



HAL
open science

Les amirautés du Centre-Ouest aux Temps modernes

Jacques Péret, Thierry Sauzeau

► To cite this version:

Jacques Péret, Thierry Sauzeau. Les amirautés du Centre-Ouest aux Temps modernes. Revue d'histoire maritime, 2014, 19, pp.181-200. <10.70551/XRLE9450>. <hal-04984761>

HAL Id: hal-04984761

<https://hal.sorbonne-universite.fr/hal-04984761v1>

Submitted on 10 Mar 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC 4.0 - Attribution - Non-commercial use - International License

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



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**

LES AMIRAUTÉS DU CENTRE-OUEST AUX TEMPS MODERNES

Jacques Péret & Thierry Sauzeau
Professeurs d'histoire moderne
CRiHAM-EA 4270, université de Poitiers

Les littoraux des provinces d'Aunis, de Saintonge et du Poitou ont relevé depuis le xv^e siècle de la vaste amirauté de Guyenne siégeant à Bordeaux¹. Cette situation a perduré jusqu'au xvii^e siècle et les futures amirautés de La Rochelle et de Brouage ont constitué, selon des statuts fluctuants, des subdivisions, aussi appelées auditoires, de cette dernière. Les « registres de l'Amirauté de Guyenne au siège de La Rochelle » conservés pour les années 1569 et 1570 illustrent cette dépendance institutionnelle qui s'exprime aussi quand Henri de Navarre agit et légifère au siège de La Rochelle, en vertu de son titre d'amiral de Guyenne. Peu à peu, les deux sièges du littoral charentais acquièrent leur autonomie, fixent leurs ressorts respectifs et construisent leurs identités respectives dans le contexte de la montée de la monarchie absolue et administrative. L'histoire de cette émergence n'est pas linéaire. Elle suit les cycles de la politique maritime du royaume, entre volontarisme et délaissement. Elle doit aussi compter avec les dynamiques de pouvoirs concurrents nullement disposés à céder la place. Si notre connaissance des rouages de l'institution au temps de la première modernité reste impressionniste, à compter du règne de Louis XIV nous possédons une meilleure vision des deux sièges, de leur personnel et de leurs activités.

« AUTREFOIS DISTRICT DE L'AMIRAUTÉ DE GUYENNE... »²

La situation de dépendance du littoral charentais à l'égard de l'amirauté de Guyenne à Bordeaux subit un premier recul au xvi^e siècle, dans le contexte des guerres de Religion : La Rochelle s'impose comme la véritable capitale de la France protestante. La ville et le port deviennent un enjeu stratégique majeur

- 1 Marcel Gouron, *L'Amirauté de Guyenne*, Paris, Sirey, 1938 ; Auguste Bardonnnet, *Registre de l'Amirauté de Guyenne au siège de La Rochelle, 1569-1570*, dans *Archives historiques du Poitou*, Poitiers, Imprimerie de H. Oudin, t. VII, 1878, 83 p.
- 2 Louis-Étienne Arcere, *Histoire de La Rochelle et du pays d'Aunis*, La Rochelle/Paris, R.J. Desbordes/Durand, 1756.

pour le parti huguenot. Les princes protestants utilisent le potentiel maritime rochelais, déjà rôdé à la course anti-espagnole, sous forme d'initiatives privées avec la permission de l'amiral de Guyenne. À partir de 1568, l'installation à La Rochelle d'un siège de l'amirauté de Guyenne correspond, en profitant de la charge d'amiral de Guyenne détenue par Henri de Navarre, à une stratégie du parti protestant visant à disposer d'une base navale opérationnelle tournée vers la course. C'est un moyen aussi de financer « la cause » huguenote. À partir de cette date, l'amirauté devient un instrument politique au service des princes protestants, chargée d'institutionnaliser et de légaliser les actions navales menées depuis le port ; c'est aussi une machine à collecter les taxes résultant des prises et de leur vente.

182

L'amirauté est dirigée nommément par Henri de Navarre et par Jeanne d'Albret en son absence, avec en arrière-plan le rôle important joué par Coligny. Le conseil ou comité qui assiste Jeanne d'Albret, est d'abord une instance politique et militaire, même si l'amirauté fonctionne comme une structure administrative. La gestion et le contrôle de la course constituent l'essentiel de son activité. La délivrance des lettres de marque, les déclarations de bonne prise, l'organisation des ventes ou le règlement des nombreux contentieux renvoie à une véritable explosion de la course rochelaise et plus largement protestante, à partir de 1570 : La Rochelle devient, de loin, le premier port français quant au nombre de prises comme l'a bien montré Mickaël Augeron³. L'amirauté, aux ordres des princes, ne contrôle d'ailleurs que très partiellement cette activité, proche souvent de la piraterie. Une bonne partie des prises n'est pas déclarée. Les corsaires préfèrent souvent éliminer purement et simplement les navires et leurs équipages afin d'éviter les taxes, le tout dans un climat de large complicité. Néanmoins, l'amirauté, « véritable pompe à finances », remplit les caisses du parti protestant par le prélèvement classique du 1/10^e du montant des prises, auquel vient s'ajouter un second 1/10^e pour « la cause ».

Les guerres de Religion voient également la montée en puissance d'un second auditoire dont l'organisation est modifiée : celui de Marennes. Le développement très rapide de Brouage, port du sel devenu place marchande, puis place forte passée dans le domaine royal (1585), en fait le centre d'un gouvernement détaché de la Saintonge. Marennes, cité acquise au protestantisme, est alors suspecte aux yeux du pouvoir. À Brouage, le gouverneur Saint-Luc affecte d'emblée de

3 Mickaël Augeron, « Course et protestantisme à La Rochelle vus par les Espagnols d'après les archives du Consejo de Estado », dans Dominique Guillemet et Jacques Peret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique*, Poitiers, Société des Antiquaires de l'Ouest, 1996, p. 215-256 ; *id.*, « Violences théâtralisées, violences sacrnalisées : les marins huguenots face aux papistes dans la seconde moitié du XVI^e siècle », dans Mickaël Augeron et Mathias Tranchant (dir.), *La Violence et la mer dans l'espace atlantique*, Rennes, PUR, 2004, p. 285-308.

se comporter en vice-amiral de la flotte de guerre : la création d'une amirauté prend donc l'aspect d'une grâce royale à l'endroit d'un des « Mignons » du roi Henri III. En mars 1587, Henri III procède à un dédoublement de la justice royale ordinaire, qui donne naissance à un siège royal compétent dans le ressort du gouvernement, et à un siège particulier d'amirauté, avec autorité sur la côte entre la Charente et Blaye. L'édit de création décrit le petit groupe d'officiers installés alors : le juge ordinaire, le procureur, le greffier et deux sergents. Le premier juge titulaire à l'amirauté de Brouage est Thibaud Fourmager (1587) qui cumule bientôt les deux charges de judicature suite à sa nomination au siège royal en 1591⁴. Sur le plan politique, à la suite de Saint-Luc, c'est Guy de Saint-Gelais que l'on retrouve avec le titre de « gouverneur des villes de Blaye, Brouage et isles adjacentes et vice amiral de Guyenne ». Soutenue par la monarchie, appelée de ses vœux par les grands courtisans de guerre, il s'agit donc d'une tentative très nette de faire contrepoids à La Rochelle⁵.

