

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 Pfister-Langanay – 979-10-231-1411-9



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

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

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

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

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

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

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

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

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

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

Marine, État et politique [n° 14]

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

La Puissance navale [n° 16]

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

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

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

SOMMAIRE

Éditorial

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

I. DOSSIER

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

Introduction

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

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

Éric Barré	21
------------------	----

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

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

De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne

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

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

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

Le traité sur l'Amiral de France de La Popelinière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II

VARIA

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

III POSITIONS DE THÈSES

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

IV COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), <i>Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne</i>	405
Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), <i>Fureur et cruauté des capitaines en mer</i>	407
Philippe Haudrère, <i>Les Français dans l'océan Indien, XVII^e-XIX^e siècle</i>	408
Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), <i>Dictionnaire des corsaires et pirates</i>	410
Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff, <i>Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Toufaire (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**

LA VIE MARITIME NORMANDE
À TRAVERS LES DROITS DE L'AMIRAUTÉ (1780-1791)

Christian Pfister-Langanay
Maître de conférences, Université du Littoral-Côte d'Opale

La Normandie a bénéficié d'un grand privilège, celui d'avoir une série d'historiens, qui, depuis le milieu du XIX^e siècle, ont su s'intéresser aux choses de la mer. Ernest de Fréville n'a-t-il pas, dès 1857, publié *in extenso* quelques 139 documents, allant de l'an 1000 jusqu'à 1720, concernant la vie maritime à Rouen¹. Au XX^e siècle, nous n'aurons garde d'oublier l'œuvre d'un Joachim Darsel ou d'un Pierre Dardel². Mais la plupart de ces recherches concerne un, voire deux ports, toujours les plus importants, Rouen et Le Havre. Cela entraîne nécessairement une déformation de la perspective historique quand il convient d'appréhender la vie maritime de l'ensemble de la province. L'occultation des petits et moyens ports conduit nécessairement à une focalisation excessive sur les deux métropoles. C'est pour remédier à ce fâcheux tropisme qu'il est nécessaire de présenter les premiers résultats d'une enquête qui devrait couvrir l'ensemble des havres normands à la fin du XVIII^e siècle.

L'AMIRAUTÉ DE FRANCE ET SES ARCHIVES

Elle constitue actuellement la sous-série G⁵ aux Archives nationales³. Si à l'origine, elle couvrait la sûreté de la navigation et la défense des côtes, les réformes de Richelieu et de Colbert lui ont fait perdre ses attributions militaires contrairement au Royaume-Uni où l'*Admiralty* désigne l'institution s'occupant toujours de la flotte de guerre. Au XVIII^e siècle, en France, cette juridiction est devenue en grande partie civile et sa compétence ne s'est plus guère étendue qu'à

- 1 Ernest de Fréville, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen*, Rouen/Paris, A. Durand/Le Brument, 1857, t. 2, pièces justificatives.
- 2 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1963.
- 3 Archives nationales (désormais AN), Amirauté de France (désormais Am F), G⁵ – 1 à 265.

la navigation commerciale et privée⁴, au grand dam du monde négociant qui vit avec plaisir sa disparition au début de la Révolution. Dans cet ordre d'idées, l'Amiral, jusqu'à l'abolition de l'institution par le décret du 11 novembre 1790 et la loi du 13 août 1791, perçoit des droits de navigation sur les navires sortant, entrant ou simplement relâchant dans tous les ports du royaume et des colonies ; cela représente actuellement un ensemble important couvrant plus de cent ports. C'est probablement l'une des causes qui font que les registres de congés, d'ancrages, de balisage et de tonnage, source sérieuse par excellence, furent peu utilisés jusqu'à présent et toujours d'une manière ponctuelle.

L'Amirauté de France avait été rétablie, en 1683, en faveur du comte de Toulouse (1678-1737), fils du roi et de Mme de Montespan, puis elle passa en 1737 à son fils, le duc de Penthièvre (1725-1793) qui la détint jusqu'à sa suppression en 1791⁵. C'est dans son fastueux hôtel de Toulouse que se trouvaient les registres de congés et d'ancrage qui constituent la sous-série G⁵ de nos jours⁶. Il est important de noter qu'ils étaient tenus en double comme les registres de catholicité et que l'autre série, souvent plus riche, se trouve aux archives départementales dans la série B⁷. Que représentent ces divers droits payés par les marins ?

Pour la France, l'origine de ces droits remonte à la fin du Moyen Âge : l'intérêt bien compris du roi aboutit à lever diverses taxes sur les mouvements portuaires des cités qu'il possède. Par l'ordonnance de 1400, le roi de France exige un congé de la part des navires particuliers désirant partir en course, ce droit étant étendu aux caboteurs en 1584⁸. L'usage des congés concerne aussi la navigation fluviale. Dès l'Antiquité, Paris joue un rôle portuaire important qui se poursuit au Moyen Âge. Il existe encore une dizaine de milliers de congés dans les registres d'audience de la prévôté des marchands pour le xv^e siècle⁹. L'ordonnance de la

4 La meilleure approche de cette prestigieuse institution reste celle d'Henri-François Buffet, dans *Guide des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*, Paris, Archives nationales, 1958, p. 256-282.

5 Beaucoup plus connu actuellement par son orfèvrerie conservée essentiellement au Louvre, la seule d'origine royale ayant survécu aux fontes révolutionnaires.

6 An, Am F, G⁵ – 39² à 157.

7 Voir par exemple Henri-François Buffet, *Répertoire de la sous-série 9B – Amirauté de St-Malo*, Rennes, Imprimeries réunies, 1962. La série des congés s'étend de 1678 à 1790 avec seulement quinze années lacunaires.

8 Voir Bernard Lutun, *La Marine de Colbert. Études d'organisation*, Paris, Économica, 2003, p. 13, et René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Légier, 1760, t. 1, p. 256 sq.

9 Jean Favier, « L'exercice des privilèges commerciaux à Paris au xv^e siècle », *Bulletin de la Société nationale des Antiquaires de France*, 1977, p. 153-155. L'auteur souligne bien que l'intérêt de ces congés n'est pas seulement de nous faire connaître une partie du trafic, il est aussi de nous aider à localiser certaines activités. Il ajoute opportunément qu'« il convient d'être très prudent pour toute utilisation des congés de navigation car il n'est pas certain que les quantités portées au congé ne sont pas des minima, donnés à titre de précaution. On peut, en revanche, accorder confiance aux indications qualitatives aussi bien qu'à celles qui concernent la nature des denrées que leur origine ».

marine d'août 1681¹⁰ permet d'avoir une connaissance plus claire et plus précise de la procédure. L'article 1 prévoit qu'« aucun vaisseau ne sortira des ports de notre royaume pour aller en mer sans congé de l'Amiral enregistré au greffe de l'Amirauté du lieu de départ, à peine de confiscation ». Il est précisé dans l'article 3 que « le congé contiendra le nom du maître, celui du vaisseau, son port et sa charge, le lieu de son départ et celui de sa destination¹¹ ». Bref, c'est une autorisation de sortie, moyennant finance. Matériellement, pour chaque port et chaque année, il existe quelques feuilles, ou un registre plus ou moins épais selon l'importance du trafic. Il se peut aussi que le formulaire soit déjà imprimé – le cas devient plus fréquent à la fin du XVIII^e siècle – et le greffier de l'amirauté locale n'a plus qu'à remplir les blancs. Dernière précision, par rapport à l'article 3, nous disposons en plus de la date de délivrance du congé, de son numéro d'ordre et du nom du port d'attache du navire.

