

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*

PDF complet – 979-10-231-1394-5



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

ÉDITORIAL

Jean-Pierre Poussou

L'idée de ce numéro spécial consacré aux amirautés est née d'un colloque organisé en 2006 à Granville par Éric Barré, docteur en histoire de l'université de Caen. Les contributions présentées alors ont été revues et, surtout, sous la direction de Gérard Le Bouëdec et de Sylviane Llinarès qui ont assumé la direction du numéro, d'autres textes ont été rédigés. L'ensemble est donc fort de dix-huit contributions, ce qui signifie qu'une part très importante des chercheurs universitaires de notre pays en histoire maritime y ont participé, et que de ce fait l'ensemble du littoral français et celui de notre colonie du Canada sont couverts.

C'est la première fois que tant de textes sont réunis à propos des amirautés qui ont été une institution essentielle de la vie maritime en France à l'époque moderne. Les origines médiévales de l'institution sont dévoilées, ses caractères particuliers en Bretagne, en Normandie ou en Nouvelle-France précisés, cependant que les textes de Thierry Sauzeau et de Christian Borde montrent comment elle survit et s'adapte aux réalités nouvelles du XIX^e siècle.

L'accent a été mis avant tout sur le fonctionnement des amirautés, sur leur rôle dans la vie maritime et sur l'importance de la documentation qu'elles nous ont laissée pour connaître la vie maritime d'autrefois : l'étude de la gestion des congés par Silvia Marzagalli et Christian Pfister montre, avec une autre contribution de ce dernier, à quel point la documentation conservée dans les fonds des amirautés est essentielle pour connaître l'évolution de la vie maritime. Il n'est pas jusqu'à la vie quotidienne des capitaines et marins qui ne soit analysée.

Il s'y ajoute, en *varia*, deux textes consacrés à des sujets tout à fait neufs. L'un, celui d'Alain Blondy, nous montre quelle fut au XVIII^e et au début du XIX^e siècle l'histoire de cette île de Lampédouse qui est aujourd'hui une porte essentielle d'entrée en Italie et en Europe pour les migrants venus d'Afrique ; l'autre, fruit de la collaboration d'un universitaire canarien, Daniel Castillo Hidalgo, et de Bruno Marnot, explique comment a été réalisée la première modernisation portuaire du Sénégal, en l'espèce le port de Dakar de 1880 à 1939.

Le numéro publie également des positions de thèse récemment soutenues, des comptes rendus d'ouvrages et propose une liste des mémoires de master et

thèse d'histoire maritime venus à soutenance depuis 2012 dans les universités françaises. Grâce à ces informations et aux articles qu'il publie, il répond parfaitement à la volonté de renouvellement de notre histoire maritime qui est l'objectif majeur de la revue.

I. DOSSIER

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

INTRODUCTION

Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares

Ce numéro 19 de la *Revue d'histoire maritime* consacré aux amirautés comporte dix-huit articles, dont certains sont issus des communications du colloque de Granville des 21-23 septembre 2006 consacré aux amiraux et amirautés. Ils couvrent l'ensemble du littoral français et celui des colonies nord-américaines depuis l'époque médiévale jusqu'à leur suppression en 1791 avec en outre une présentation des institutions héritières des juridictions des amirautés dans la première moitié du XIX^e siècle.

Il s'insère, d'une part, dans une redécouverte du secrétariat d'État de la Marine par le sommet avec la nécessité de reprendre le chemin des archives centrales pour comprendre le fonctionnement de l'État en pénétrant dans les départements ministériels pour percer les pratiques des bureaux¹, et, d'autre part, dans une étude plus large des institutions qui administrent le littoral : bien évidemment les amirautés², les classes et l'inscription maritime, les consulats et tribunaux de commerce, les états provinciaux³, les justices de paix, les affaires maritimes, l'administration de phares et balises, les ponts et chaussées⁴. Mais il fait écho également à des programmes menés en collaboration, réalisés comme *Navigocorpus*⁵, piloté par Silvia Marzagalli⁶, Pierrick Pourchasse et Jean Pierre Dedieu⁷, et la base de données *Cirmarconet* sur l'inscription maritime, pilotée

- 1 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)*, thèse d'habilitation à diriger les recherches, université de Bretagne Sud, 2011.
- 2 Alain Berbouche, *Marine et justice. La justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, Rennes, PUR, 2010.
- 3 Stéphane Durand, *Contribution à l'histoire des aménagements portuaires civils et à l'histoire des assemblées des États (Provence, Languedoc, Roussillon aux XVII^e-XVIII^e siècles)*, Montpellier, université Paul Valéry, 2009 ; *Id.*, « Les étapes de l'aménagement du port d'Agde aux XVII^e-XVIII^e siècles », *Cahiers du Grhista*, n° 3, 2011, p. 7-20.
- 4 Danielle Closier, *La Terre et la mer, les enjeux de la limite. France, Littoral atlantique, XIX^e-XX^e siècles*, thèse de doctorat en histoire, EHESS, 2010.
- 5 Programme ANR.
- 6 Silvia Marzagalli et Christian Pfister, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle : premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 83, décembre 2011, p. 273-295.
- 7 « Les sources pour l'Histoire de la navigation (XVIII^e-XIX^e siècles) : l'informatique au service de l'archiviste et du chercheur », 24 mai 2011, Archives nationales.

par André Zysberg, Jean-Louis Lenhof et Justin Lecarpentier, ou en cours, comme le programme sur les grandes enquêtes de la monarchie sur le littoral aux XVII^e et XVIII^e siècles que Martine Acerra, Sylviane LLinares, Christian Pfister et Gilbert Buti ont présenté lors du dernier Congrès du GIS d'histoire maritime à Nantes les 26-28 juin 2013.

Ce numéro, comme la publication de l'ouvrage sur l'Amirauté de Bretagne (XIII^e-XVIII^e siècles)⁸, annonce également un nouveau projet éditorial mais avec une approche plus thématique et transversale, sur les amirautés en France⁹.

Si les auteurs ont en commun le souci de montrer la richesse des sources, ils ont fait le choix soit d'une présentation globale de l'amirauté sur la longue durée ou sur une période, médiévale ou moderne, soit d'une étude d'un aspect de la vie maritime d'une circonscription. L'article de Christian Pfister et Silvia Marzagalli est quant à lui transversal en abordant les pratiques administratives des amirautés à travers la gestion des congés.

12

Éric Barré remonte aux origines de l'Amirauté de France avec les ordonnances de 1351 et 1373 auxquelles fait aussi référence Mathias Tranchant. Son ressort essentiel est alors la Normandie avec la plus importante base des armées navales du royaume durant la guerre de Cent Ans. Il étudie d'abord comment cet office s'insère dans la pyramide judiciaire normande, examinant les relations avec les autres juridictions qu'elles soient royales ou seigneuriales, en particulier celle de l'archevêque de Rouen, d'autant qu'il est possible de faire appel des jugements de l'Amiral de France auprès de l'ancienne cour ducale, l'échiquier de Normandie. En 1386, un officier relevant de l'Amiral est présent et l'Amiral de France est régulièrement capitaine du port de Honfleur témoignant, s'il en était besoin, du rôle stratégique de l'estuaire de la Seine. Progressivement, le personnel s'installe et, à partir de l'échiquier de Pâques 1456, chaque baillage avec une frontière maritime dispose d'un lieutenant de l'Amiral avec de nouvelles compétences, le guet de mer qui devient permanent, et, à l'extrême fin du xv^e siècle, le recrutement des gardes et des équipages de la flotte royale.