La dépendance vis-à-vis de Bordeaux et le contexte de conflits religieux restent évidemment très contraignants pour La Rochelle jusqu'au siège de 1628 ; la petite république protestante avait ainsi obtenu en 1622 que « l'Admirauté de Guyenne au siège de La Rochelle, Poitou, Xaintonge, isles et costes adjacentes » prenne le titre « d'Admirauté establie par l'Assemblée générale des Eglises réformées de France... tenue à La Rochelle »⁶. De son côté, Brouage reste une place stratégique royale contrôlée par Richelieu face à la ville protestante. Cette situation, liée aux aléas politiques, prend fin avec la création de l'amirauté de La Rochelle par l'édit de février 1631, point de départ de la régularisation de l'institution avant le quadrillage administratif louis-quatorzien. Les deux amirautés voisines finissent par trouver leur équilibre avec simplement le retour en 1641 du siège de l'amirauté de Brouage à Marennes. C'est la traduction du déclin économique et du dépeuplement de la cité fortifiée au profit d'un port dynamique et d'une petite capitale administrative à la tête déjà d'une élection, d'un bureau des fermes, d'une subdélégation et d'une sénéchaussée. Pierre Baron exerce alors la charge, en même temps que celle de juge sénéchal de la baronnie d'Arvert – pour le compte du Cardinal de Richelieu – et de juge royal au siège de Brouage, où il se fait ordinairement représenter par un lieutenant.

Dès le xvii^e siècle, les officiers des deux juridictions se distinguent les uns des autres par une série d'indicateurs. En Saintonge maritime, ils sont peu nombreux, si bien qu'ils pratiquent le cumul des charges, parfois avec l'exercice

4 Jimmy Vigé et Eliane Vigé, *Brouage, capitale du sel et patrie de Champlain*, Saint-Jean-d'Angély, Bordessoules, 1989, t. 2, p. 236.

5 Marc Seguin, *Histoire de l'Aunis et de la Saintonge, le début des Temps modernes*, t. 3, La Crèche, Geste Éditions, 2005, p. 353.

6 M. Gouron, *L'Amirauté de Guyenne...*, *op. cit.*, p. 238-240.

d'un office notarial, spécificité du siège saintongeais. Côté aunisien, le puissant voisin rochelais dispose d'un personnel plus nombreux, et plus exclusivement dédié à l'amirauté⁷. Ces organisations différentes et d'importance inégale accentuent encore les caractères des deux sièges particuliers.

DE LA GIRONDE À LA MER DES PERTUIS : DEUX AMIRAUTÉS ENTRE TERRE ET MER

184

Quelles qu'aient été les motivations de leur création, on peut d'autant mieux concevoir la possibilité d'une amirauté pour l'Aunis et la Rochelle d'une part, et pour la Saintonge et Brouage de l'autre, que l'on y trouvait des gouvernements distincts dès les xv^e et xvi^e siècles. À La Rochelle, le gouverneur fut chargé, dès le règne de Charles VIII, de l'encadrement de la course en vertu des édits maritimes. En 1557, la séparation entre les amirautés de la Rochelle et de Marennes fut fixée sur le cours de la Charente. Sur le littoral de la mer des pertuis, les limites ne cessèrent d'évoluer, source de nombreuses contestations. En 1625, l'Amiral de France établit un éphémère lieutenant d'amirauté pour les îles de Ré et d'Oléron, à Saint-Martin de Ré. L'érection de cet auditoire, dont la durée de vie fut des plus brèves, ajouta à la confusion. Dans le premier tiers du xvii^e siècle, le surintendant arracha à l'Amiral de France le soin de préciser les limites des ressorts : en vertu d'un arrêté de 1653 Vendôme rattacha tout le cours de la Charente à l'amirauté de la Rochelle⁸. En 1713, on en revint au statu quo ante : Marennes rive gauche, la Rochelle rive droite. Par effet de balancier, l'inspecteur Chardon avança même, en 1783, que « pour éviter des conflits de juridiction, il serait à désirer que l'amirauté de Marennes pût comprendre l'une et l'autre rive⁹ ». Outre les contestations entre sièges, des frictions avec des institutions concurrentes étaient fréquentes, notamment sur le cours de la Charente ou de la Sèvre Niortaise. Courant xviii^e siècle, le siège de La Rochelle doit compter avec l'irruption de la famille d'Aligre, qui acquiert la seigneurie de Marans sur la Sèvre, avant d'en obtenir l'érection en duché-pairie¹⁰. Même problématique pour « Ces Messieurs » de l'amirauté de Marennes, qui doivent composer avec de puissants seigneurs, tels les Rohan à Soubise, et les Mortemart à Tonnay-Charente. Dans un autre domaine, les problèmes naissent de la fixation du ressort fluvial de l'amirauté, qui trouve sa limite théorique « au point où remonte le plus grand flot de mars ». Sur la Sèvre, la borne est presque maritime, située peu en amont de Marans au confluent avec la Vendée. En

7 J. Vigé et E. Vigé, *Brouage, capitale du sel...*, op. cit., p. 237.

8 M. Gouron, *L'Amirauté de Guyenne...*, op. cit., p. 238.

9 Archives départementales de la Charente-Maritime (désormais AD 17), 2)10, p. 7.

10 Laurent Marien, *Territoires, pouvoir et sociétés. La ville de Marans et son pays (1740-1789)*, thèse de doctorat d'histoire, université de Poitiers, 2012, p. 353.

revanche, sur la Charente on a fixé la limite de « l'étendue du siège, jusques où se fait sentir le flux et le reflux de la mer au-dessus de Cognac. » Il en résulte une série de conflits de juridiction, rapportés par Chardon, entre l'amirauté et la juridiction consulaire de la ville de Saintes, le sénéchal de cette même ville ainsi que les officiers des eaux et forêts, « l'inconvénient étant que le siège n'étant instruit qu'après le procès ne peut plus revendiquer » les causes dont s'emparent ses concurrents¹¹.

Du côté de la Gironde, même constat. À la veille des guerres de Religion, l'auditoire de Brouage va vers le sud jusqu'à Royan « place et havre situés dans une anse sablonneuse, où il y a rade et se décharge une petite rivière ». En amont de la Gironde, c'est le ressort de Bordeaux. Suivant une chronologie mal connue, le ressort de Brouage s'étend ensuite aux dépens de l'amirauté voisine. Résultat de la méfiance qu'inspire Bordeaux à Louis XIV et Colbert ? L'intendant de Marine, De Muin, dont la fonction a été créée à Rochefort par Colbert, établit en 1677 la limite à Saint-Bonnet. Le ruisseau du Chiron, qui sépare le Vitrezay de la Saintonge, est alors pris pour borne. Il marque aujourd'hui les limites départementales. Malgré tout, une déclaration royale de 1743 autorise le siège de Bordeaux à prendre connaissance des délits des pilotes de Royan¹². En effet, dans la Gironde, l'amirauté doit aussi savoir s'effacer : l'estuaire est hautement stratégique¹³, et son balisage, de même que sa sécurisation, échappent pour l'essentiel à l'amirauté de Marennes. Ici, par delà le lobby de la chambre de commerce de Bordeaux, plus bavarde que décisionnelle, se télescope l'autorité de l'intendant de la Marine de Rochefort, en même temps intendant de La Rochelle, et celle de l'intendant de Bordeaux. Ce dernier finit par prendre le contrôle des deux rives de l'estuaire en 1721 avant d'être relayé en 1765 par le commissaire général de la Marine en poste à Bordeaux. Sous leur direction, c'est l'ingénieur de la Marine de Bordeaux qui a en charge les grands travaux de l'estuaire, pris dans sa globalité, en premier lieu les grands programmes liés à la tour de Cordouan, puis la mise en place du système de balisage avec ses amers et ses tours, sans compter tous les travaux de reconnaissance et de cartographie, autant de secteurs dont les amirautés sont exclues. Leurs officiers y sont réduits à un rôle second car ils sont cantonnés à la gestion des naufrages et des activités de l'estran. Si la seigneurie littorale rurale des rives de la Gironde n'atteint pas le prestige des d'Aligre, des Rohan ou des Mortemart, elle n'en représente pas moins un élément de contestation des pouvoirs de l'amirauté. En 1706, devant Talmont, dans l'estuaire de la Gironde,

¹¹ AD 17, 2J10, p. 3.