En portant notre regard sur le droit d'ancrage, René-Josué Valin est très clair dans son exposé. Il cite l'arrêt du Conseil du 24 février 1700 qui les uniformise dans le royaume, puis celui du 4 mai 1745 incluant les ports de Dunkerque et de Marseille. Il est prévu de lever 3 sous par tonneau plein, la moitié – 1 sou 6 deniers – par tonneau vide, « sur tous les navires, barques et autres vaisseaux étrangers qui aborderont dans tous les ports, havres, rades et embouchures des rivières du royaume ». Quant au droit de tonne ou de balise, il est fixé à 10 sous par navire « sans distinction de son port », c'est-à-dire de son déplacement. Concernant les autres taxes et droits existant pour chaque siège d'amirauté de Normandie, le lecteur doit se reporter au travail considérable de Joachim Darsel publié dans les années 1970¹².

10 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, *op. cit.*

11 Les congés de Fécamp, cependant, ne mentionnent pas le port d'origine.

12 En particulier, ces questions sont abordées dans toute une série d'articles de Joachim Darsel : « L'amirauté d'Eu-Le Tréport », *Annales de Normandie*, t. 19, n° 4, 1969, p. 291-306 ; « Amirauté de Saint-Valery-en-Caux », *Annales de Normandie*, t. 20, n° 1, 1970, p. 3-19 ; « L'amirauté de Fécamp », *Annales de Normandie*, t. 20, n° 2, 1970, p. 87-117 ; « L'amirauté du Havre-Harfleur », *Annales de Normandie*, t. 20, n° 4, 1970, p. 267-292 et t. 21, n° 1, 1971, p. 3-32 ; « L'amirauté de Caudebec-Quillebeuf », *Annales de Normandie*, t. 21, n° 3, 1971, p. 165-185 et t. 22, n° 2, 1972, p. 105-131 ; « L'amirauté de Rouen », *Annales de Normandie*, t. 23, n° 1, 1973, p. 39-56 et n° 2, p. 115-149 ; « L'amirauté de Touques », *Annales de Normandie*, t. 25, 1975, p. 147-155 ; « L'amirauté de Dives », *Annales de Normandie*, t. 26, n° 2, 1976, p. 113-121 ; « L'amirauté de Honfleur », *Annales de Normandie*, t. 27, n° 2, 1977, p. 151-164 et n° 3, 1977, p. 267-280 ; « L'amirauté d'Ouistreham », *Annales de Normandie*, t. 28, n° 1, 1978, p. 9-16 ; « L'amirauté de Caen », *Annales de Normandie*, t. 29, n° 1, 1979, p. 45-74 ; « L'amirauté de Bayeux », *Annales de Normandie*, t. 30, n° 3, 1980, p. 231-244 ; « L'amirauté de Grandcamp, Carentan et Isigny », t. 31, n° 3, 1981, p. 219-238.

La couverture archivistique est très importante : seules les amirautés de Caen et de Granville sont absentes dans G⁵. Pour la première, les archives départementales du Calvados en possèdent un beau fonds alors que, malheureusement, pour Granville les archives ont disparu avec l'incendie du dépôt départemental à Saint-Lô le 6 juin 1944¹³. Pour les congés, la situation est la suivante : toutes les amirautés sont présentes, sauf celle de Dives. Pour les droits d'ancrage, acquittés par les seuls navires étrangers, l'échantillon est forcément plus réduit du fait de l'existence de petits havres qui ne furent jamais touchés par des échanges extérieurs au royaume. Quatorze ports sont concernés. Le droit de balisage n'est perçu qu'à cinq endroits : Fécamp, Honfleur, Quillebeuf, Caudebec et Cherbourg. Quant au tonnage, il se lève uniquement à Cherbourg et à Diélette.

284

La présentation matérielle a son importance. En effet, la Normandie se distingue par une certaine avance administrative. C'est la seule province du royaume à avoir uniformisé la présentation de ses registres et à les avoir préimprimés. Il suffit au greffier de remplir les blancs, c'est-à-dire le jour, le mois, les noms du capitaine et du navire, le tonnage, la destination, puis les sommes à percevoir. Chaque page comprend généralement dix formulaires à compléter, mais pour Diélette ce sont des séries de sept formulaires. Cependant, il existe quelques exceptions qui se concentrent dans le Cotentin : les greffiers à Barfleur et La Hougue se contentent d'un simple cahier sans couverture où tout est rédigé à la main. Pour La Hougue, les difficultés se sont accumulées : mauvais papier, encre qui réapparaît au verso, taches d'humidité compliquent singulièrement les choses, et le greffier y ajoute sa part de fantaisie, avec une écriture désinvolte, en papillonnant d'une présentation à une autre, utilisant sans distinction les chiffres et les lettres pour les données numériques. Ce sont sans doute les comptes les plus mal tenus de l'institution et, s'il a été possible de dénombrer la totalité des congés, 37 tonnages restent inconnus entre 1785 et 1788 pour les raisons susdites.

Pour les calculs, toutes les situations sont présentes, c'est-à-dire d'un bilan annuel proprement et précisément établi jusqu'à l'absence totale du moindre calcul. Quand bien même il est écrit à chaque dernière page que le compte a été vérifié, il n'y a parfois nulle trace de calculs, ceux-ci ayant dû se faire sur une feuille volante. Si pour Le Havre et Rouen, il existe des résultats mensuels détaillés, pour les autres ports, le plus souvent les registres conservent des bilans

¹³ Voir Maurice Lantier, « Saint-Lô au bâcher », *Revue du département de la Manche*, t. 11, 1969, Saint-Lô, p. 50 et 106.

trimestriels et quand le trafic est de faible ampleur, il faut se contenter d'un simple chiffre annuel. Malheureusement, il existe aussi de nombreux cas où tout reste à calculer page par page, même pour les plus grands ports comme Le Havre en 1765, avec ses 1 220 congés qu'il faut reprendre un à un.