Les archives médiévales de la table de marbre ayant disparu, l'article de Mathias Tranchant et Sébastien Hamel est un premier bilan de la collecte des actes relatifs à la vie maritime dans les registres du Parlement et du Trésor des chartes, qui permet de dresser le déploiement de l'Amirauté de France à La Rochelle à la fin du Moyen Âge. A l'occasion des troubles de la guerre de

8 Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne des origines à la fin du XVIII^e siècle : présentation de la thèse de Joachim Darsel, « L'Amirauté de Bretagne des origines à la révolution »*, avec cent pages d'articles de mise au point historiographique et scientifique, Rennes, PUR, 2012.

9 En effet, le GIS d'histoire maritime avait programmé un numéro thématique de la *Revue d'histoire maritime* sur les Amirautés en France pour 2014 qui constitue le présent volume et un projet éditorial de livre sur cette même thématique.

Cent Ans, la couronne veut affirmer sa souveraineté sur le littoral et sur la mer, en améliorant l'encadrement et la défense des transports maritimes et des littoraux, par cette implantation à La Rochelle, port de concentration et d'étape de flottes marchandes qui attise les convoitises. L'institution permanente de lieutenant de l'Amirauté de France date de 1373, mais semble avoir été précédée par la présence temporaire de commis. Néanmoins, comme dans d'autres ports, la présence factuelle d'un lieutenant n'est attestée dans les sources qu'en 1476. Dans un ressort qui s'étend de la Bretagne à l'estuaire de la Gironde, le caractère stratégique de l'amirauté de La Rochelle s'est manifesté à deux reprises au xv^e siècle quand le titulaire de la charge a assumé un véritable gouvernement de La Rochelle ou quand La Rochelle a accueilli les deux lieutenants des amirautés de France et de Guyenne. Assisté d'un receveur et de quelques experts, le lieutenant consacre la majorité de son temps aux prises issues des guerres et des représailles, et d'ailleurs le 1/10^e des prises constitue l'essentiel des droits perçus. Si les convois occupent peu de place, contrairement à ce que l'on observe en Bretagne, du fait que la Rochelle est plus une destination ou une étape qu'un lieu d'armement, les sauf-conduits collectifs et individuels, les congés, lettres de marque ou de représailles sont délivrés par une amirauté qui doit affronter la concurrence des juridictions ordinaires, ces interférences ralentissant les procédures et favorisant la corruption.

Alain Morgat s'intéresse au « Traité sur l'Amiral de France » d'Henri Lancelot Voisin, sieur de la Popelinière, écrit en 1584 après la parution de la première ordonnance de réelle envergure sur la Marine de France. Au service du parti protestant, il manifeste ses compétences maritimes en libérant l'île de Ré, dont il devient gouverneur. Après son échec à la tête d'une flottille chargée de surprendre la flotte royale dans l'estuaire de la Loire, il se retire pour se consacrer à l'écriture. En 1582, dans *Les Trois Mondes*, il évoque les nouveaux territoires découverts, et expose son projet colonial, avant d'inciter les Français à entreprendre une expédition vers le continent austral. Deux ans plus tard, il publie, en français, chez Thomas Périer, son *Traité sur l'Amiral de France*, qui a peu retenu l'intérêt des historiens. Dedicacé à l'Amiral de Joyeuse, nommé en 1582, il déplore le retard français dans la découverte de nouveaux territoires et finalement la frilosité maritime française, mais se livre surtout à une étude détaillée de l'ordonnance de mars 1584 sur la Marine dont l'élaboration doit beaucoup à l'Amiral de Joyeuse.

Alan James se focalise sur la longue parenthèse qui intervint quand le grand maître de la Navigation se substitua à l'Amiral, entre 1626 et 1669. Pour les historiens, le grand maître n'est que l'expression des ambitions de Richelieu. En fait, nous dit Alan James, on oublie qu'il poursuit le projet de mettre en place une lignée de haute noblesse pour administrer la Marine : Maillé-Brézé, son

neveu, Anne d'Autriche, César de Bourbon, duc de Vendôme, et son fils le duc de Beaufort. Alan James considère que la création de la charge de grand maître est décisive pour la fonction ultérieure d'Amiral de France, car elle lui donne un rayonnement et une assise locale que la législation seule n'aurait pu lui procurer : elle est, en effet, dotée d'une autorité navale militaire et politique qui attira la noblesse vers le service naval, condition « du grand futur maritime français ».

14

L'article de Gérard Le Bouëdec et de Sylviane Llinares est un essai de synthèse d'un ouvrage paru en 2012, associant l'édition de la thèse jamais publiée de Joachim Darsel sur « l'Amirauté de Bretagne du XIII^e à la fin du XVII^e siècle » et des contributions critiques et complémentaires, notamment à partir de l'établissement tardif des amirautés en 1691. La Bretagne dispose dès le XIV^e siècle d'un amiral dont la fonction est érigée en charge ducale. Mais si l'amiral reçoit une commission du duc pour commander la flotte, il n'existe pas d'administration spécifique de l'amirauté et les droits relèvent du pouvoir ducal. Lors du rattachement du duché au royaume, le roi hérite de la fiscalité maritime du duc. Durant les XVI^e et XVII^e siècles, le dossier de l'Amirauté de Bretagne présente deux volets complexes car politiques. Les États de Bretagne, le Parlement, le gouverneur défendent l'existence d'un amiral de Bretagne et refusent un Amiral de France cumulant la charge d'amiral de Bretagne. C'est avec la création de la charge de grand maître qu'émerge la solution : l'association de deux charges, celles de grand maître et de gouverneur de Bretagne. Mais, dans le cumul, c'est finalement le gouverneur-amiral qui s'impose jusqu'en 1695 avant que le duc de Chaulnes ne soit écarté définitivement. C'est la fin de l'amirauté bretonne, sous la direction du gouverneur, si chère à Joachim Darsel ; dès lors la Bretagne, avec ses sept amirautés de 1691, entre dans la normalité comme deux ans plus tôt avec la création de l'intendance. Jusqu'en 1691, et malgré les efforts déployés notamment sous Richelieu, il fut impossible de mettre en place une juridiction particulière chargée de connaître les causes maritimes qui restaient sous le contrôle des juges ordinaires. Sylviane Llinares présente une véritable radioscopie des amirautés bretonnes en plusieurs phases. À l'échelle du siècle, elle analyse l'organisation administrative, celle qui nous a laissé de nombreuses sources, l'ensemble des personnels principaux et secondaires et les ressources issues des droits perçus, tout en soulignant l'insuffisance de l'encadrement du fait des vacances de charges, et les freins que constituent les nombreux conflits de juridictions. Elle ne manque pas de montrer l'importance des deux grandes enquêtes du XVIII^e siècle, celle de François Le Masson du Parc en 1726 qui porte avant tout sur les pêches, et celle plus globale d'Antoine Chardon entre 1778 et 1785, qui était censée fonder un nouvel ordre maritime et littoral, comme l'avait fait un siècle auparavant l'ordonnance de Colbert. Le rapport de Chardon permet de dresser un nouvel état des lieux à la fin de l'Ancien

Régime en soulignant les problèmes particuliers et la persistance des conflits, notamment avec les juridictions seigneuriales. Mais elle met en valeur que l'une des priorités d'Antoine Chardon était de travailler à l'uniformisation fiscale et de dresser des diagnostics comme celui qu'elle nous livre dans un excellent tableau sur la modulation tarifaire bretonne des congés indexée sur le tonnage qui apparaît comme un modèle de référence.