¹² M. Gouron, *L'Amirauté de Guyenne...*, op. cit., p. 240.

¹³ Jacques Péret, « Sécuriser l'estuaire de la Gironde du XVI^e au XVIII^e siècle. Une mission impossible ? », *Revue d'histoire maritime*, n° 9, 2008, p. 163-175.

un conflit éclate à l'occasion de la récupération sur le rivage de plusieurs dizaines de barriques, organisée par le procureur et le greffier seigneurial de la châtellenie de Talmont à l'aide de paysans requis. Il s'ensuit un contentieux et le choc de deux logiques : celle des officiers seigneuriaux « qui s'opposent à ce que les officiers du Roy prennent aucune connaissance des naufrages et échouements », et celle des officiers de l'amirauté qui les questionnent « pour savoir s'ils sont bien informés de l'Ordonnance de la marine qui interdit aux seigneurs de prendre aucune connaissance des naufrages et échouements ». De même, peu de temps avant, en 1697, ce sont les seigneurs locaux eux-mêmes, les sieurs de Théon et de Château Bardon, qui organisent et dirigent en personne le pillage et la démolition du *Samuel*, échoué devant Meschers¹⁴.

186

À la veille de la Révolution, ces prétentions appartiennent à l'histoire. Chardon peut écrire : « Aucun seigneur de terres aboutissantes à la mer ne prétend de droit d'amirauté, bris et naufrages ; mais il se perçoit dans l'étendue de ce siège des droits maritimes au profit de plusieurs seigneurs particuliers ». Il décrit malgré tout un droit de sel, qui ajoute une charge annuelle de 2 000 livres sur le prix de revient de ce commerce en Saintonge. Parmi les bénéficiaires, figurent alors le roi, le maréchal de Foucauld, la duchesse de Guise, le prince de Carpeigne, le grand-duc de Toscane, le prince de Conti... En 1783, dans le ressort de Marennes, on ne dénombre pas moins de vingt-deux droits différents, prélevés en mer ou dans le fleuve Charente. Pour faire face à cet imbroglio, pour mener à bien leurs missions comme pour défendre leurs prérogatives, au XVIII^e siècle les amirautés charentaises mobilisent un personnel spécialisé et croissant.

« CES MESSIEURS DE L'AMIRAUTÉ » : UN GROUPE ET SON RÔLE SOCIAL

Le personnel des deux amirautés¹⁵ s'organise selon trois cercles concentriques. Le noyau central est composé d'officiers, généralement au nombre de quatre : le lieutenant général, un procureur avocat du Roi, un conseiller et un greffier, auxquels peuvent s'adjoindre, à Marennes surtout, plusieurs procureurs postulants. Un second cercle regroupe un personnel auxiliaire doté d'une commission : huissiers (cinq à La Rochelle, quatre à Marennes), sergents, receveurs, maîtres de quais, lesteurs, délesteurs, jaugeurs, professeur

14 Exemples donnés par Jacques Peret, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises*, La Crèche, Geste Éditions, 2012, p. 180.

15 Pour l'amirauté de La Rochelle voir les travaux de Albert-Michel Luc, « Ces Messieurs de l'Amirauté de La Rochelle en pays d'Aunis au XVIII^e siècle : une institution efficace ou un organisme décadent ? », dans Jean-François Chappe et Gérard Le Bouëdec (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 129-144 ; pour l'amirauté de Marennes, voir Marie-Anne Rasse, *L'Amirauté de Marennes, 1756-1762*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1994.

d'hydrographie, ou prestataires de services, interprètes, chirurgiens (quatre à Marennes), soit entre vingt et trente personnes, « petites mains » de l'amirauté. Enfin, au niveau local, s'est mis en place un réseau de garde-côtes, habitants nommés par le lieutenant de l'amirauté, avec toute une hiérarchie depuis les garde-côtes généraux, jusqu'aux aides garde-côtes, soit plusieurs dizaines d'hommes, image d'un encadrement serré et différencié du littoral.

Au sommet, les officiers se détachent par le statut et les privilèges de leur corps, qui les placent au sommet de la pyramide sociale dans la petite ville de Marennes où ils jouissent de la préséance sur les officiers de l'élection et disposent d'un banc dans l'église de la ville. Ils sont moins en vue à La Rochelle, nettement en retrait derrière les officiers du présidial et du Bureau des Finances, sans compter que leur compétence y est contestée par le présidial et la juridiction consulaire dirigée par les négociants. Au XVIII^e siècle, à La Rochelle, se détache du lot le lieutenant général de l'amirauté, Pierre-Étienne Harouard, le seul noble. Son père, armateur et négociant de haute volée, aligne une fortune de plus d'un million de livres. Il a solidement doté ses trois enfants, dont Pierre-Étienne qui, outre sa charge de lieutenant général, vit noblement en profitant de ses seigneuries de La Jarne et de Buzay où il reconstruit un superbe château, ce qui le place dans les premiers rangs de la haute société rochelaise¹⁶. Ces gens de robe, dotés d'un bon bagage juridique, forment de petites dynasties grâce au système de résignation des offices, comme chez les Valin ou les Nectoux à La Rochelle, les Baron ou les Lortie à Marennes¹⁷. Très stables – en place pendant dix-neuf ans en moyenne à La Rochelle – ils vivent confortablement du revenu de leurs offices et surtout de vacations significatives. Une procédure de naufrage peut rapporter plus de 300 livres au lieutenant général, moitié moins pour le greffier ; la liquidation d'une prise est tout aussi intéressante : en 1744, celle de *La Dame Jeanne* rapporte 439 livres au lieutenant général, 289 au procureur et 220 au greffier¹⁸. Albert-Michel Luc peut ainsi évaluer les revenus de Valin, le procureur de La Rochelle, à 4 000 à 5 000 livres annuelles. Quelques figures se dégagent de ce petit groupe dont René-Josué Valin, procureur et avocat du roi à La Rochelle, brillant juriste, auteur d'un *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine* publié en 1766, ouvrage très remarqué, qui devient une véritable référence¹⁹. Autre personnage, moins prestigieux, le greffier jouit, aux termes de la déclaration du 8 août 1713, de 800 livres de

16 Brice Martinetti, *Les Négociants rochelais au XVIII^e siècle. Formations, évolutions et révolutions d'une élite*, thèse de doctorat en histoire, université de La Rochelle, 2012, p. 291-296.

17 J. Péret, *Naufrages...*, *op. cit.*, p. 141-142.

18 J. Péret, *Les Corsaires...*, *op. cit.*, p. 260 et 261.

19 René Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, 1766.

gages et des mêmes honneurs et exemptions que les officiers près desquels il est établi²⁰ ; le greffier est omniprésent : c'est l'intermédiaire indispensable dans toutes les affaires portées devant la juridiction. À l'image de celui de l'amirauté de La Rochelle, Dubreuil, il est volontiers brasseur d'affaires. Travaillant pour son compte, Dubreuil épouse ainsi la dame Corbie, dotée d'une grosse fortune, car veuve d'un capitaine de navire qui lui a laissé à sa mort un actif de plus de 100 000 livres.

