage pas à une activité sérieuse ; il n'y a pas de registre pour les opérations, et dans le certificat de visite il n'y a aucun inventaire des apparaux.

Ce n'est plus la négligence, mais la fraude qui est dénoncée dans les années 1830. Le ministre Sébastiani rappelle à la chambre de commerce de Boulogne que certains capitaines présentent aux experts « des agrès et apparaux qui sont empruntés et qui, aussitôt après la visite, sont enlevés et remis à terre ou transbordés sur d'autres bâtiments⁵⁸ ». Les capitaines peuvent être condamnés à six mois de suspension si la fraude est reconnue. En 1844, le système est un peu amélioré par les Douanes qui imposent la présentation d'un inventaire des ancres, chaînes et câbles, mais on continue toujours à employer des apparaux de parade. Ce n'est qu'à l'occasion de l'enquête sur la marine marchande de 1873, concomitante à la campagne anglaise de Samuel Plimsoll pour imposer les marques de franc-bord que l'on évoque à nouveau la question des visites de navires⁵⁹. Vingt ans plus tard, le ministre de la Marine constate toujours que les commissions de visites fonctionnent encore « de manière anonyme et sans responsabilité », et on demande encore à cette époque, comme dans le règlement de 1784, qu'elles soient obligatoires une fois par an pour tous les navires, disposition réglée par la loi du 30 janvier 1893 et qui ne devient banale qu'avec le développement des législations du début du XIX^e siècle.

Les officiers de port et pilotes

Un sondage dans les travaux du Conseil d'État permet de dégager quelques principes relationnels entre l'État et les localités sur les cendres des anciennes amirautes et sur les principes de la Révolution assouplis aux contraintes du consensus national et aux nécessités de la guerre.

L'exemple de la transformation du corps des officiers de port, créé en 1791 et réformé en 1807⁶⁰, permet de voir comment l'apologie de l'unité de

58 AC Boulogne-sur-Mer, Chambre de commerce, marine marchande, le ministre H. Sébastiani, 26 août 1830.

59 Christian Borde, « L'intégration de la sécurité maritime dans les constructions navales, du *Great-Eastern* au *Titanic* », *Revue d'histoire maritime*, n° 7, 2007, p. 213-229.

60 Jacqueline Briot et Claude Briot, *Les Officiers de port : histoire de la police dans les havres et rades de commerce*, Condé-sur-Noireau, Charles Corlet, 1989, p. 103-124.

commandement accentue la militarisation de l'administration⁶¹. Le Conseil d'État constate en 1806 que les maîtres de quai étaient autrefois nommés par diverses institutions : l'amirauté, les villes, les maires, les jurats et les présidents des juridictions consulaires. Mais, contrairement aux critiques habituelles, cette diversité de nominations ne lui apparaît pas dommageable puisque l'efficacité du service était forte étant donné que ces employés étaient dans l'exercice de leurs fonctions uniquement soumis aux sièges des amirautés. C'est aussi une vision très positive, impériale, de l'ancienne amirauté qui détonne par rapport aux critiques de ceux qui l'avaient directement supprimée. L'aspect démocratique des premiers officiers de port est également critiqué, sur un fondement politique – il s'agissait d'officiers élus – et pratique : des effectifs pléthoriques financés par les départements. Mais le pire était le manque d'autorité des officiers de port qui se trouvaient sous la coupe des conseils municipaux qui les désignaient, avec des fonctions contractuelles. Tout cela mettait en cause « l'espèce de force dont ils auraient besoin pour bien les remplir ». Victimes d'empiétement de la part des commissaires de la Marine « eux-mêmes ne savent plus de quel département ils dépendent et auxquels ils ressortissent⁶² ». Le décret proposé par le Conseil d'État crée donc un corps fermé de 148 officiers – capitaines, lieutenants et maîtres de port – nommés par le gouvernement.

Dernier exemple, celui de la gestation du décret de Posen du 12 décembre 1806 qui porte règlement sur le service du pilotage. L'administration sait bien que les pilotes lamaneurs du temps gagnent mal leur vie⁶³, qu'ils ont souffert des malversations et de la corruption des anciennes amirautés ou de leur propre corporation. Mais elle sait aussi que leur activité est essentielle aux opérations des marines de commerce et de guerre. Par conséquent, les principes de gratuité et de collégialité que la Constituante avait prônés sont repris. D'une part, l'examen des pilotes « sera gratuit, et il est défendu à ceux qui se feront recevoir pilotes lamaneurs, de payer aucun droit ni rétribution aux examinateurs⁶⁴ », d'autre part est créée une commission administrative du pilotage qui réunit les armateurs et négociants avec les pilotes et les commissaires de marine pour

61 Peter Hicks, « The Militarisation of Society in Georgian and Napoleonic France », *Napoleonica. La Revue*, 2008/1, p. 136-147.

62 *Napoleonica.org*, Conseil d'État, Rapport. Projet de décret et tableau relatif à l'organisation des officiers de police des ports, Beugnot rapporteur, 2^e rédaction, 18 décembre 1806.