De toute façon, ces comptages sont indispensables : la base de calcul n'est pas la même pour les congés où l'unité de mesure est le navire quel que soit son déplacement, alors que le droit d'ancrage, levé sur les navires étrangers, dépend du tonnage. Dans le meilleur des cas, pour chaque port existent, pour la même année, le nombre total de sorties et le tonnage étranger entré. Il faut donc harmoniser ce corpus afin de le rendre opérationnel en fonction de la problématique qui n'est pas celle de l'Amiral de France. Il convient de calculer le tonnage de toutes les sorties. Par ce biais, il est possible d'obtenir le trafic global de chaque port qu'il est bon de comparer au tonnage des navires étrangers – droit d'ancrage. Inversement, il est aussi possible de dénombrer par le biais du droit d'ancrage, les navires correspondant au tonnage fourni, ce qui nous permet d'établir, pour un même trafic, une double comparaison interne. Dernier point méthodologique, ces nouveaux calculs sont à base mensuelle afin de mieux serrer la conjoncture maritime de chacun de ces havres. Ces préalables exposés, il est inutile d'insister sur l'extrême lourdeur de ces comptages, pourtant indispensables, afin de sortir des sentiers battus d'une historiographie qui se contente de peu ou qui se complait à revenir aux mêmes chiffres, sans même les vérifier.

Dans cette optique, il faut mettre à part l'œuvre exceptionnelle de Pierre Dardel. Ayant travaillé sur les mêmes sources, par un légitime souci de transparence, il convient de donner les chiffres obtenus et ceux fournis par Dardel pour Rouen et Le Havre¹⁴. Les différences sont minimales : seule l'année 1790 concernant les congés havrais présente une réelle différence qui n'est peut-être due qu'à une erreur typographique. En résumé, nous avons pour le nombre des congés au Havre une différence de + 2,78 % et à Rouen une autre de - 0,41 %. Concernant le tonnage sorti de ces ports, l'ampleur des calculs et du temps à y consacrer m'ont amené à reprendre les chiffres de Pierre Dardel, légitimes eu égard aux vérifications effectuées ci-dessus¹⁵.

Dernier problème : si, pour les grands ports, un registre ou un cahier est consacré à un droit spécifique, pour les autres un seul volume rassemble la perception de tous les droits dans un ordre qui, d'une part, n'est pas toujours évident et, d'autre part, peut avoir changé d'une année sur l'autre. La situation

¹⁴ Tableau 2.

¹⁵ Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, op. cit., p. 592, tableau n° 33 (pour Rouen), et p. 633, tableau n° 46 (pour Le Havre).

est particulièrement embrouillée pour les ports de Seine entre Pont-Audemer, Quillebeuf et Caudebec, où parfois le greffier d'un siège s'occupe des relevés du siège voisin : ainsi, le dossier des congés de Caudebec en 1781 se trouve dans la liasse de Pont-Audemer. Plus sournois est le cas d'ancrages en nombre réduit. Il n'y a pas de registre spécifique : ils sont mentionnés en marge dans le registre des congés comme à Barfleur : 11 cas noyés parmi 454 sorties. De plus, il semblerait que la guerre ait parfois provoqué un laisser-aller des calculs. À Dieppe, il n'y en a aucun récapitulatif jusqu'au dernier trimestre de 1782 pour les congés. Inversement, à Caudebec, les comptes sont complets pour ces mêmes années 1781-1782, tandis qu'à Cherbourg les quatre droits levés disposent chacun de leur propre registre de 1784 à 1790.

LES RÉSULTATS GLOBAUX¹⁶

286

Les congés ne fournissent que le nombre de navires sortis, indice assez grossier pour définir le dynamisme ou non d'un havre, mais très précieux quand il est généralisé à une suite portuaire. Les années 1787 et 1788 permettent une pesée globale de la vie maritime normande : 8 855 navires en 1787, 8 036 navires en 1788.

Mais manquent, pour ces deux années ou l'une d'entre elles, les chiffres de Caen, Courseulles, Dives et Granville. Or, en 1776, Caen totalise 450 congés, Courseulles 97¹⁷, et Granville un minimum de 200 unités ; Dives tourne autour de 80 sorties en 1783-1785. Il convient de reprendre ces chiffres, par défaut, pour 1787-1788. La marge d'incertitude doit donc se révéler faible. Il est possible d'affirmer qu'environ 9 000 navires fréquentaient les côtes normandes à la fin de l'Ancien Régime. On peut réaliser la même opération à partir des tonnages : 541 248 tonneaux en 1787, 503 543 en 1788¹⁸. Le trafic normand à la veille de la Révolution française, dépasse donc les 500 000 tonneaux. Quel en est le degré de concentration ? La question est d'importance puisque le pays est en train de construire son marché national¹⁹.

En 1787, la hiérarchie suivante révèle, sans surprise, la traditionnelle suprématie de la haute Normandie. Si les dix premiers ports normands rassemblent près de 95 % des sorties, le binôme Le Havre-Rouen en concentre presque 60 % : l'image traditionnelle du petit port de cueillette se multipliant

¹⁶ Tableaux 3-4.

¹⁷ AN, Marine, C⁴-174, f. 436.

¹⁸ Les calculs sont établis à partir des congés existants. Il n'y a pas d'extrapolation pour combler les lacunes des ports absents comme nous venons de le faire pour estimer le nombre total de navires.

¹⁹ Tableau 5.

à l'infini le long du littoral n'est déjà plus viable sur le plan économique. En se reportant au tonnage, l'effet de concentration s'accroît avec une haute Normandie dépassant les 70 % et joue inversement pour les ports de basse Normandie, en particulier pour La Hougue et Isigny. La Hougue se fait alors dépasser par Saint-Valery-en-Caux. La vie maritime normande est fortement focalisée sur la Seine, mais cela n'empêche pas de couvrir l'ensemble du littoral de la province. Il conviendra de voir un peu plus loin comment cette vingtaine de ports articulent entre eux leurs activités respectives.

En premier lieu, il est important de s'occuper de la conjoncture. Il y a, pour la dernière décennie de l'Ancien Régime, des séries ininterrompues, comme à Quillebeuf, Caudebec ou Rouen. Il est donc légitime d'entreprendre une pareille recherche d'autant que l'époque couvre partiellement la guerre d'Indépendance américaine, le *boom* du retour à la paix et la crise économique qui emporte la royauté. Pour simplifier l'approche, il est plus facile d'utiliser les tonnages sortis et de les caler sur l'indice 100 placé en 1787²⁰.