188

Tout un personnel auxiliaire vient par ailleurs appuyer l'action des officiers du siège. Chaque amirauté dispose d'un professeur d'hydrographie, chargé à la fois des jurys d'examen et de la direction de l'École d'hydrographie. À La Rochelle, Joseph Mérigot assure ces fonctions à partir de 1763, date à laquelle l'école est détachée du collège des Jésuites pour repasser sous le contrôle de l'amirauté. Il dépend aussi de la chambre de commerce aussi bien pour l'achat de matériel que pour son traitement, autre exemple de rivalités entre institutions locales. Mérigot, dénommé dans un acte sous-seing privé de janvier 1775, « professeur de mathématiques et d'hydrographie », a comme bon nombre de ses collègues auxiliaires de l'amirauté plusieurs cordes à son arc. Il est, par exemple, nommé « pour faire le nivellement d'un terrain au marais de Châtellaillon ». À la même époque, le titulaire du poste à Marennes est le sieur Chaviteau, dont Chardon rapporte qu'il « est à la nomination du roi avec 420 livres d'appointements ». À la différence de son collègue rochelais, établi en ville et qui peut arrondir ses fins de mois avec des vacances hors les murs, Chaviteau doit quant à lui salarier à Saint-Pierre d'Oléron et à Arvert des suppléants qui sont « d'anciens capitaines de navires dont il répond de la capacité²¹ ». Le siège de Marennes, dont le ressort peut se comparer à un archipel, paraît bien défavorisé par rapport à celui de La Rochelle. Les deux sièges disposent par ailleurs d'un maillage portuaire destiné à la perception du complexe de droits qui en dépend. Pour la perception des droits d'ancrage, de balisage, de lestage et délestage, et pour délivrer les congés, les officiers peuvent compter sur un réseau de commis. Dans le ressort de Marennes, ces agents sont installés dans les « ports obliques de Charente, Ribierou, Royan, Mortagne, et à l'isle d'Oléron dans les ports du Château, La Perrotine et Saint Denis²² ». Côté aunisien, la carte des ports obliques compte La Flotte, Saint-Martin et Ars sur l'île de Ré, Marans, Soubise et Rochefort sur le continent. Des personnels de terrain complètent l'organigramme. La fonction de maître de quai requiert du titulaire qu'il soit « apte à juger du bon mouillage et ancrage d'un bâtiment, ayant une chaloupe à lui avec autorité sur

20 AD 17, 2J10, p. 6.

21 AD 17, 2J10, p. 6.

22 AD 17, 2J10, p. 10.

les pilotes pour les contenir dans leur devoir, enfin capable de rendre compte tant au siège qu'au commissaire du département, même au ministre²³. Dans le ressort de Marennes, il n'y en a qu'un seul, affecté au port de Marennes. Faisant profession de tonnelier, cabaretier, éleveur d'huîtres, il est dédommagé de son dévouement par un office d'huissier au siège. Dans le ressort de La Rochelle, on en compte un en ville et un à Marans, qui cumule cette fonction avec celle de « commis greffier de l'amirauté à Marans²⁴ ». Enfin, dans un environnement particulièrement sensible à la sédimentation, Marennes encadre strictement la question du délestage. À l'origine, les seigneurs riverains jouissaient du droit de lestage qu'ils faisaient exercer par leurs prévôts mais en 1551 on créa un office royal de « garde visiteur et conservateur délesteur du havre de Brouage » qui fut exercé jusqu'en 1657, date à laquelle Colbert de Terron, intendant de la province, nomma cinq commis, dispositif encore en vigueur en 1783²⁵.

L'amirauté s'appuie enfin, au niveau de chaque paroisse littorale, pour la surveillance quotidienne du rivage, sur un réseau de garde-côtes, agents locaux nommés au sein de la population par le lieutenant général²⁶. Ils sont choisis parmi les notables de la paroisse à l'image de celui de l'île d'Aix, un certain Gourmel, après enquête et avis du curé qui le certifie « de vie et de mœurs irréprochables » et « le plus aisé du lieu, qui sait lire et écrire... vraiment homme de bien ». On recense une majorité d'artisans et de marchands ce qui n'exclut pas les petites gens pour les grades inférieurs de la fonction, sauniers sur l'île de Ré, laboureurs à bras à Oléron. Les liens familiaux caractérisent également le groupe : trois frères, les Delubbe, exercent en même temps sur la côte d'Arvert à la fin du XVII^e siècle tandis que les Gombaud se succèdent de père en fils sur la côte de Royan. Ces représentants locaux de l'amirauté, dotés d'une commission dont l'autorité est symbolisée par « une bandoulière aux armes de l'Amiral », doivent tout d'abord prévenir l'amirauté de tout évènement survenu sur leur territoire et intervenir en urgence en attendant l'arrivée des officiers. Le cas le plus flagrant survient lors des naufrages : ce sont les garde-côtes qui les premiers viennent au secours des naufragés et procèdent sans attendre au « sauvement des épaves » et à leur mise en sécurité, notamment face aux pillages. Une fois la procédure lancée par les « messieurs de l'Amirauté », ce sont eux qui assurent le rôle de « contremaîtres » sur le chantier. Leur fonction est bénévole, sinon lors des naufrages où les journées de garde des épaves et d'encadrement du chantier de récupération donnent lieu à des indemnités : quatre livres par jour

²³ AD 17, 2J10, p. 30.

²⁴ L. Marien, *Territoires, pouvoir et sociétés*, op. cit., p. 352.

²⁵ AD 17, 2J10, p. 16.

²⁶ Jacques Péret, « Les gardes-côtes sentinelles du rivage : une autorité ambiguë et contestée », dans *Cahiers du GERHICO*, n° 7, 2004, p. 105-115.

et nuit passés sur place pour un garde-côtes général et une livre dix sols pour un simple garde-côtes, rétributions modestes au regard de la pénibilité du travail et des risques afférents. Le réseau des garde-côtes se précise et se densifie à partir de la fin du xvii^e siècle. En 1697, par exemple, lors du naufrage du *Samuel* devant Meschers et du pillage qui s'ensuit, on ne trouve aucune présence de gardes-côtes, le notaire seigneurial apparaissant dans un premier temps comme le seul représentant de l'autorité, ici seigneuriale²⁷. Leur mise en place semble s'être faite de manière empirique au long du xviii^e siècle avec une meilleure structuration et hiérarchisation du groupe. Au sommet, des garde-côtes généraux, chargés de surveiller et superviser un ensemble homogène de côtes, un pour chaque île de Ré et d'Oléron, un pour la côte d'Arvert de la Seudre à la Gironde, un parfois pour la côte de Royan, soit la rive droite de la Gironde depuis l'embouchure, et un autre pour l'Aunis, de la Sèvre à la Charente. Un cran en dessous, les garde-côtes particuliers prennent comme cadre d'intervention le rivage de la paroisse, parfois subdivisé en districts, comme à l'île de Ré. Des aides garde-côtes, parfois dénommés gardiens et recrutés directement par les titulaires, viennent densifier le filet et renforcer les équipes d'intervention lors des naufrages. Ainsi, lors du naufrage de *La Reine de Saba*, d'Amsterdam en 1724, sur la côte d'Oléron, deux garde-côtes, Ragody et Garnier dirigent les opérations, secondés par huit gardiens parmi lesquels on relève quatre autres Ragody et Garnier, illustration de ces réseaux familiaux.