Les littoraux d'Aunis, Saintonge et Poitou relèvent depuis le xv^e siècle de la vaste amirauté de Guyenne. Jacques Péret et Thierry Sauzeau présentent dans un large panorama l'affirmation des deux amirautés de La Rochelle et Marennes, les Messieurs des amirautés, avant de revenir sur le jugement sévère prononcé notamment par le commissaire Chardon. C'est à la faveur du conflit entre protestants et catholiques que le littoral charentais s'émancipe de l'amirauté de Guyenne avec l'installation par le parti protestant en 1568 à La Rochelle d'un auditoire auquel répond en 1585 le pouvoir royal par celui de Marennes déplacé à Brouage. Cette situation se régularise après le siège de La Rochelle et le retour de la paix avec l'installation de l'amirauté d'Aunis à La Rochelle en 1631 et le retour à Marennes de celle de Saintonge en 1641. La frontière entre les deux amirautés se situe sur la Charente, mais cette limite est au cœur de discussions comme en atteste l'éphémère amirauté des îles de Ré et Oléron. Les familles seigneuriales des Rohan à Soubise, Mortemart à Tonnay-Charente, d'Aligre à Marans compliquent encore les choses sur la Charente et la Sèvre niortaise. Jacques Péret et Thierry Sauzeau nous font découvrir le groupe social de ces Messieurs de l'Amirauté, les officiers avec le portrait de Pierre Étienne Harouard, ou les dynasties Valin à La Rochelle et Lortie à Marennes, les personnels auxiliaires comme les professeurs d'hydrographie Méricot à La Rochelle et Chaviteau à Marennes, mais aussi les yeux et les oreilles des officiers en période de crises ou lors de naufrages que sont les petits notables locaux des gardes-côtes comme les Delubbe et les Gourbaud. Les grands domaines d'interventions habituelles des deux amirautés présentent des différences, celle de Marennes étant plus mobilisée par les naufrages, celle de La Rochelle par la course. Face à la critique sévère de Chardon et le procès en laxisme vis-à-vis de la garde-côte, qui vise d'ailleurs celle de la Saintonge, les auteurs prennent la défense de cette machine administrative qui remplit correctement sa mission, souvent avec minutie, loin des stéréotypes d'une administration lente, impotente voire décadente, souvent utilisés contre les amirautés pour décider de leur suppression lors de la Révolution ; l'article de Christian Borde leur fait écho.

Gilbert Buti dresse un large panorama de la structuration de l'amirauté de Provence du XIII^e au XVIII^e siècle, son fonctionnement et ses personnels. L'amirauté de Provence est héritière de l'office de Grand Amiral – apparu en

Sicile à la fin du XII^e siècle –, quand Charles II d'Anjou, comte de Provence, devient roi de Naples. À la fin du XIII^e siècle, Richard Lamoignon ne porte-t-il pas le titre d'« amiral des comtes de Provence et de Forcalquier » ? Cette première amirauté perd son caractère permanent au cours du premier tiers du XIV^e siècle, les attributions de l'amiral passant sous le contrôle du grand sénéchal. Il n'existe pas à proprement parler d'amirauté de Provence au moment de l'union de la Provence au Royaume en 1481. C'est alors le gouverneur-amiral qui domine mais il n'a le titre d'amiral qu'en 1520. L'amirauté renaît progressivement et s'émancipe à partir de 1535-1536, mais en s'identifiant à peu près complètement avec le siège de Marseille. Certes, en 1555 cinq nouveaux sièges sont créés à Martigues, Arles, Toulon, Fréjus et Antibes, mais le texte n'est pas appliqué par suite des nombreuses résistances. Il faut attendre 1612 pour que les cinq amirautés de 1555 soient effectives, puis complétées par la création de celles de Toulon et Saint-Tropez, portant à huit le nombre d'amirautés de Provence. Ce découpage suscite toujours frictions et récriminations notamment à cause de la trop grande inégalité des superficies, certaines étant trop vastes ce qui rendait difficile l'exercice des missions des officiers. Ces amirautés se développèrent au détriment de l'amiral-gouverneur, lui-même éclipsé par le grand maître et surintendant. Ce n'est qu'en 1669 que l'Amiral de France reprend sa tutelle sur les amirautés de Provence. Jusqu'au début du XVII^e siècle les compétences sont mal délimitées. Certes, les choses changent progressivement, notamment après 1681. Mais les amirautés doivent collaborer avec un intendant qui porte le titre d'inspecteur du commerce du Levant, et les relations sont plutôt conflictuelles avec l'intendant de Marine. Si leur fonctionnement est devenu classique au XVIII^e siècle, elles doivent composer, en ce qui concerne la pêche, avec les prud'hommes et affronter les conflits liés à l'exploitation des madragues et des bordigues. Les officiers, que Gilbert Buti qualifie d'hommes d'expérience, cultivés et fortunés, appartiennent à des dynasties qui confisquent ces offices, voire les cumulent. En effet, ils assurent à leurs titulaires un rang social dans l'élite locale. Cette situation, que l'on rencontre à Fréjus, Arles, Antibes, Saint-Tropez, La Ciotat et Toulon, est particulièrement forte à Marseille où les familles Garnier et Gaudemard contrôlent l'office de procureur, les de Valbelle et de Gérin monopolisant la lieutenance.

Les amirautés du Languedoc et du Roussillon, écrit Gilbert Larguier, n'ont guère retenu l'attention des historiens. La faiblesse des sources peut certes l'expliquer, notamment pour les amirautés de Frontignan, de Narbonne et d'Agde, mais celles de Sète et de Montpellier, classées au XIX^e siècle, n'ont guère davantage mobilisé les chercheurs, comme le regrettait déjà Louis Dermigny. Les quatre sièges principaux et les trois sièges particuliers ne datent que de 1630. Ainsi, le golfe du Lion a été le dernier secteur littoral à être doté de sièges

d'amirauté, et la documentation disponible ne permet pas de suivre une mise en place, semble-t-il, mal préparée. Le destin des amirautés d'Agde, Frontignan et Narbonne, qui n'étaient jamais parvenues à s'imposer, est en outre occulté par le succès et l'abondance des sources de celle du tout nouveau port de Sète.