La guerre sur mer a d'indéniables effets négatifs sur le trafic maritime normand, quelle que soit l'importance des ports. Ils perdent tous au minimum la moitié de leur tonnage, voire les deux tiers comme à Saint-Valery-en-Caux en 1782. Les sorts de Quillebeuf et de Caudebec doivent être traités à part puisque le premier sauve à peine le quart de son trafic tandis que le second le triple. Mais nous ne sommes plus en navigation hauturière réelle et la conjoncture de ces deux ports suit une ligne erratique par rapport au reste du groupe. Il se peut que des changements administratifs dans le suivi des mouvements portuaires aient provoqué cette évolution à contre-courant jusqu'à la Révolution.

La reprise est nette en 1783 mais elle ne s'effectue pas de manière identique partout. Au Tréport, le port « fait le plein » dès 1784 et son trafic plafonne, scénario qui se répète entre Dieppe et Fécamp. En revanche, le binôme Le Havre-Rouen connaît une ascension continue mais progressive pour arriver à 100 en 1787. Harfleur et Honfleur suivent le schéma haut-normand mais connaissent un passage à vide en 1786. Quant à Touques et à la Hougue, la reprise est si nette que leur tonnage dépasse toujours l'indice 100, et que, par conséquent, 1787 a l'effet d'un essoufflement. Enfin, Cherbourg connaît la plus belle envolée du rang normand, mais son dynamisme ne reflète que celui d'un État qui veut disposer d'une base navale devenue maintenant une priorité nationale. Son trafic est calqué sur le montant des crédits que l'État affecte à l'arsenal. Quant aux minuscules ports d'Omonville et de Diélette, leur conjoncture est tout à fait erratique, ou plutôt les éléments d'explication

20 Tableau 6.

manquent en dehors des aléas de la pêche, peut-être accentués par ceux du commerce interlope pratiqué avec les îles Anglo-normandes.

Dans ces conditions, la crise céréalière de 1789 ne se répercute pas de manière uniforme : la basse Normandie l'ignore et son importance varie d'un port à l'autre. Le Havre gagne six points, Harfleur et Quillebeuf progressent de 20 points, et Rouen de 35, résultat logique quand on est l'avant-port de Paris. Dieppe et Fécamp sont en net recul, tandis que Le Tréport et Saint-Valery-en-Caux progressent, mais l'explication agricole doit probablement laisser la place à l'explication halieutique. Nos tableaux ont loin d'avoir tout dit, mais il est nécessaire maintenant d'aborder la question des pavillons.

LA PART DE L'ÉTRANGER

288

Elle est facile à cerner puisque des droits spécifiques – ancrage, tonnage – pèsent sur les pavillons étrangers, avec un bémol : seul le tonnage est calculé. Il est nécessaire de posséder aussi le nombre de navires correspondant, chose faite à l'exception de Rouen où les calculs n'ont porté que sur l'année 1787²¹. Treize ports sont touchés par des bâtiments non-régnicoles encore que, dans certains cas, le phénomène soit absolument symbolique comme à Barfleur, Omonville ou Harfleur. La pesée globale peut se calculer pour quelques années : 83 419 tx en 1784, 116 291 tx en 1785, 125 355 tx en 1787, 113 719 tx en 1788 et 226 845 tx en 1789.

La place des pavillons étrangers est donc loin d'être négligeable, même par rapport à l'ensemble du tonnage sorti : 125 355 tx sur 541 248 tx (23,1 %) en 1787, 113 719 tx sur 503 543 tx (22,6 %) en 1788. Il est plus pertinent de mettre en rapport nos chiffres avec les 9-10 ports correspondants et non avec les 16-18 ports de l'ensemble normand. En pays de Caux, Le Tréport, Dieppe, Saint-Valery et Fécamp sont respectivement à 16 %, 27,5 %, 5,5 % et 26 %. La Seine regroupe Le Havre et Rouen à 36,9 % et 14,7 %. La basse Normandie arrive, avec Honfleur, Cherbourg et Diélette, à 5,4 %, 21,7 % et 66 %.

En 1787, les proportions sont très variables et sont en rapport en priorité avec la présence des navires britanniques, en particulier des fraudeurs ou smoggeurs qui mouillent assidûment dans le petit havre de Diélette ou les ports plus fréquentés de Fécamp et de Dieppe. Il y a là tout un chapitre à écrire sur ce côté méconnu des activités portuaires normandes. Ces proportions sont donc influencées par la nature du trafic mais aussi par la conjoncture : un simple test sur la haute Normandie suffit à le montrer. Le tonnage étranger fait plus que doubler au Havre entre 1788 et 1789, il quadruple à Saint-Valery-en-Caux de

21 Nous arrivons à un total de 18 045 tonneaux contre 17 902 pour P. Dardel.

1787 à 1788 mais il diminue de 21 % à Fécamp de 1787 à 1789, et d'un tiers à Dieppe. Au-delà de la place globale que les navires étrangers occupent, c'est le problème de leur capacité qui s'impose. La moyenne générale, selon les critères actuels, est ridicule, d'autant que la révolution industrielle n'en est qu'à ses prémices mais constitue cependant un repère clair. Au Havre, le tonnage moyen, quelle que soit la nationalité du navire, évolue entre 81 et 93 tx, à Rouen, de 62 à 66 tx, et à Cherbourg de 41 à 54 tx. À chaque port correspond *grosso modo* une charge-type qui n'évolue guère, en particulier à Rouen. Grâce au droit d'ancrage, il nous est possible de connaître la capacité des navires étrangers. Elle est supérieure à la moyenne générale précédente et parfois de façon considérable comme au Havre : de 134 à 151 tx entre 1782 et 1787, puis une chute à 107 en 1788 pour retrouver les 135 tx en 1790. Le cas du Havre est très parlant²² : les oppositions sont de plus en plus tranchées ; la jauge moyenne des navires français fréquentant Le Havre s'élève à 78 tx en 1787, celle des navires étrangers, à 135 tx, soit presque le double. En 1789, c'est presque le triple : 41 tx contre 121 tx. L'année suivante, nous retrouvons les proportions de 1787 : 67 tx d'une part, 134 tx d'autre part.

En 1787, nous observons cependant un zonage intéressant : le groupe Saint-Valery-en-Caux, Dieppe et Fécamp se contente de navires étrangers allant de 52 à 62 tx alors que le groupe Le Tréport, Honfleur, Cherbourg attire ceux qui jaugent presque le double, de 110 à 122 tx. Deux raisons peuvent être avancées : le premier ensemble entretient un trafic soutenu de contrebande qui ne s'effectue qu'avec des embarcations anglaises de faible déplacement – 1 à 6 tx – tandis que le second est plus marqué par les escales régulières des charbonniers amenant la houille de Sunderland. L'importance du trafic interlope explique pourquoi, à Cherbourg, le tonnage moyen étranger passe de 79 à 34 tx de 1784 à 1790. Le port voisin de Diélette en apporte la preuve finale : 2 tx de moyenne en 1787 puisque c'est la jauge des 95 coques de noix qui font des allers- retours vers Jersey et Guernesey sur un trafic total de 103 navires. Harfleur et Rouen se positionnent à 90 tx mais dans ce cas la profondeur du fleuve doit intervenir.