Au total, ce sont plusieurs dizaines de garde-côtes qui quadrillent le rivage des deux amirautés, dont 34 affectés à la seule île de Ré, secteur le plus surveillé. Ces auxiliaires bénévoles de l'Amirauté constituent un rouage essentiel de l'encadrement du littoral, détenteurs de fait d'une autorité concrète sur les rivages. S'ils figurent les yeux et les oreilles des officiers du siège, notamment face aux crises et aux fraudes, les garde-côtes se trouvent dans une situation ambiguë : intermédiaires entre l'administration qu'ils représentent sur le terrain et les populations littorales auxquelles ils appartiennent, ils sont de fait suspects des deux côtés. Un cran au-dessus, les deux sièges charentais peuvent compter sur un maillage d'auxiliaires installés dans le port du siège et les ports obliques, et destinés à l'encadrement des opérations quotidiennes et normales. Au-delà, c'est bien à « Ces Messieurs » de l'amirauté qu'incombe la grande diversité des décisions à prendre, des réglementations à faire respecter, et des opérations de police à diligenter.

²⁷ AD 17, B.52.

Omnipotentes de droit et omniprésentes de fait, les deux amirautés du littoral charentais interviennent dans de nombreux domaines dès qu'il s'agit de dire le droit sur mer et de faire appliquer les règles maritimes et côtières face aux acteurs, grands et petits. Une nouvelle fois, ces activités sont bien différentes dans le ressort rural du siège de Brouage-Marennes et dans celui de La Rochelle. Défenseurs des intérêts de la monarchie, les officiers et leurs auxiliaires s'emploient d'abord à faire respecter la domanialité sur l'espace côtier et, surtout au XVIII^e siècle, ils surveillent les interactions entre l'homme et l'environnement²⁸. Un second champ de compétences regarde la police de la navigation et du commerce. Enfin, l'amirauté est également présente auprès des populations de gens de mer.

Évaluation quantitative de l'activité du siège à Marennes (1769)

L'analyse des affaires traitées par l'amirauté de Marennes en 1769²⁹, à l'exclusion de la tenue des différents registres, permet de dénombrer 78 affaires, de taille très inégale, de la réception d'un maître de barque à de gros dossiers de naufrages qui comptent plusieurs centaines de pages comme pour celui des *Sept Frères* de Gottembourg. Cette année a été riche en naufrages (13) sans compter le règlement de sinistres survenus l'année précédente; ce fut le premier poste de l'activité des officiers et de leurs auxiliaires, complété par des récupérations d'ancres, des avaries et des procès-verbaux de levées de cadavres de noyés. Le second poste, le premier en nombre de dossiers (35), est celui des réceptions de capitaines, maîtres de barques, pilotes, mais aussi gardes-côtes, courtiers, chirurgiens synonymes de rassemblement de pièces et surtout de l'organisation de l'examen requis. Un autre ensemble d'affaires concerne la gestion de l'estran et des chenaux (douze dossiers) avec la pêche aux huîtres, les visites de marais et de la Seudre, l'exploitation du goémon, l'amirauté relayant sur le terrain la réglementation royale; enfin, les officiers jouent leur rôle de juge, depuis le vol d'huîtres par un saunier, le vol d'une allège, jusqu'aux délestages « sauvages » dans les chenaux, reflet d'une année ordinaire.

La course

Chaque guerre signifie la gestion de l'activité de course, sous la responsabilité de l'Amiral de France qui délègue aux amirautés particulières ses pouvoirs et surtout l'application de la lourde législation. L'amirauté de Marennes, petit

²⁸ Dans cette même livraison de la *Revue d'histoire maritime*, se référer à l'article de Thierry Sauzeau, « De l'amirauté à l'inscription maritime, "l'estran compliqué" de la Saintonge maritime (1760-1865) », p. 301-319.

²⁹ AD 17, B.152.

foyer corsaire à la fin du xvii^e siècle – neuf commissions en course délivrées en 1697 – ne connaît plus d’armement en course ni de retour de prises après les guerres de Louis XIV³⁰. La situation de l’amirauté de La Rochelle est différente : la course est le cœur de son activité et de fait sa raison d’être pendant les guerres de Religion. Les princes protestants font délivrer chaque année par l’amirauté, qui doit aussi gérer les prises, plusieurs dizaines de lettres de marque. À partir des guerres louis-quatorziennes le port aunisien n’est plus qu’un port de course secondaire même si on dénombre entre vingt-cinq et trente armements corsaires pendant les guerres de la Ligue d’Augsbourg et de la Succession d’Espagne. Ce chiffre s’effondre au xviii^e siècle : six armements pendant la guerre de Succession d’Autriche, quinze pendant la guerre de Sept Ans, un seul pendant la guerre d’Indépendance américaine. En revanche, La Rochelle reste un important port de retour pour les prises des corsaires d’autres ports et surtout des frégates de la marine royale basées à Rochefort : plus d’une centaine de prises pendant les deux dernières guerres de Louis XIV, une cinquantaine en moyenne pour les guerres du xviii^e siècle. Or, chaque prise, sans compter les rançons, donne lieu à une lourde procédure qui s’épaissit dès que naît un contentieux lié à un détournement ou à un pillage. Un seul armement peut ainsi donner lieu à une liasse entière à l’exemple de l’expédition en 1778-1779 du seul corsaire rochelais de la guerre d’Indépendance américaine, *Le Baron de Montmorency*³¹. Les hasards de la conservation de la documentation ont rassemblé les comptes d’armement, les copies du rôle d’équipage, du rôle de désarmement et tous les procès-verbaux et rapports relatifs à la campagne rédigés par le capitaine ainsi que toutes les pièces liées à la seule prise du corsaire : interrogatoires des prisonniers, inventaires, envoi du dossier complet à Paris au Conseil des prises, puis vente aux enchères du navire et de la cargaison. S’y ajoutent toute la procédure liée à la désobéissance de l’équipage puis à sa mutinerie, ainsi que le règlement financier et juridique de l’armement, soit des centaines de pages recopiées par le greffier, dossier qui a mobilisé pendant près d’un an les trois hommes clé de l’amirauté, le lieutenant général, le procureur et le greffier, sans compter le personnel auxiliaire, huissiers et sergents, mobilisés pour l’inventaire de la prise et sa vente. Le travail des hommes de l’amirauté peut aussi se mesurer à travers une affaire ordinaire, celle du navire anglais *La Dame Jeanne*, capturé en 1744 par le corsaire rochelais *Le Faucon*³². Le travail des trois officiers – le lieutenant, le procureur et le greffier – se fait d’abord sur le navire afin d’inventorier la cargaison, dans les magasins du port où sont

30 J. Péret, *Les Corsaires...*, op. cit., chap. 1.

31 AD 17, B.5952.

32 J. Péret, *Les Corsaires...*, op. cit., p. 260-261.

débarquées et à nouveau inventoriées les marchandises, puis dans les bureaux de l'amirauté où se déroulent les dépositions du capitaine du corsaire, et les interrogatoires du capitaine et de l'équipage anglais, tandis que sont rédigés les procès-verbaux, rassemblées et recopiées toutes les pièces de la procédure, ce qui est le travail du greffier. Enfin, la vente aux enchères mobilise au canton des Flamands pendant trois jours l'équipe de l'amirauté avant la délivrance des marchandises. Ce travail administratif complexe a demandé à chacun des trois officiers vingt-sept vacations de trois heures uniquement pour la décharge et la délivrance des marchandises. Les auxiliaires sont aussi mis à contribution, comme le maître de quai qui reste de garde sur la prise pendant treize jours et treize nuits, pour la modeste somme de 54 livres, tout comme les huissiers présents à chaque opération publique et les deux interprètes jurés « en langue anglaise », mobilisés pour les interrogatoires. Le transport et le déchargement des marchandises occupent également le monde des matelots des allèges et des portefaix, « intérimaires » employés par l'amirauté.