Le regretté Jean Pierre Chrétien nous présente les sièges d'amirauté de la Nouvelle-France établis par l'ordonnance du 12 juin 1717 à Québec, Louisbourg – qui remplace Plaisance –, et Saint-Pierre et Miquelon, mis en place dès 1714. Les archives de Louisbourg ont mieux traversé le temps que celles de Québec. Si quelques pièces du greffe de Plaisance demeurent, elles concernent une période antérieure à la création des sièges d'amirauté de Nouvelle-France. En effet, des représentants de l'amirauté étaient déjà en place à la fin du XVII^e siècle. Comme en métropole, il s'agit de permettre aux cours d'amirauté de se réappropriier les causes maritimes trop souvent traitées par des « juridictions non compétentes », et au détriment du commerce maritime. Pourtant, et c'est contradictoire – mais était-il possible de faire autrement? –, ce sont les juges ordinaires, mais au nom de l'Amiral, quand ils jugent les causes maritimes, qui font office de juges de l'amirauté. Jusqu'en 1758, les sièges d'amirauté ont ici fonctionné sans trop de complications.

Les articles qui suivent, tout en montrant la richesse des fonds d'amirauté, ne se focalisent que sur un aspect de la vie maritime à l'époque moderne. Trois articles concernent la Normandie. André Zysberg s'est plongé dans les déclarations des capitaines et des maîtres de navires de retour de voyage en 1665-1670, ce que nous appelons plus communément les rapports de mer, contenues dans le fonds du siège de l'amirauté de Honfleur pour dresser le profil du port normand en distinguant les différentes échelles du cabotage, et la pêche morutière terre-neuvienne, mais en révélant aussi les infortunes de mer, les risques corsaires et les violences à bord. Christian Pfister utilise la sous-série G5 des archives nationales et les registres de congés et d'ancrage qui couvrent l'ensemble des amirautés normandes, à l'exception de celles de Caen et Granville, pour nous livrer une pesée globale de la vie portuaire normande en 1787-1788. Neuf mille navires, soit un tonnage de l'ordre de 500 000 tonnes, fréquentent les ports normands. Mais les dix premiers de ces ports concentrent 95 % du trafic, et le seul duopole Le Havre-Rouen 60 %. Les navires étrangers, surtout britanniques, qui sont souvent des *smooglers*, d'ailleurs d'un tonnage unitaire supérieur aux bâtiments français, sont recensés dans treize ports des amirautés. Michel Aumont, à défaut de disposer des archives de l'amirauté de Granville, essaie, à partir des archives nationales, de reconstituer les débuts de cette amirauté. Initialement installée à Genêts, elle aurait été transférée en mars 1590 à Granville, alors en plein développement. Il s'efforce de donner des informations sur les personnels et les

familles qui contrôlent les principaux offices, les Pigeon, Sauvage, Deslandes. Surtout, il montre que son fonctionnement laisse à désirer notamment pendant la Guerre d'Indépendance américaine où les équipages des navires corsaires se plaignent au commissaire Chardon des pratiques contestables et concertées des officiers et des armateurs.

18 Sylvain Coindet se penche plus particulièrement sur l'amirauté de Quimper dont le littoral très accidentogène est à l'origine de nombreux naufrages survenant surtout l'hiver et à la remonte vers le nord ; ils occupent l'essentiel du temps des officiers de l'amirauté. Mais il ne s'agit pas de s'appesantir sur les drames humains pour envisager une approche globale. Ces nombreux naufrages sont une sorte de miroir des flux de navigation du grand commerce colonial, du grand et du petit cabotage, qui franchissent le seuil de Bretagne. Les statistiques de l'amirauté minorent la réalité car les naufrages des navires du roi lui échappent, tandis que ceux de la poussière caboteuse ne leur sont pas soumis, le coût de leur intervention excédant la valeur des effets à sauver. Dire que la tendance est stable reste incertain car il faudrait confronter la statistique des naufrages à celles de la densité des flux, mais il n'en demeure pas moins que le niveau des pertes humaines, néanmoins très sous-évalué, est en baisse. L'auteur, au-delà des aléas météorologiques et géographiques, indique qu'il faut dans les rapports des capitaines détecter les indices sur les processus cumulatifs, qui aboutissent au naufrage et qui révèlent des faiblesses sur l'état du navire ou sa construction, ou encore des carences dans la qualité de l'équipage. Encore faudrait-il que les officiers, avant tout des juristes chargés de dénouer des contentieux qui concernent le navire, les cadavres et les pillages, aient suffisamment de compétences nautiques. Les zones pillardes profitent de leur situation géographiques et de leur éloignement, comme la pointe de Penmarch, la presqu'île de Crozon, ou l'île de Sein. En effet les officiers ne se déplacent que dans deux cas sur trois, et renâclent en particulier à se rendre dans les îles, comme à Sein. Sylvain Coindet souligne que les arrangements et compromis sont fréquents entre la population littorale et les officiers d'amirauté, et que c'est peut-être dans ce contexte qu'émerge une certaine forme du sauvetage à Sein. Il livre les portraits intéressants du commis greffier de l'île de Sein, où les officiers ne se rendent guère, Pierre Kerhuel de Labbaye, et du lieutenant particulier de l'amirauté de Cornouaille, Théophile Marie Laennec. Si la méfiance reste néanmoins dominante dans les relations entre les officiers et les populations littorales, les officiers rencontrent aussi de l'hostilité de la part de certains capitaines, qui ne souhaitent pas toujours leur présence, et aussi de la part des commissaires des classes qui leur enlèvent le traitement des naufrages des navires du roi.

L'estran du rivage de Saintonge constitue un espace auquel Thierry Sauzeau a consacré de nombreux travaux. Sa surveillance est une mission de l'amirauté de Saintonge dont le siège est à Marennnes. Or, elle est complexe du fait de la diversité des usagers, gens de mer, pêcheurs côtiers, paysans, coureurs de vases, éclusiers. Des conflits multiples éclatent donc. Elle l'est d'autant plus que cette police de l'estran ne motive guère les officiers qui ont recours à certains acteurs qui deviennent leurs auxiliaires sur le territoire. Ils interviennent quand les formes d'arbitrage infrajudiciaire ont échoué. Avec la suppression des amirautés, marins, sauniers, « éclusiers », coureurs de vases échappent à l'autorité de la Marine, laissant les différents groupes professionnels et institutions s'affronter. C'est au tournant des années 1830-1840 que la Marine se réapproprie le littoral devenu une zone de non droit. Il s'agit alors d'encadrer l'ensemble des usagers et de préserver la ressource. La Marine utilise le seul instrument dont elle dispose, l'inscription maritime, même s'il est évident qu'un coureur de vase n'a guère les compétences pour enrichir les équipages de la flotte. Avec la loi de 1853 qui impose gendarme maritime, inspecteur des pêches, navire garde-pêche, l'estran est placé sous surveillance : l'État peut donc restructurer les petites pêches et organiser la mise en place de l'ostréiculture.