Ce qui aurait pu être considéré comme un accident conjoncturel dans la décennie 1780 n'est que le reflet exacerbé d'un fait structurel : l'infériorité de la capacité de charge de la flottille française. Telle est l'une des pistes que l'enquête sur le droit d'ancrage permet d'aborder. Les résultats présentés ci-dessus ne sont que de simples traits d'ébauche pour dresser un tableau conséquent de la vie maritime normande à cette époque. Il est possible, toujours avec les mêmes sources, de passer de la macro à la mini-analyse.

²² AN, Am f, G⁵ – 94 à 103^b pour les congés, 104 à 113 pour les ancrages.

Grâce aux congés et ancrages, nous possédons du 1^{er} janvier au 31 décembre la litanie maritime de chaque port : comme les grains d'un chapelet, les navires, un par un, sortent et entrent avec, comme l'ordonnance de 1681 y oblige, un minimum d'informations qui, répétées sur une longue période, permettent de dresser, de manière sommaire hélas ! la vie de tous ces navires.

Un simple sondage dans les registres de Saint-Valery-en-Caux et de Fécamp nous fournit les cinq exemples suivants qui montreront tout l'intérêt d'une telle reconstitution de carrière. L'*Hyronnelle*, caboteur de 45 tonneaux, commandé en 1782 successivement par Louis Griveri puis en mai par Jacques Robert, réalise sept voyages en neuf mois, dans un rayon d'action fort proche. Il part vers Rouen le 2 janvier, le 19 février, le 20 juin et le 7 septembre. Entre temps, il va à Caen en mai et à Harfleur en juillet. Il disparaît brusquement, naufrage ou plus probablement capture par les Anglais, l'année étant très dure de ce point de vue en Manche. La *Jeune Adélaïde*, de 40 tonneaux, enregistrée à Saint-Valery-en-Caux, pratique une sorte de cabotage « immobile » durant quatre ans, allant uniquement avec son capitaine Jacques Cordonnier à Touques, effectuant pas moins de trente voyages de 1777 à 1790²³. Du même port, les activités halieutiques sont aisément repérables : la *Sainte Reine* de 47 tx, capitaine Jean Robert, les pratique toute l'année et nous la suivons sur cinq ans grâce aux congés.

Parfois, un navire revient sans cesse sous la plume du greffier : le *Peak* de 40 tx, basé à Fécamp, en est l'exemple achevé. Probablement prise anglaise qui n'a pas changé de nom, ce navire est commandé par Jacques Lachèvre jusqu'en 1783 puis par Jean Lavary, le dernier voyage étant assuré par un certain Jacques Duval. De 1782 à 1789, il effectue un total de 41 trajets à partir de Fécamp²⁴. Les quatre premières années sont chargées : 29 voyages entre la Somme et l'Orne, dont 13 concernent Rouen. Le *Peak* disparaît de nos listes pendant un an, entre mars 1786 et mars 1787. Puis intervient une période finale moins tendue, avec 11 voyages à la géographie modifiée : Rouen n'est touché que trois fois, au profit de ports plus au nord – Calais et surtout l'Angleterre avec le port de Shoram –, signe d'une nouvelle stratégie subie ou choisie par le capitaine. Dans cette optique, Jacques Wade présente un cas intéressant : il commande le petit navire les *Délices du charpentier* de 20 tonneaux que nous suivons sur dix-huit mois environ. En 1782, il appareille apparemment pour Lisbonne le 15 février et le 4 mars, pour l'Angleterre le 29 juillet et le 14 septembre. En 1783, il part à destination de Saint-Malo le 3 et le 21 mai. Le fait d'aller

²³ Tableau 8.

²⁴ Tableau 9.

au Portugal, en pleine guerre, est tout à fait illusoire. Il s'agit d'un smoggleur anglais qui se couvre vis-à-vis de la douane britannique et qui a choisi cette destination factice que des dizaines d'autres fraudeurs utilisent à longueur d'années à Dunkerque pour les mêmes raisons. Néanmoins, le greffier préfère, le 29 juillet, indiquer la vraie destination et son tonnage réel : 31 tx ! Quant aux voyages vers Saint-Malo, c'est probablement en liaison avec le commerce interlope dont les îles Anglo-normandes sont un des foyers les plus actifs. Ainsi, nous sommes passés d'un cabotage des plus prosaïques, celui du *Peak*, à une navigation des plus « évanescentes », celle des *Délices du charpentier*, et la frontière entre eux est faible²⁵.

Les congés normands fourniraient un éclairage très précis des pratiques infracommerciales à travers la Manche. Ce sont d'ailleurs les seuls documents qui peuvent évaluer correctement au jour le jour cette multitude de courses, souvent nocturnes, pratiquées de chaque côté du *Channel*. Toujours à Fécamp, du 22 au 30 mai 1785, Thomas Clair, John Garing, John Smith et Henri Richardson prennent la mer pour des destinations ne correspondant pas forcément à celles enregistrées. Socialement, le groupe fraudeur peut être clairement identifié et suivi dans ses activités nautiques : ainsi se succèdent toujours les mêmes embarcations dans nos registres, dans le cas présent, le *Charles et Sukey*, la *Bonne Intention*, la *Bonne Espérance* et la *Jenny*.

Pour finir cette analyse au niveau global, le dépouillement de tous les congés sur une année nous permet de dresser un tableau complet du réseau portuaire qu'entretient une ville littorale. Par ce biais, il est aisé, mais ô combien rébarbatif, d'établir la carte de ce que les géographes appellent l'avant-pays d'un port par rapport à son arrière-pays²⁶. Dans le cas présent, Dieppe a été choisi, d'une part, parce que les chiffres restent encore maîtrisables, et que, d'autre part, les parcours présentent une réelle variété : les 752 navires sortis en 1789 sont présents des Antilles à la Baltique. Mais, pour serrer de plus près la réalité du trafic, il est préférable de calculer le tonnage des 76 destinations pratiquées. Si les deux tiers des quelques 40 000 tonneaux qui ont pu être calculés, partent vers les autres ports du royaume, Dieppe participe aussi à l'aventure atlantique – plus de 8 % – par la pêche à Terre-Neuve mais également par le trafic avec les « Isles ». Si le Royaume-Uni, en bonne logique, concentre presque 15 % du tonnage, les autres pays du Nord sont également parties prenantes. Bref,

25 La lecture des congés est forcément répétitive et donc ennuyeuse, mais dans le cas présent elle exige de la sensibilité pour distinguer les destinations réelles des fictives.