Les accidents maritimes

Les fortunes de mer et en premier lieu les naufrages donnent lieu aux plus gros dossiers des amirautés, étant donnée la complexité des procédures liées aux enjeux financiers considérables qui accompagnent la perte d'un navire et de sa cargaison. Nos deux amirautés sont au confluent du grand rail de cabotage sud-nord et des lignes transatlantiques qui convergent vers La Rochelle mais surtout vers l'estuaire de la Gironde et Bordeaux, de loin le premier port français au XVIII^e siècle. Si la « mer des pertuis », abritée par les îles de Ré et d'Oléron, constitue un espace protégé, en revanche les côtes sauvages des deux îles et de la côte d'Arvert jusqu'à la dangereuse et redoutée entrée de « la rivière de Bordeaux » sont autant de pièges balayés par les vents dominants et la grande houle d'ouest. Chaque année, compte tenu des lacunes des sources, on peut estimer qu'une bonne douzaine de voiliers fait naufrage sur les rivages des deux amirautés avec des pointes dépassant la vingtaine d'accidents comme en 1729. Il faut y ajouter des échouements, moins graves, la perte des ancres – 128 affaires dans la seule amirauté de La Rochelle de 1719 à 1750 – source d'une importante activité de récupération qui donne lieu à une procédure et à de nombreuses contestations ; les dossiers de contentieux liés aux avaries de marchandises, à la perte ou à la dégradation d'une cargaison entraînent également d'interminables contentieux, entre l'armateur et les affréteurs. Ce sont les officiers de l'amirauté qui, au nom du roi, prennent intégralement en main les opérations de sauvetage ou de « sauvement », toujours complexes et difficiles, généralement à la mauvaise saison, dans des sites répulsifs. Venus à deux ou trois selon l'importance du naufrage, les officiers établissent un véritable camp de base sur la dune, d'où ils dirigent

les opérations. Leurs tâches sont multiples, suivant en cela les prescriptions de l'ordonnance de la Marine de 1681. Si le sauvetage en mer, de fait, leur échappe, en revanche la première urgence est de s'occuper des cadavres des noyés trouvés sur le rivage. Ils s'adjoignent systématiquement l'assistance d'un chirurgien de l'amirauté, pour une véritable autopsie avant de décider de leur inhumation, dans le cimetière si le cadavre est identifié comme catholique, ou dans une fosse commune dans le sable, faute d'identification, avec en arrière-plan, sur les côtes d'Aunis et de Saintonge, une suspicion de protestantisme. Parallèlement, très vite, débute, sur les grèves, après l'interrogatoire des survivants du naufrage et des témoins, le grand chantier de démolition et de récupération. On est frappé par la rapidité et l'ampleur de la mobilisation organisée par l'amirauté avec l'aide des garde-côtes. Basé sur le volontariat ou sur la contrainte, c'est un véritable service du travail obligatoire qui mobilise les hommes de la paroisse concernée par le naufrage. L'exemple de *L'Aimable Marthe*, navire bordelais revenant de la Martinique avec sa cargaison de produits coloniaux, échoué sur les rochers de l'île de Ré en mars 1730, est en cela révélateur : les opérations de récupération et de démolition s'étendent sur 14 jours. Ils mobilisent 45 journaliers qui totalisent 360 jours de travail, sans compter ceux engagés à la marée. Ensuite, 92 hommes et femmes aidés de leurs ânes remontent les épaves sur la dune, relayés par 74 charretiers chargés du transport jusqu'au bourg le plus proche, soit au total entre 200 et 250 hommes et femmes et autant d'animaux qui travaillent sur ce chantier³³. Cet exemple illustre la logistique mise en place qui signifie une comptabilité précise des hommes mobilisés, de leurs indemnités et états de frais, des marchandises et des matériaux récupérés. Ce travail de gestion se poursuit ensuite avec l'identification des propriétaires des marchandises représentés sur place par un courtier, avec souvent une montagne de « connoissements » correspondant aux différents chargements. Reste ensuite à procéder à la liquidation des épaves par le biais de ventes aux enchères organisées là encore par les gens de l'amirauté et source souvent de longs contentieux. Ces travaux, peu prisés par les officiers dans le froid et le vent des côtes sauvages, sont d'autant plus lourds qu'ils se situent dans des sites éloignés de La Rochelle ou de Marennes, avec pour l'île de Ré ou Oléron plusieurs jours de voyage et un séjour peu confortable d'une quinzaine de jours dans des lieux inhospitaliers. Enfin, tout peut s'emballer quand une tempête jette à la côte plusieurs navires, neuf par exemple le 29 novembre 1745 sur la côte sauvage d'Oléron, ce qui les met dans l'impossibilité de tout gérer à la fois.

33 Albert-Michel Luc, « Les populations côtières des pertuis du pays d'Aunis face aux naufrages et aux échouements au XVIII^e siècle (1719-1789) », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. 21, 1995, p. 39-40.

Les choses se compliquent lorsque les officiers sont confrontés à des phénomènes de pillages parfois accompagnés de violences. On comptabilise 115 cas de pillage sur les côtes des deux amirautés soit environ 15 % des naufrages³⁴, chiffre et pourcentage probablement à réévaluer. Les officiers de l'Amirauté n'y sont qu'assez rarement directement confrontés, les pillages se déroulant le plus souvent avant leur arrivée sur les lieux du naufrage. De même, les violences visent surtout les gardes-côtes quand ceux-ci, les premiers sur les lieux du sinistre, tentent de s'opposer aux pilleurs (vingt cas), mais ce sont les officiers, sur les plaintes de l'équipage ou des garde-côtes, qui lancent l'enquête et la procédure. Ces pillages, qui vont du simple ramassage à la démolition et à l'enlèvement de l'épave et des marchandises, constituent l'obsession des autorités. Les interrogatoires, les perquisitions dans les maisons pour des enquêtes qui peuvent parfois durer quelques semaines, renvoient à la fonction judiciaire des officiers de l'amirauté. Les affaires n'aboutissent qu'assez rarement face au silence et aux solidarités villageoises même si quelques sanctions tombent : paiement d'une amende représentant le quadruple du vol, quelques expositions au pilori avec parfois « flétrissure », et quelques cas de galères ou de bannissement pour les cas les plus graves.

Le contrôle des gens de mer

L'inventaire et la gestion « des hardes et effets » de marins morts en mer signifie un gros travail paperassier à l'arrivée des navires. Pour un navire négrier, ce sont souvent trente ou quarante dossiers qu'il faut constituer et régler jusqu'à la remise aux héritiers des hardes ou du montant de leur vente sur le bateau. La guerre, qui est une autre situation de crise, pose le problème des prisonniers de navires de commerce ou de corsaires ennemis, au nombre de plusieurs centaines. Ce sont les amirautés qui sont chargées d'organiser leur détention à La Rochelle, dans les différentes tours mais aussi à l'intérieur des terres, jusqu'à Niort. L'amirauté doit encore gérer des problématiques lourdes : celles des prisonniers malades, des évasions, jusqu'aux échanges de captifs ou « cartels », opérations dont le détail échappe aux sièges d'amirauté, mais qu'ils doivent tout de même accompagner.