Raymonde Litalien a choisi l'amirauté de Bordeaux pour présenter une étude de cas du fonctionnement de cette institution afin de montrer l'ampleur de ses attributions réglementaires et juridiques. Ce portrait sert aussi à souligner l'abondance et la diversité des sources disponibles pour étudier l'insertion d'un port de commandement majeur du littoral français comme Bordeaux dans l'économie atlantique au XVIII^e siècle : édits, arrêts, congés, réceptions des capitaines, passeports et soumissions, lettres de mer, permissions, déclarations et soumissions de marchandises, entrées et sorties de navires, attributions judiciaires, gestion des dossiers de naufrages et de prises.

En prenant l'exemple de la gestion des congés en 1787, conservés dans la sous-série G5 des archives nationales, Silvia Marzagalli et Christian Pfister ont, dans une approche très transversale, pour objectif de montrer l'insuffisance de l'uniformisation des pratiques administratives dans les amirautés, bien que l'obligation d'expédier le double des registres des congés au siège parisien de l'Amiral de France aurait pu donner à ce dernier les moyens de corriger certaines faiblesses. À l'opposé, la présentation des comptes rendus qui sont des synthèses des mouvements financiers ne souffre pas du même défaut. Cette intrusion dans la sous-série G5 – le terme est adéquat car les auteurs ont souvent été les premiers à défaire la ficelle qui enveloppait les liasses depuis 1791 –, a d'abord permis de retrouver des informations que l'on croyait perdues sur 32 ports dans des liasses de congés concernant la Bretagne, la Normandie ou la Provence, de

disposer de 189 ports au lieu de 45 dans les comptes rendus, et sur les amirautés de Louisbourg et de Saint-Pierre et Miquelon. Silvia Marzagalli et Christian Pfister nous livrent une typologie, qui s'accompagne de nombreuses exceptions, des usages des greffiers du registre préimprimé: la pratique normande du greffier qui remplit les blancs du registre, le relevé entièrement manuscrit sur des feuilles volantes ou des registres, la rédaction sur un registre dont seules les colonnes, avec les titres, sont préimprimées. Certains greffiers, en difficulté, livrent alors une présentation floue quand ils manquent de congés vierges, ou quand ils réutilisent des congés usagés. Ils ne sont pas tous animés du même souci de précision, comme le greffier de Dunkerque, quand ils omettent de dresser le récapitulatif annuel des congés et de l'ancrage.

20 Christian Borde nous donne quelques jalons pour suivre l'héritage des amirautés dans la première moitié du XIX^e siècle. Il reprend les sévères critiques faites aux amirautés et le discrédit dans lequel elles seraient tombées pour expliquer leur suppression, que la Restauration voulut rétablir, critiques que des travaux récents de Sylviane Llinares, Thierry Sauzeau et Gilbert Buti permettent de nuancer. Les amirautés ne sont-elles pas encensées dans le *Dictionnaire universel du commerce* en 1857! Quoiqu'il en soit, la compétence juridique des amirautés échoie aux tribunaux de commerce, eux-mêmes héritiers des consulats de commerce, y compris en matière de course, et quand ils n'existent pas, du moins en premier ressort, aux justices de paix. La justice criminelle revient aux juges de districts. Le maintien d'une justice pénale et criminelle spéciale aux gens de mer n'est définitivement établi qu'en mars 1852. Les maîtres de quais, qui étaient nommés par diverses institutions, forment un corps unique d'officiers de port. Ce sont les douanes qui récupèrent les congés et les actes de francisation.

NOTES SUR L'AMIRAUTÉ DE FRANCE EN NORMANDIE AU MOYEN ÂGE

Éric Barré

CRHQ-université de Caen Basse-Normandie,
Société française d'histoire maritime

L'origine de l'Amirauté de France n'est plus un mystère : en 1247, il est fait mention de deux amiraux désignant les deux chefs de la flotte affrétée pour la VII^e croisade¹. Par la suite, le titre est porté temporairement par des chefs d'escadre. Une ordonnance de 1342 fait de l'Amiral un officier indépendant du connétable de France. L'office est consacré par une ordonnance royale de 1351². Ses missions sont progressivement définies. Le 7 décembre 1373, Charles V émet une ordonnance déterminant ses attributions³. Il doit réprimer la piraterie, veiller à la sécurité des passagers embarqués sur les navires de commerce, armer les bâtiments pour attaquer l'ennemi, valider les prises. Sa juridiction est fixée à la table de marbre du Palais de la Cité à Paris.

Cet aspect est celui qui correspond le mieux à l'essentiel de son ressort : la Normandie. La coutume normande dispose d'une législation propre en matière d'épaves et de pêche des poissons royaux. Cette première législation et les matières concernant le littoral relèvent de l'Échiquier⁴. Avec les ports de Honfleur et de Leure, les clos des galées de Rouen et d'Harfleur, la baie de Seine constitue la base la plus importante des armées navales françaises durant

- 1 Léon-Robert Ménager, *Amiratus, Aunpas, l'Émirat et les origines de l'Amirauté (XI^e-XII^e siècles)*, Paris, SEVPEN, 1960, p. 148-150 ; Joachim Darsel, *L'Amirauté en Normandie, des origines à la fin du XVIII^e siècle*, s.l.n.d., vol. I, n.p., dactyl. ; Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon-Nourrit et Cie, t. I, 1909, p. 503 ; *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal*, La Haye/Paris, Mouton-Éditions du CNRS, 1970, p. 22-23.
- 2 *Ordonnances des roys de France de la troisième race, recueillies par ordre chronologique*, t. II, éd. Eusèbe-Jacob de Laurière, Paris, Imprimerie royale, 1729, p. 408-409.
- 3 *Ordonnances des roys de France de la troisième race, recueillies par ordre chronologique*, t. VIII, éd. Denis-François Secousse, Paris, Imprimerie royale, 1750, p. 640-644.
- 4 Éric Barré, « Le droit maritime médiéval en Normandie », *Annales de Normandie*, n° 5, 1998, p. 511-536 ; *id.*, « La Normandie médiévale et la mer, essai d'état des connaissances », dans Gilles Désiré-dit-Gosset, Bernard Garnier, Alain Hugon, Leila Maziane et Élisabeth Ridet (dir.), *Des galères méditerranéennes aux rivages normands. Recueil d'études en hommage à André Zysberg*, Caen, Annales de Normandie, 2011, p. 317-342.

la guerre de Cent Ans⁵. Au-delà de ces bruits de guerre, les mieux connus, il importe de comprendre, au travers des registres de l'Échiquier de Normandie⁶, comment le nouvel office s'est inséré dans la pyramide judiciaire normande, comment il a pu s'organiser territorialement, et d'esquisser enfin quelques-unes de ses activités spécifiques.

L'INSERTION DANS LA PYRAMIDE JUDICIAIRE NORMANDE

Que le roi crée un office permanent correspondant à un besoin est une chose ; qu'il obtienne une satisfaction immédiate en est une autre. Le monde judiciaire médiéval est basé sur les liens d'homme à homme et sur la coutume, antique et commune pratique sanctionnée par les juges. Les disputes ne peuvent que s'accumuler d'autant que les officiers du roi et les seigneurs de l'ancien duché n'avaient aucune envie de voir s'échapper la moindre parcelle de leur juridiction.