26 Carte 1-2.

Dieppe, en miniature, fournit tout ce que les grandes métropoles maritimes exercent à grande échelle.

Ultérieurement, il serait tout à fait judicieux de procéder, au moins pour une année de la décennie 1780, au même comptage, et d'établir pour notre échantillon – 15 à 20 ports – une cartographie d'ensemble qui, pour la première fois, visualiserait la totalité du commerce maritime normand. C'est un défi qui en vaut la peine. Tel est le sens de notre conclusion générale ce qui n'exclut en rien de proposer pour ce « rang portuaire » des travaux ponctuels mais poussés sur des cas individuels présents dans nos archives.

Tableau 1. Nombre de ports normands présents selon les congés et l'ancrege (1780-1791)

Années	Ports présentés congés ancrege		Années	Ports présentés congés ancrege	
1780	9	7	1786	12	6
1781	8	7	1787	17	10
1782	9	6	1788	18	11
1783	9	6	1789	15	11
1784	16	10	1790	13	9
1785	15	12	1791	5	4

Source : AN, G⁵.

Tableau 2. Nombre de congés délivrés au Havre et à Rouen
selon Pierre Dardel et Christian Pfister

Années	Le Havre		Années	Rouen	
	Pfister	Dardel ²⁷		Pfister	Dardel ²⁸
			1781	955	922
1782	1 074	1 032	1782	1 124	1 091
1783	1 416	1 374	1783	1 379	1 374
1784	1 709	1 707	1784	1 578	1 582
1785	1 915	1 893	1785	1 874	1 857
1786	2 069	2 060	1786	1 874	1 885
1787	2 341	2 346	1787	1 945	1 992
1788	2 257	2 227	1788	1 806	1 815
1789	2 624	2 585	1789	2 495	2 496
1790	2 368	2 068	1790	2 216	2 304
Total	17 773	17 292	Total	17 246	17 318

Source : AN, G⁵.

²⁷ Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, *op. cit.*, p. 629.

²⁸ *Ibid.*, p. 589.

Tableau 3. Trafic normand selon les congés (1780-1789)

Congés	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791
a) selon le nombre de navires												
Eu-Le Tréport	24				55	58	-	57	61	84	61	47
Dieppe	323	347	316	-	675	747	-	756	792	752	600	464
St-Valéry-en-Caux	98	84	100	-	193	178	-	180	181	220	212	167
Fécamp			136	191	249	354	261	226	233	214		
Le Havre			1084	1357	1709	1915	2069	2341	2233	2586	2073	
Harfleur			105	95	123	89	70	104	131	123	116	
Quillebeuf	93	90	75	107	208		255	300	306	298	236	
Caudebec	171	151	160	183	80	293	28	26	11	6	10	
Rouen	1197	955	1124	1380	1578	1874	1874	1945	1806	2495	2216	
Pont-Audemer	33	40	28	17	17	46	79	89	77	58	28	
Honfleur	456	370	-	617	573	801	632	737	755	776	709	409
Touques	157	285	-	288	275	256	251	228	200	220	227	252
Dives-sur-Mer	55	51	-	73	87	82						
Grandcamp								19				
Isigny								204				
La Hougue					365	348	274	335	433	343	317	
Barfleur					14	91	-	93	100	66		
Cherbourg					357	610	756	744	583	429	347	
Omonville					27	28	54	33	28	40	6	
Diélette					83	65	79	103	99	-	85	
Carteret-Portbail								258				
b) selon le tonnage												
Eu-Le Tréport	1177				2265	2249	-	2291	2116	3916	2270	1976
Dieppe	19384	21321	19119	-	36249	41895	-	43024	44056	40217	33880	24206
St-Valéry-en-Caux	3489	2835	4097	-	8009	7761	-	8095	8731	9300	10248	7982
Fécamp			5179	8800	10799	10715	10519	9580	11498	7949		
Le Havre			101262	128849	156608	171940	193536	212304	203403	238080	202585	
Harfleur			2185	2083	2412	2246	1590	2428	3528	2909	2740	
Quillebeuf	3662	3641	2805	3963	7922	-	11526	14229	15152	17084	10889	
Caudebec	5602	5345	5223	6689	3417	12803	1626	1907	776	634	559	
Rouen	75641	55764	70326	87056	98254	114706	117743	122493	109715	164435	149325	
Pont-Audemer	1358	1620	812	345	284	1261	1920	1826	1815	1244	627	
Honfleur	30885	24005	-	44601	37922	51171	40941	48265	49522	47412	53216	31190
Dives-sur-Mer	1996	2086	-	2708	2796	2643						
Grandcamp								145				
Isigny								6121				
La Hougue					5898	5288	4864	5396	6812	5294	5247	
Barfleur					839	1587	-	1857	1689	792		
Cherbourg					14695	34895	48265	40264	31915	19933	14229	
Omonville					113	134	245	78	89	112	12	
Diélette					178	140	196	317	232	-	204	
Carteret-Portbail								3788	-			

Source : AN, G⁵

Tableau 4. Entrée des navires étrangers dans les ports normands de 1780 à 1791

Ancre	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791
a) selon le nombre de navires												
Eu-Le Tréport	5				1	3	-	3	4	7	5	3
Dieppe	126	125	113	-	158	182	-	192	194	172	148	127
St-Valery-en-Caux	1	3	7	-	3	6	-	8	20	19	14	7
Fécamp		-	30	31	43	120	79	48	30	19		
Le Havre			428	417	326	409	476	593	591	831	482	
Harfleur				1	1	4			1			
Quillebeuf	3		2	3	3	-	3	3	5	13	2	
Rouen	231	102	161	167	182	199	216	200	241	678	183	
Honfleur	53	77	-	57	14	65	20	21	27	17	14	30
Barfleur									-	3		
Cherbourg					42	169	145	80	94	61	48	
Omonville					2	1	2	-	-	2	-	
Diélette					73	55	72	95	96	55	83	
b) selon le tonnage												
Eu-Le Tréport	571				171	362	-	368	452	668	616	382
Dieppe	11119	10871	9738	-	8832	11655	-	11676	10677	8634	7137	4986
St-Valery-en-Caux	115	115	830	-	255	418	-	452	1645	1482	998	663
Fécamp			1431	2410	3544	2843	2244	2502	3169	1413	2107	
Le Havre			57495	61394	49488	58399	71260	80586	63660	101204	69961	
Harfleur						285			90			
Quillebeuf	58		12	185	95		225	195	161	1129	213	
Rouen	18394	8252	13273	15010	15923	17117	19257	17902	18932	50797	15973	
Honfleur	9916	9509	-	10615	1876	12269	2019	2519	3052	1816	1572	3704
Barfleur										59		
Cherbourg					1811	13382	15802	8784	9768	3794	1656	
Omonville					20	15	62	0	0	8	0	
Diélette					154	109	173	209	192	110	166	