Outre cette activité des temps de crise, l'amirauté tient aussi une place importante dans la gestion des ressources humaines maritimes en temps ordinaires. Certes, depuis la publication de la grande ordonnance de la Marine de 1681, elle doit partager le contrôle sur les gens de mer avec l'administration des classes, réseau du ministère de la Marine et des Colonies. Il n'en demeure pas moins que c'est à l'amirauté que sont organisés les examens de réception

³⁴ J. Péret, *Naufrages...*, *op. cit.*, chap. 8.

des capitaines au long cours, maîtres au cabotage et pilotes. Entre 1741 et 1757, ce sont par exemple 130 maîtres de barque qui sont reçus à la Rochelle, et 141 à Marennes³⁵. On peut prendre l'exemple des pilotes lamaneurs : l'organisation de l'examen de réception exigeait la constitution d'un dossier de candidature ; la formation des candidats devait être validée par le bureau des classes, qui fournissait les extraits d'états de services, le commissaire apportant les preuves des deux campagnes d'au moins six mois au service et des soixante mois de navigation exigés ; les candidats devaient de plus fournir un extrait de baptême prouvant qu'ils étaient bien catholiques. Ce document attestait aussi de l'âge requis : vingt-cinq ans. Dernière pièce indispensable, une lettre de recommandation émanant de capitaines au long cours ou, à défaut, de pilotes lamaneurs. Rassemblées et validées par l'Amirauté, les pièces de ce dossier donnaient accès à l'examen devant un jury de quatre personnes. Ainsi, pour l'examen de Jean Chevroux, reçu à Marennes en août 1781, siégeaient deux capitaines – dont un certain Elie Chevroux – et deux lamaneurs en activité. Encore la réception n'était-elle qu'une condition de l'accès au métier de pilote, réglé par les communautés dont le nombre de sièges était limité : 17 à Saint-Georges-de-Didonne et 19 à Saint-Palais sur la Gironde ; 18 au Chapus pour le service de La Seudre et d'Oléron ; 18 à Port-des-Barques, à l'embouchure de la Charente, dont trois détachés à Tonnay-Charente. Aussi, les impétrants devaient-ils encore patienter avant d'obtenir l'élection par leurs pairs, à mesure que les sièges se libéraient pour cause de vieillesse ou de décès des titulaires. Un deuxième filtre se dessinait donc, après la réception : l'élection où le pilote reçu devait recueillir les suffrages d'une assemblée numériquement plus large que le jury de l'amirauté, mais tout aussi travaillée par les réseaux de solidarités les plus divers. L'amirauté était donc la garante du système de reproduction des élites maritimes, avec la mise en jeu de réseaux multiples.

L'IMAGE CONTROVERSÉE DE L'AMIRAUTÉ ET DE SON PERSONNEL

Les contemporains, en premier lieu les inspecteurs et commissaires royaux, comme Chardon en 1783, ont porté des jugements souvent sévères sur l'activité des officiers de l'amirauté et des garde-côtes. En même temps, la lecture du *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine* de Valin, à la fois homme de l'institution comme procureur de l'amirauté de La Rochelle mais aussi homme du roi et excellent connaisseur du fonctionnement de son administration,

35 Christelle Pied, *La Réception des maîtres de barque, des pilotes hauturiers et des pilotes lamaneurs en Aunis et Saintonge (1738-1792)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1995, p. 123.

vient sensiblement nuancer cette image très négative. L'examen concret des activités des gens de l'amirauté à travers les sources permet aussi de dépasser ces jugements.

Dans son inspection des amirautés en 1783, le commissaire royal Chardon a la dent dure contre les officiers de Marennes. Il les accuse ouvertement de protéger les gardes-côtes complices des vols « et des plus grands désordres dans les naufrages ». Il déplore que « le procureur du roi se tienne très tranquille, d'où il résulte que les gabans, enhardis par sa tolérance, peuvent se livrer sans crainte à toutes sortes de forfaits ». Déjà, en 1725, le ministre de la Marine, Maurepas, reproche aux officiers de ce même siège une série de pillages en leur présence « sans qu'il vous ait été possible d'empêcher ce désordre ». L'attaque porte donc sur leur négligence lors des nombreux pillages qui accompagnent les naufrages notamment sur l'île d'Oléron et la côte d'Arvert. Les garde-côtes ne sont pas épargnés par Chardon qui les accuse « de commettre des vols et les plus grands désordres dans les naufrages... », allant jusqu'à affirmer que les naufragés « ont à craindre la mort par ceux mêmes préposés pour les secourir ».

L'étude des dossiers de naufrages permet pour le moins d'apporter des correctifs et des précisions à ces jugements expéditifs et acerbes. L'indicateur du temps mis par les officiers pour se rendre sur les lieux du sinistre est en cela intéressant. Les gardes-côtes font leur travail correctement et avertissent dans la journée leurs supérieurs avec évidemment l'obstacle, par mauvais temps, des passages d'eau entre les îles et le continent, ou pour franchir la Seudre. En sens inverse, la machine administrative se met en route plus ou moins rapidement. Si dans plus d'un cas sur deux les « Messieurs de l'Amirauté » arrivent sur les lieux moins de trois jours après le naufrage, 29 % des événements survenus dans l'amirauté de La Rochelle ne voient les officiers que cinq jours ou plus après l'accident, ce délai étant largement imputable aux difficultés de transport. Il faut d'abord trouver des intervenants. Les lieutenants généraux se déplacent assez peu, sinon pour les grosses affaires, ceux de Marennes n'intervenant que sur 37 sinistres sur 230 survenus entre 1750 et 1781. Certains procureurs, comme Valin à La Rochelle, ne se déplacent pour aucun naufrage. Ce sont des bureaucrates. Ils présentent des excuses rituelles pour ne pas aller sur le terrain : « leur indisposition » ; pour le lieutenant général Guillet « sa faiblesse actuelle causée par la grande maladie ». C'est ce que dénonce le procureur Durand, à Marennes, pour lequel « leurs excuses sont notoirement frivoles puisqu'ils vaquent notoirement à leurs affaires³⁶ ». En fin de compte, le travail repose largement sur les conseillers, les procureurs postulants et toujours le greffier. Sur l'île de Ré, les officiers de La Rochelle se déchargent même sur le commis

36 J. Péret, *Naufrages...*, *op. cit.*, p. 100.

greffier installé dans l'île et sur le garde-côte général. Au total, nos officiers ne se bousculent pas pour partir une ou deux semaines sur les plages glaciales des côtes sauvages avec des conditions d'hébergement spartiates. Ce sont d'abord des gens de plume qui laissent la plupart du temps le rude travail de terrain aux plus jeunes et aux derniers arrivés.