22

En 1346, le pape Clément VI, ancien archevêque de Rouen, écrit au père de l'amiral Pierre Flotte⁷⁻⁸. Il lui demande de lui rappeler que les archevêques de Rouen ont droit de haute et de basse justice à Dieppe et, par conséquent, la connaissance des procès en matière maritime. La suite montre que l'amiral passe outre, et les archevêques de Rouen de se plaindre de ses abus jusqu'à la fin du

5 Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, t. I, p. 381-522 ; Anne-Marie Chazelas, *Documents relatifs au Clos des galées de Rouen et aux armées de mer des rois de France de 1293 à 1418*, Paris, Bibliothèque nationale, 1977-1978 ; C. Delabos, « Les ports de la Basse-Seine et les opérations navales », *Histoire médiévale*, n° 51, mars 2004, p. 42-49. Ce dernier article est intéressant dans la mesure où il offre un tableau récapitulatif des opérations navales menées à partir des ports de la Basse-Seine entre 1295 et 1480 ; un seul problème : il n'y a aucune référence.

6 L'Échiquier de Normandie est né d'un démembrement de la cour du duc de Normandie. Sa première mention pour le duché date de 1130 à 1135. La cour est maintenue au lendemain de la commise de 1204. Ayant un double aspect comptable et judiciaire, son caractère souverain est confirmé par la « Charte aux Normands » du 22 juillet 1315 sans pour autant empêcher que certains procès ne s'égarer au parlement de Paris d'où viennent la plupart des maîtres présidant les sessions. Devenu permanent en avril 1499, François I^{er} le transforme, en 1515, en parlement de Normandie. – Voir Aimable Floquet, *Essai historique de l'Échiquier de Normandie*, Rouen, Édouard Frère, 1840 ; Yves Sassier, « De l'Échiquier ducal à l'Échiquier permanent (xii^e siècle-1499) », dans Nicolas Plantrou (dir.), *Du Parlement de Normandie à la Cour d'appel de Rouen (1499-1999)*, Rouen, Association du Parlement de Normandie, 1999, p. 31-53 ; *id.*, « Vers la création de l'Échiquier perpétuel, le rôle et l'action des Normands », dans Olivier Chaline et Yves Sassier (dir.), *Les Parlements et la vie de la cité : xvi^e-xviii^e siècle*, Rouen, Publications de l'Université de Rouen, 2004, p. 11-21 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime dans les registres de l'Échiquier de Normandie*, thèse de doctorat en histoire, université de Caen Basse-Normandie, 2004, vol. I, p. 60-104.

7 Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, t. II, p. 44.

8 Amiral de France (1345-1357).

xv^e siècle⁹. En 1386, trois causes évoquées devant l'Échiquier mettent en scène Alain Gathemare, procureur du roi au bailliage de Caen, Jean de Mellemont, lieutenant général de l'Amiral de France, Pierre Pasquier et Jean de La Haie, à propos d'Anglais capturés à Lengronne¹⁰. Le lieutenant général de l'Amiral réclame la connaissance du procès; il est débouté par la cour dans la mesure où le procureur du roi est partie prenante. Mieux, la cour juge en appel des cas de piraterie où l'Amiral, pourtant compétent, n'apparaît pas. Le 18 novembre 1424, elle enregistre l'accord entre Pierre Dupuis, avoué de Pierre de Bézu, Jacquet d'Évreux et Martin Gautier, d'une part, et Dreux Prayère, d'autre part, pour « certaine destrouse et pillerie » qu'un nommé Jacquet Simon et ses complices « avoient fait sur eux en la mer »¹¹. Le 14 juin 1459, elle enregistre un autre accord, conclu à Saint-Lô le 19 mars 1452, devant Pierre Boucart, lieutenant du bailli du Cotentin, à propos d'une cargaison de cuirs salés et autres marchandises « prins en la mer par escumeurs ou genz de guerre » et emmenés à Saint-Malo ou dans les environs¹².

Ces disputes sont d'autant plus facilitées et multipliées qu'il est possible de faire appel des jugements de l'Amiral auprès de l'ancienne cour ducale. Cette situation peut sembler paradoxale, mais elle correspond à une réalité inscrite dans les ordonnances royales. En 1350, Jean II le Bon réunit les états de Normandie pour obtenir la levée d'un nouvel impôt indirect pour la guerre, une taxe de six deniers par livre payée par le vendeur lors de n'importe quelle transaction. Pour cela, il doit répondre à plusieurs requêtes figurant dans l'ordonnance royale du 25 mars 1351 finalisant l'accord. L'article 22 indique qu'il est possible de faire appel à l'Échiquier des sentences de l'Amiral, de ses lieutenants ou de ses agents. L'article 23 demande que les amendes prononcées par les différents tribunaux soient uniquement levées par les sergents ordinaires. L'article 24 rappelle que les conflits de juridiction doivent être arbitrés par l'Échiquier de Normandie¹³.

Il ne faut pas non plus exagérer les empiètements des uns et les appels des autres. À titre indicatif, les registres de l'Échiquier de Normandie parvenus jusqu'à nous, entre la Saint Michel 1337 et la Saint Michel 1397, contiennent

- 9 Archives départementales de Seine-Maritime (ensuite AD 76), G 881, Archevêché de Rouen; Ernest de Fréville, *Mémoire sur le commerce maritime de Rouen depuis les temps les plus reculés jusqu'à la fin du xvi^e siècle*, Paris/Rouen, Le Brument-Auguste Durand, 1857, p. 404-407.
- 10 AD 76, 1 B 4, 1386 (Pâques), manuel, seconde partie, fol. 12-13; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, op. cit., vol. 2, p. 243-244. Langrune-sur-Mer, canton de Douvres-la-Délivrande, département du Calvados.
- 11 AD 76, 1 B 23, 1424 (Saint Michel), manuel, fol. 32; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, op. cit., vol. 2, p. 290-291.
- 12 AD 76, 1 B 33, 1459 (Saint Michel), Appointements, fol. 329-330; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, op. cit., vol. 2, p. 351-353.
- 13 *Ordonnances des roys de France...*, op. cit., t. II, p. 308.

entre 20 000 et 25 000 actes. Parmi ceux-ci, 231 concernent la mer et ses approches. L'Amiral ou ses subalternes sont présents dans 22 actes, soit 9,52%¹⁴. Cette dernière proportion ne tient pas compte du nombre exact des causes jugées et de leur nature. Certains procès s'étendent sur plusieurs sessions et font l'objet d'une simple mention des parties. Entre l'Échiquier de Pâques 1448 et l'Échiquier de la Saint Michel 1456, un vice-amiral, deux lieutenants – dont un receveur général et un sergent de l'amiral de Normandie¹⁵ – sont appelés quatre fois pour une cause inconnue¹⁶. À l'Échiquier de Pâques 1464, Jean de Montauban¹⁷, Amiral de France, est cité comme tuteur des enfants du seigneur de Guémené¹⁸. Il est probable que la connaissance des causes conduirait le nombre d'affaires à cinq ou six sur les 161 concernant le monde maritime jugées à l'Échiquier¹⁹.