Source : AN, G⁵

Tableau 5. Répartition des sorties des ports normands en 1787

Ports	% en nb de navires	% en tonnage
Le Havre	26,3 %	40,3 %
Rouen	21,9 %	22,6 %
Cherbourg	8,5 %	7,5 %
Dieppe	8,5 %	8 %
Honfleur	8,3 %	8,9 %
La Hougue	4,9 %	0,8 %
Quillebeuf	3,3 %	2,6 %
Fécamp	2,6 %	1,8 %
Touques	2,6 %	2 %
Isigny	2,3 %	1,1 %

Source : AN, G⁵Tableau 6. Évolution du tonnage sorti des ports normands (1780-1791)
(en indices, 1787 = 100)

Ports	1780	1781	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791
Eu-Le Tréport	51				98	98		100	92	170	99	86
Dieppe	45	48	43		84	100		”	103	93	78	56
St-Valery-en-Caux	43	34	50		98	95		”	107	115	127	98
Fécamp			54	91	112	111	109	”	120	82		
Le Havre		49	45	58	71	79	88	”	93	106	87	
Harfleur			90	85	99	92	65	”	145	119	112	
Quillebeuf	25		19	27	55			”	106	120	76	
Caudebec	293		273	350	179	671	85	”	40	33	29	
Rouen		43	55	70	80	92	96	”	91	135	114	
Pont-Audemer	74	88	44	18	15	69	105	”	99	68	34	
Honfleur	64	49		92	78	106	84	”	102	98	110	66
Touques	124	121		113	124	117	123	”	87	98	100	111
La Hougue					126	113	104	”	146			
Barfleur					45	85		”	90	42		
Cherbourg					36	86	119	”	78	49	35	
Omonville					144	171	314	”	114	143	15	
Diélette					56	44	61	”	73	-	64	

Source : AN, G⁵

Tableau 7. Part du tonnage étranger dans le trafic de quatre ports normands (1787-1790)

	1787	1788	1789	1790
Dieppe	27 %	23 %	21 %	21 %
St-Valery-en-Caux	5 %	19 %	16 %	9 %
Fécamp	26 %	27 %	19 %	-
Le Havre	37 %	32 %	68 %	34 %

Source : AN, G⁵

Tableau 8. Les voyages de la *Jeune Adélaïde*
à partir de Saint-Valery-en-Caux vers Touques (1787-1790)

1787	1788	1789	1790
17 mars	26 janvier	6 février	9 février
14 mai	21 février	28 mars	12 mars
28 juin	27 mars	11 mai	19 avril
30 juillet	9 mai	6 juillet	29 mai
28 août	21 juin	21 août	4 août
26 septembre	23 juillet	26 septembre	11 septembre
12 novembre	29 août	28 novembre	
14 décembre	15 octobre	21 décembre	
	24 novembre		
8 voyages	9 voyages	8 voyages	5 voyages

Source : AN, G⁵-154¹

Tableau 9. Les campagnes de pêche de la *Sainte Reine* de Saint-Valery-en-Caux (1787-1791)

pêche	1787	1788	1789	1790	1791
au maquereau	-	7 avril	1 ^{er} avril	13 mars	9 mars
au hareng	10 octobre	11 octobre	10 octobre	13 octobre	12 octobre

Source : AN, G⁵-154¹

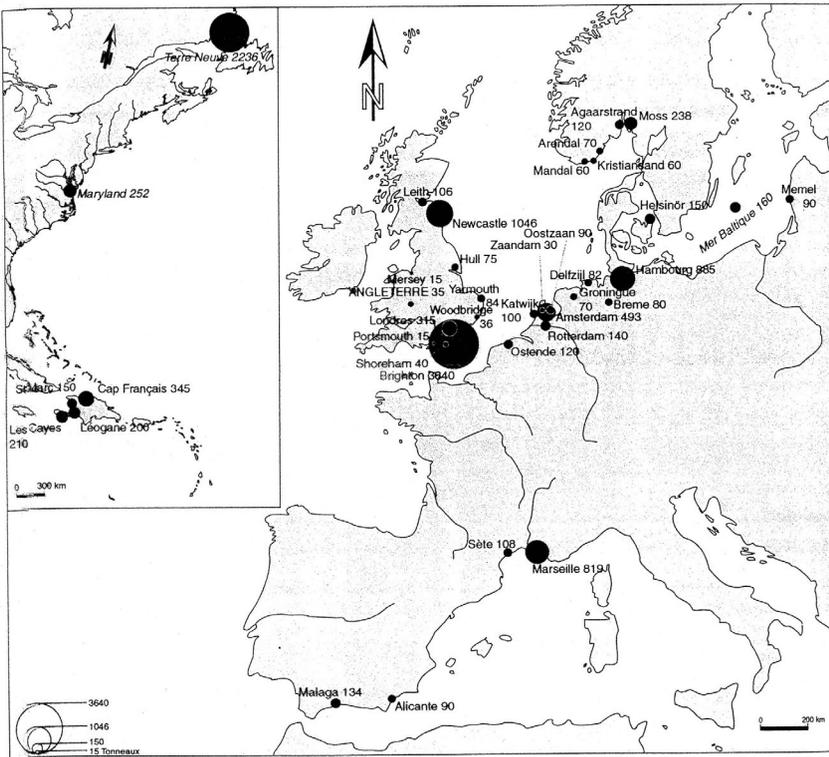
Tableau 10. Les voyages du *Peak* à partir de Fécamp (1782-1789)

1782	8 janvier	14 février	29 mars	24 avril	2 août	2 octobre	4 décembre
destination	Caen	Caen	Caen	Dieppe	Rouen	Rouen	Caen
1783	10 janvier	29 avril	5 juin	17 juillet	26 septembre	28 octobre	13 décembre
destination	SVSS*	Rouen	Rouen	Caen	Rouen	Rouen	SVSS*
1784	19 février	2 avril	19 mai	19 juin	4 août	7 octobre	16 novembre
destination	Caen	SVSS*	Rouen	Caen	Caen	Rouen	SVSS*
1785	13 avril	30 mai	12 juillet	11 août	20 septembre	12 décembre	
destination	Rouen	Rouen	Rouen	Rouen	Dieppe	Dieppe	
1786	27 janvier	20 mars					
destination	Caen	Le Havre					
1787	8 mars	22 mai	7 septembre	26 octobre			
destination	Rouen	Caen	Angleterre	Rouen			
1788	11 février	15 mars	2 juin	31 juillet	29 septembre	15 décembre	
destination	Shoram	Shoram	Dieppe	Calais	Calais	Caen	
1789	4 mai	28 décembre					
destination	Caen	Caen					