63 Christian Borde, « Les pilotes de Dunkerque au XIX^e siècle : organisation du travail, fortune et ascension sociale », dans A. L. Lévy, J. Barzman et Éric Barré (dir.), *Environnements portuaires / Port environments*, Dieppe, Publications des universités de Rouen et du Havre, 2004, p. 273-284.

64 *Loi relative à la police de la navigation...*, *op. cit.*, titre IV, art. 5.

organiser le service : « Cet usage était établi dans la Belgique⁶⁵, il a longtemps été pratiqué avec succès à Dunkerque. Lorsque les négociants entreprennent, pour ainsi dire, le service du pilotage, ainsi qu'ils le font à Ostende et à Anvers, ils ont essentiellement pour objet de l'améliorer sans cesse, afin d'attirer les navigateurs dans leurs ports, et d'en prévenir les plaintes⁶⁶ ». Les brouillons du décret nous permettent de voir que si des impératifs militaires sont mis en avant, il n'en demeure pas moins vrai que les conseillers d'État s'appuient sur les réalités existantes pour les compiler et emprunter aux textes qui évoquent la question de manière pertinente. Les grands textes généraux sont convoqués, comme l'ordonnance de 1681, le règlement du 20 mars 1784, les lois du 10 août 1791 et 15 août 1792 mais aussi les règlements locaux des stations de pilotage d'Anvers, Bayonne, Bordeaux, Le Havre, Nantes, Ostende, Rochefort et Rouen. Un classement même élémentaire des occurrences de chacun de ces textes montre quelques-uns des choix de la juridiction suprême : les textes d'Ancien Régime demeurent à égalité avec les règlements locaux des grands ports utiles au Grand Empire. L'ordonnance de 1681 (16 occurrences) est mise en regard des règlements de Rochefort (18), Bordeaux (12), Ostende (11) et Le Havre (9). Tout cela permet de balancer convenablement l'apport d'une tradition professionnelle établie chez les pilotes sous l'Ancien Régime par des règlements locaux et des principes nouveaux issus des temps révolutionnaires, parmi lesquels figure une amorce de centralisation.

À l'occasion de cette longue période de transition entre amirautés et juridictions/administrations disjointes dans le respect de la séparation des pouvoirs, les juristes maritimes, autrefois cantonnés dans une institution jugée étriquée et corrompue, étaient devenus non seulement « les chevilles ouvrières du nouveau pouvoir⁶⁷ », mais aussi les conseils des armateurs et des administrateurs.

Le *Dictionnaire universel du droit maritime* de 1857 fait l'éloge de l'Amirauté d'Ancien Régime⁶⁸ comme symbole d'une autorité bien comprise « tutrice politique, judiciaire et administrative de la navigation marchande⁶⁹ ». Il ouvre la voie aux réformes du *Code de commerce* qui se situent désormais dans un contexte plus large et sont incarnées dès 1897 par la création d'une instance

65 *Napoleonica.org*, Conseil d'État, Rapport. Projet de décret et tableau relatif à l'organisation des officiers de police des ports..., *op. cit.*, Règlement d'Anvers, art. 4 à 7 et d'Ostende, art. 11 à 13.

66 *Ibid.*, Projet de décret. Règlement sur les pilotes lamaneurs (première rédaction), 27 Nivôse an XIII (17 janvier 1805).

67 A. Desrayaud, « La formation des juristes... », art. cit, p. 15.

68 Aldrick Caumont, *Dictionnaire universel du droit commercial maritime*, Paris/Le Havre, Durand, Marescq & Dujardin, Videcoq/Lemale, 1857, 665 p.

69 *Ibid.*, p. 6.

juridique internationale, le Comité maritime international. Avec le Second Empire s'ouvre donc une ère nouvelle pour la visibilité des armateurs dans l'espace public et la diffusion d'éléments de droit maritime dans une audience plus large en raison de la médiatisation des grands accidents maritimes, en particulier des abordages. L'auteur du dictionnaire, l'avocat havrais Aldrick Caumont (1825-1884), justement spécialisé dans le droit des abordages, se présente comme « consultant de la marine au Havre », et n'hésite pas à consacrer un cours public de droit économique à la moralité dans le droit⁷⁰. Grâce à lui, l'Amirauté discréditée était devenue par la grâce de l'ordonnance de Marine, « boussole du droit maritime européen⁷¹ », non plus un fossile encombrant mais un « lieu de mémoire » pour la sagesse des juristes.

⁷⁰ Aldrick Caumont, *Cours public de droit maritime au point de vue commercial, administratif et pénal ou amendement des lois nautiques. Discours de clôture prononcé à l'Hôtel de ville du Havre, le 25 avril 1865*, Paris/Bruxelles, Durand, Maresq, Guillaumin/Bruylant-Christophe & Cie, 1866, 89 p.

⁷¹ A. Caumont, *Dictionnaire universel...*, *op. cit.*, p. 6.

BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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

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