24

Au-delà de cette comptabilité, quelques cas montrent un système qui fonctionne de manière satisfaisante. À l'Échiquier de Pâques 1462, un jugement confirme la sentence de la table de marbre de Paris par laquelle l'Amiral de France ou son lieutenant a condamné Colin et Jean Langlois à restituer un navire à Marguet La Maugière dont l'exécution a été confirmée par le bailli de Caen²⁰. Il arrive même que le roi arrive à se réapproprier des droits perdus de la volonté même du roi. Avant 1373, l'Amiral de France reçoit, à la fin de l'expédition, les reliquats des vivres et de l'artillerie. L'article 19 de l'ordonnance du 7 décembre 1373 lui dénie ce droit²¹. En 1374, le comte d'Eu entreprend de prélever, dans les limites de son comté, le dixième des produits des prises revenant à l'Amiral de France. L'affaire s'envenime. Le chancelier est commis par le roi pour juger l'affaire. Jean de Vienne²² obtient satisfaction, mais le procès trouve son terme lors d'une transaction passée entre les parties, le

14 Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 1, p. 119, 123.

15 Lors de l'occupation, le roi d'Angleterre se disant roi de France semble avoir remplacé l'Amiral de France par un amiral de la mer qualifié aussi d'amiral de Normandie. Pratiquement, cette dernière dénomination correspond mieux à ses possibilités réelles. Le registre de l'Échiquier de la Saint Michel 1424 indique que Guillaume de La Polle, comte de Suffolk, est, alors, amiral de Normandie ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 1, p. 132.

16 AD 76, 1 B 25, 1448 (Saint Michel), manuel, fol. 180, 1 B 27, 1453 (Pâques), manuel, fol. 135, 1 B 30, 1455 (Pâques), manuel, fol. 85 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 305, 316, 331.

17 Amiral de France (1461-1466).

18 AD 76, 1 B 41, 1464 (Pâques), copie du manuel, fol. 200 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 383.

19 Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 4, p. 641-672.

20 AD 76, 1 B 35, (Pâques), manuel, fol. 147. Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 360-361.

21 Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, *op. cit.*, t. II, p. 45-46.

22 Amiral de France (1373-1396).

30 août 1377²³. Le texte reprend les termes de la sentence en définissant les compétences de l'Amiral et ses revenus, parmi lesquels figurent les restes des vivres et de l'artillerie au lendemain d'une campagne, ainsi que la nef où le roi avait pris passage.

Issu de la connétablie dont le siège se trouve à la table de marbre, au palais de la Cité, à Paris, l'amiral n'a aucune raison d'aller ailleurs. Charles de La Roncière pense que les premiers amiraux tenaient leurs assises à leur domicile parisien²⁴. En 1359, Le Baudrain de La Heuse²⁵ aurait été le premier d'entre eux installé officiellement dans les lieux. Justicier majeur²⁶, placé au même niveau que les baillis ou quelques hauts justiciers normands comme l'abbaye de Fécamp²⁷, il relève directement de l'Échiquier de Normandie²⁸, mais il lui reste à organiser territorialement une zone constituant l'essentiel de son ressort.

L'ORGANISATION TERRITORIALE

La première mention dans les registres de l'Échiquier d'un officier relevant de l'Amiral date de la session de Pâques 1386 : Jean de Mellefont est qualifié successivement de lieutenant général de l'Amiral de France puis de lieutenant dudit officier²⁹. Visiblement, il n'est pas seul puisqu'il est représenté à l'Échiquier par Colin de La Croix, lieutenant de l'Amiral de France. En 1396, Renaud de Trie succède à Jean de Vienne. Il dispose pour la Normandie d'un vice-amiral, lieutenant général couvrant aussi la Picardie, et d'un lieutenant à Harfleur³⁰. Ces deux éléments permettent de dégager un système hiérarchique simple avec un lieutenant général, vice-amiral ou non, couvrant la zone contrôlée par les Capétiens du Couesnon aux limites du comté de Boulogne. Il convient

23 Le texte reproduit de manière informelle est probablement plus tardif : Antoine Fontanon, *Édicts et ordonnances des rois de France*, Paris, s.n., 1611, t. III, p. 28.

24 Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, t. II, p. 47.

25 Amiral de France (1359-1369).

26 John Baldwin, *Philippe-Auguste et son gouvernement, les fondations du pouvoir royal en France au Moyen Âge*, Paris, Fayard, 1991, p. 665 ; Ernest-Joseph Tardif, *Coutumiers de Normandie, textes critiques, La Summa de legibus Normannie in curia laicali*, Paris/Rouen, A. Lestringant/A. Picard et Fils, t. II, 1896, p. 8-9 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, vol. 1, p. 60-69.

27 Charles-Homer Haskins, *Norman Institutions*, Cambridge/London, Harvard University Press/Humphrey Milford, 1919, p. 24-30 ; Jean Yver, « Contribution à l'étude du développement de la compétence ducale en Normandie », *Annales de Normandie*, vol. 8, n° 2, 1958, p. 139-183 ; *id.*, « Notes sur la justice seigneuriale en Normandie au XIII^e siècle », *Revue historique de droit français et étranger*, 1959, p. 272-273.

28 Cet état de fait n'empêche pas certains appels de prendre la direction du Parlement : Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, t. II, p. 48.

29 AD 76, 1 B 4, 1386 (Pâques), manuel, seconde partie, fol. 12-13. Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 243-244.

30 Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, t. II, p. 47.

d'ajouter, dans le second cas, la présence d'un lieutenant de l'amirauté à Saint-Malo, Étapes et Boulogne, sans qu'il soit possible de définir leurs missions aux approches du ressort.

Une chose est certaine : l'élément pivot est constitué par l'embouchure de la Seine où se constituent les flottes du roi de France. L'Amiral de France est régulièrement capitaine de Honfleur voire d'une place à l'intérêt stratégique temporaire, lorsqu'il n'est pas lieutenant général du roi en Normandie³¹. À l'Échiquier de Pâques 1395, Jean de Vienne est capitaine de Honfleur³². En 1455, il est procédé à Cherbourg à la montre de 46 hommes d'armes et 111 archers sous la charge de l'Amiral de France, Jean du Bueil étant capitaine du lieu³³. À l'Échiquier de la Saint Michel, Louis de Bourbon, seigneur puis comte de Roussillon, baron de La Hougue, seigneur de Valognes, capitaine de Verneuil, capitaine de Harfleur et Amiral de France³⁴ intervient dans un procès en tant que successeur de Robert et Jean Floques, capitaines à Honfleur³⁵. La même année, il est lieutenant général du roi en Normandie³⁶. Un tel cumul d'offices pose le problème de la fonction des lieutenants de l'Amiral de France. À l'Échiquier de Pâques 1395, Jacob du Puis est « soit disant ou portant lieutenant à Honnefleu ; pour monseigneur Jehan de Vienne, chevalier, amiral de France³⁷ ». Dans un autre acte de la même session, il est lieutenant de l'Amiral de France³⁸. Toujours dans le manuel de Pâques 1395, il est aussi lieutenant général de l'Amiral³⁹. Les deux actes ayant pour objet le guet et