* Lire Saint-Valery-sur-Somme

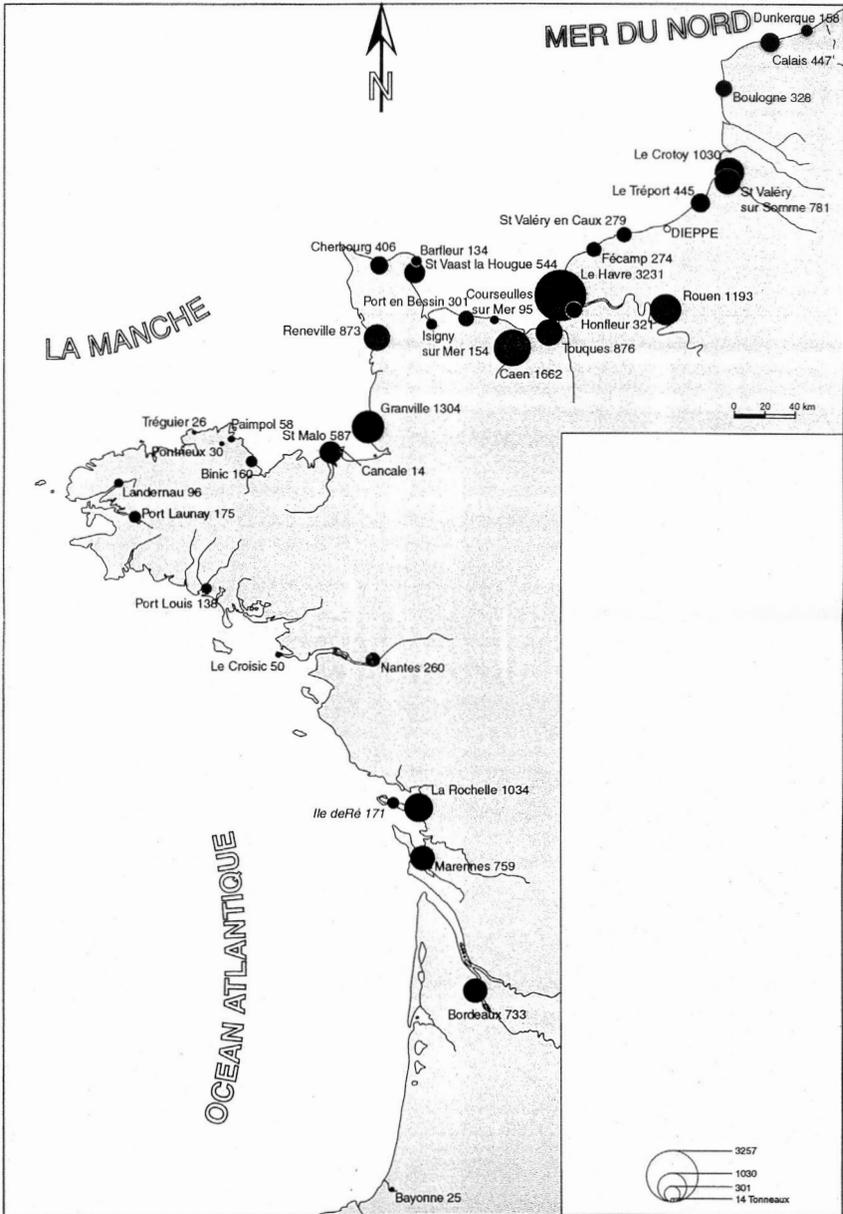
Source : AN, G⁵-90

TONNAGE SORTI DE DIEPPE EN 1789.



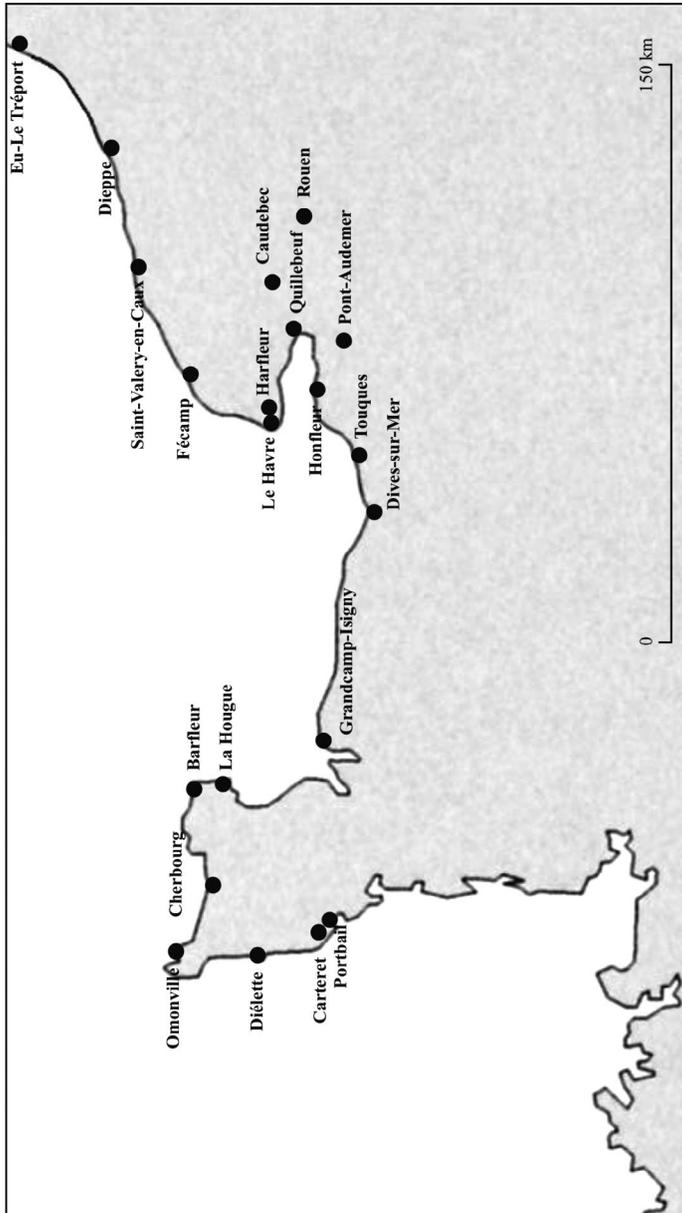
Carte 1. Tonnage sorti de Dieppe en 1789

Source : AN, G⁵-68²



Carte 2. Tonnage sorti de Dieppe en 1789

Source : AN, G⁵-68²



Amirautés présentes dans la sous-série G⁵ des Archives nationales
 Source : AN, G⁵

BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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