198

Le cas des gardes-côtes est quelque peu différent³⁷. Ce sont eux qui doivent gérer seuls les deux ou trois premiers jours de l'après naufrage, dans l'urgence et surtout sous la pression de la population tentée par le pillage, le tout en l'absence des officiers de l'amirauté, donc de l'autorité royale. La tentation est grande d'une part de fermer les yeux, d'autre part de participer au festin pour ces hommes appartenant à la communauté villageoise en dépit de leur bandoulière aux armes de l'Amiral. Leur participation aux pillages, sans doute minorée, n'en est pas moins significative : ils sont mêlés ou inculpés à sept reprises dans la première moitié du XVIII^e siècle, et ce dans la seule amirauté de Marennes, visiblement moins bien contrôlée par les autorités. On retrouve les noms de plusieurs gardes-côtes, par ailleurs actifs, sur Oléron et la côte d'Arvert, dont André Sarrazin, garde-côte général d'Arvert, inculpé à trois reprises en compagnie de ses adjoints et de quelques gardiens notamment pour le pillage à grande échelle en 1736 de l'épave de *La Sainte-Thérèse*. Les perquisitions mirent à jour un vaste bric-à-brac issu du détournement de plusieurs cargaisons sauvées. Ces affaires n'en restent pas moins très minoritaires et, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, on ne rencontre plus de pillages impliquant directement des gardes-côtes, en dépit des accusations de Chardon, qui évoque « des faits notoires », et surtout la pratique de fermer les yeux.

Contrairement à sa charge contre les officiers de l'amirauté de Marennes, dans son rapport de 1779 Chardon donne une image positive du fonctionnement de l'amirauté de La Rochelle :

c'est de l'Amirauté de La Rochelle que je suis le plus satisfait. La célérité des opérations, le désintéressement méritent des éloges ; de tous les officiers de l'Amirauté, Valin a prouvé que l'honnêteté et l'amour du Bien Public peuvent l'emporter sur l'intérêt³⁸.

Le même Valin porte de son côté un jugement positif sur les garde-côtes qu'il connaît bien en tant que procureur du roi. Il souligne d'une part la difficulté de leur travail, « rebutant... par les fatigues qu'il exige... et à raison des reproches

³⁷ *Ibid.*, p. 167.

³⁸ Albert-Michel Luc, « René-Josué Valin, procureur et avocat du roi à l'Amirauté de La Rochelle, un juriste influent en matière de naufrages, bris et échouements (1745-1765) », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. 27, 2001, p. 289-301.

et des injures qu'ils essuient continuellement... », d'autre part la qualité globale du corps, choisi sur des critères « de fidélité et d'exactitude »³⁹.

L'examen des différentes procédures et dossiers traités par les deux amirautés laisse tout d'abord l'image d'une machine administrative qui tourne correctement et remplit les missions qui lui sont affectées. Les procédures paperassières sont suivies, appliquées, et les dossiers suivent leur route à l'image de ce que l'on peut constater pour les naufrages ou les prises. On est frappé par l'ampleur du travail comptable, par le suivi des démarches selon des cadres bien au point à l'image des interrogatoires et des procès-verbaux, à la rédaction parfaitement rôdée.

La minutie du travail peut être illustrée par le sérieux des enquêtes : l'affaire du pillage du *Samuel* en 1697, dans l'estuaire de la Gironde, déclenche une enquête menée par le procureur Marquart qui concerne l'ensemble de la paroisse de Meschers et les voisines⁴⁰. En plus d'un mois, plus de trente témoins sont interrogés, perquisitions à l'appui, sans compter vingt « confessions volontaires », dénonciations qui permettent de démêler les tenants et aboutissants du pillage et des circuits de redistribution clandestins. Les deux amirautés jouent aussi leur rôle dans la lutte contre les pillages dont le nombre et la gravité reculent sensiblement dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, ce que Valin avait déjà noté, affirmant en 1765 que « le pillage est devenu beaucoup moins commun ». Autre indicateur du travail des gens de l'amirauté : la durée des procédures, aussi bien pour la liquidation des épaves que pour celle des prises. Pour l'amirauté de La Rochelle, Albert-Michel Luc évalue à deux mois en moyenne la récupération des épaves, les mainlevées et les ventes aux enchères, rythme très rapide. Il faut en revanche en moyenne six mois pour la liquidation financière de la procédure, et jusqu'à vingt-trois mois pour le règlement définitif au regard de la complexité de certains dossiers, soit des délais qui paraissent raisonnables dans ce maquis administratif et procédurier. La liquidation des prises, elle aussi compliquée car remontant à Paris, au Conseil des prises, pour le jugement de bonne prise, se fait pourtant dans des délais assez rapides : pendant les guerres louis-quatorziennes, le délai de jugement ne dépasse pas trois mois pour 37 % des prises et six mois pour 70 % d'entre elles⁴¹.

39 R.-J. Valin, *Nouveau commentaire...*, *op. cit.*, t. 2, p. 591.

40 Jacques Péret, « Le paysage des naufragés et le territoire des pillleurs. Le naufrage et le pillage du *Samuel* dans l'estuaire de la Gironde en 1697 », dans Frédéric Chauvaud et Jacques Péret (dir.), *Terres marines. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR, 2005, p. 99-106.

41 Jean Duma, « Le Centre-Ouest dans la guerre de course à la fin du XVII^e siècle », dans Dominique Guillemet et Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique*, *op. cit.*, t. 1, p. 257-284.

Quels que soient les indicateurs, on est loin des stéréotypes d'administrations lentes, impotentes, voire décadentes. Les sièges d'amirauté installés à La Rochelle et à Marennes, pour typiques de l'archaïsme d'Ancien Régime qu'ils soient, présentent un bilan d'activité plutôt honorable. Certes, l'émergence de ces sièges particuliers a obéi à des circonstances assez éloignées du bien public. Au xvi^e siècle, l'amirauté de Guyenne s'efface. La conduite de la guerre pour la « cause » protestante à La Rochelle entraîne pour la fragile monarchie des Valois la nécessité de disposer à Brouage d'un point d'appui concurrent. Deux genèses concurrentes et solidaires président donc à l'installation de « Ces Messieurs » sur le littoral charentais. Au xvii^e siècle, la victoire de la raison d'État avec Richelieu et celle de l'État de finances avec Colbert donnent à l'institution ses caractères durant la seconde modernité. Pour prélever des droits, pour rendre la justice, pour assurer la police et l'administration de la mer, des côtes et de l'estran, les machines administratives se mettent en place et s'étoffent.

200

Relais de la législation royale, les sièges de La Rochelle et de Marennes acquièrent peu à peu la dimension bureaucratique qui les caractérise à la veille de la Révolution. Leur contribution à l'encadrement et à la surveillance du littoral n'en est pas moins déterminante. Ils maillent un espace complexe – îles, estuaires, marais. Face aux enjeux de ce véritable archipel, ils développent un organigramme hiérarchisé et diversifié. L'action des officiers à l'échelon central du siège est relayée par des commis dans les ports obliques et des garde-côtes dans les paroisses côtières. Marennes conserve un caractère rural prononcé, si bien que le siège doit organiser des missions que compliquent les passages d'eau et la présence de massifs de dunes balayés par les vents d'hiver – Oléron, pays d'Arvert. Les affaires et les causes y sont nécessairement moins lucratives qu'à La Rochelle. En revanche, l'amirauté ne tient pas le haut du pavé dans la capitale aunisienne. Les personnels, avec leurs spécificités – plus de spécialisation en Aunis, plus de polyvalence et une tendance à la délégation en Saintonge – en font une institution qui ne paraît pas décadente mais qui au contraire se structure, se renforce et en un mot s'adapte. Le personnel assure ses missions en dépit de défaillances réelles. L'institution est jugée sévèrement par les inspecteurs du roi, commissaires pour qui l'amirauté représente sans doute aussi l'archétype de l'archaïsme et de la routine, qu'ils ont pour mission de dénoncer, et des verrous fiscaux et réglementaires, qu'ils ont pour mission de lever.

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 ducal : 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.