26

31 Une telle pratique n'a rien d'étonnant. Il permet au roi de mieux contrôler le territoire et d'en assurer la défense en y nommant une personne en laquelle il a confiance tout en renforçant sa fidélité par un revenu supplémentaire. Cette pratique est essentielle lors des conflits où certaines places fortes prennent un intérêt stratégique majeur comme dans le cas de la ville de Pontorson. Lors de la première phase de guerre de Cent Ans, la Bretagne est un des lieux d'affrontement d'importance. Charles V fait de son connétable (1370-1380), Bertrand Duguesclin, le capitaine de Pontorson, l'une des portes de la Normandie, située sur la frontière. Son successeur, en tant que capitaine du lieu, n'est autre que son successeur, en tant que connétable (1381-1392), Olivier de Clisson. Par la suite, la place perdant sa prépondérance stratégique, elle passe à des personnages de second plan : Édouard Le Hérichier, *Avranchin monumental et historique*, Avranches, E. Tostain, 1846, t. II, p. 454-458.

32 AD 76, 1 B 11, 1395 (Pâques), manuel, fol. 109 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 269-270.

33 François de Beaurepaire, « Les sources de l'histoire du Moyen Âge à la bibliothèque de la ville de Rouen », *Cahiers Léopold Delisle*, t. XVII, fasc. 3-4, 1967, p. 7-54.

34 Amiral de France (1466-1487).

35 AD 76, 1 B 47, 1474 (Saint Michel), manuel, fol. 67 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 393-394.

36 AD 76, 1 B 48, 1474 (Saint Michel), arrêts, fol. 61-62 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 408-409.

37 Cf. n. 32.

38 AD 76, 1 B 11, 1395 (Pâques), manuel, fol. 114 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 271-272.

39 AD 76, 1 B 12, 1395 (Pâques), lettres, fol. 170-172 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 278-279.

l'entretien des fossés de la ville de Honfleur⁴⁰, objet qui n'a rien à voir, alors, avec les compétences de l'Amirauté de France mais qui est conforme à la première titulature de Jacob du Puis, il est possible d'avancer que ce dernier ne soit en fait que le lieutenant du capitaine de Honfleur qui se trouve être l'Amiral de France. Par glissement, il est tout de même plus honorable de se dire lieutenant général de l'Amiral de France. Le système est classique mais n'est qu'une illusion.

Dans tous les cas, l'Amiral dispose de subordonnés qui continuent d'apparaître lors de l'occupation anglaise⁴¹. La pyramide semble en place avec un Amiral, un vice-amiral, un lieutenant et receveur général, des lieutenants, dont relève un nombre indéterminé de sergents. De la même manière, il est impossible de savoir si les lieutenants sont nommés pour la réalisation d'une opération ou s'ils sont placés à la tête d'une division territoriale du ressort de l'Amiral. Thomas Fauquevent est désigné comme ex-lieutenant de l'Amiral à Harfleur mais on peut se demander s'il ne représente pas l'Amiral en tant que capitaine du lieu à l'image de Jacob du Puis⁴². À l'inverse, Jean Le Cauchois, présenté, sans précision, comme lieutenant de l'Amiral, apparaît au chapitre d'appel des seigneurs et officiers du bailliage de Rouen appelés à faire les jugements comme lieutenant général de l'Amiral dans les manuels de Pâques 1423, Saint Michel 1424, Pâques 1426⁴³. Il n'en est pas question pour les autres bailliages. Dans ce cas, il est possible d'y voir la mise en place d'une circonscription territoriale. Cette dernière est maintenue après le départ des Anglais puisque, dans les manuels de Pâques 1453 et de Pâques 1454, Jean Duquesnay figure comme lieutenant de l'Amiral de France au bailliage de Rouen. À partir de l'Échiquier de Pâques 1456, il apparaît que chaque bailliage de Normandie ayant une frontière maritime dispose d'un lieutenant de l'Amiral. Dans cet ensemble, la lieutenance du bailliage de Caux semble volontairement ne pas être pourvue de manière régulière ; elle figure dans les registres de Pâques 1456, 1462, 1463, 1464, puis disparaît malgré sa présence dans le manuel de la Saint Michel 1480. Cette absence pourrait être liée au fait que l'Amiral de France est aussi capitaine d'Harfleur mais aucun élément ne permet de le confirmer. Quant aux autres bailliages, ils sont régulièrement appelés d'un Échiquier à l'autre, sauf le bailliage de Caen, à l'Échiquier de Pâques 1462, le bailliage de Rouen, à l'Échiquier de Pâques 1464. La raison la plus logique est l'absence de titulaires.

40 AD 76, 1 B 12, 1395 (Pâques), lettres, fol. 155-156 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 277.

41 Voir *supra*.

42 AD 76, 1 B 24, 1424 (Saint Michel), manuel, fol 53 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 292-293.

43 Voir annexe.

Ces différents éléments montrent non seulement toute la difficulté de la mise en place d'une institution mais aussi la constance dont font preuve le pouvoir souverain et ses agents. Cette volonté se retrouve dans la mise en place de l'attribution de nouvelles compétences en faveur de l'Amiral : il y joue un rôle majeur.

DE NOUVELLES COMPÉTENCES

Le cadre des anciennes institutions normandes pourrait poser un problème pour les Capétiens après la confiscation de 1204 ; il n'en est rien. Le roi maintient les unes, et en adapte d'autres⁴⁴. À l'inverse, dans un système où l'on empile, les nouveautés reçoivent un cadre plus conforme au désir du souverain. À ce titre, dans le cadre maritime, l'Amiral de France se voit confirmer de nouvelles missions : le guet de la mer alors que le recrutement des équipages prend une forme particulière.

28

En 1204, l'intégration du duché au domaine royal conduit les Capétiens au bord de la mer. L'Angleterre devient la source de tous les dangers. Par conséquent, la défense des côtes constitue une priorité. Celle-ci conduit à la mise en place du guet de la mer. Institution relevant directement du roi ou du connétable, elle reste temporaire jusqu'au début du xv^e siècle⁴⁵. À l'Échiquier de Pâques 1386⁴⁶, un nommé Pierre Le Desne, sergent du roi ordonné pour asseoir le guet de la mer, figure dans une affaire concernant 36 Anglais naufragés au port de Veulettes⁴⁷. Le procureur de l'abbé de Fécamp, partie dans l'affaire, précise, sans être contredit, que son office est temporaire. Le 3 janvier 1406, Robert de Pelletot, bailli du Cotentin, obtient des lettres du roi confirmant l'obligation pour les populations côtières de faire le guet de la mer⁴⁸. Dater l'acte royal est chose facile : Cherbourg est rachetée au roi de Navarre en 1404, une descente anglaise a lieu en 1405. L'ordre du bailli d'y assigner les habitants qui s'ensuit peut se comprendre comme une mesure de sûreté faisant suite à ce dernier évènement. L'affaire semble entendue mais, en 1403, un procès oppose

44 Yves Sassier, « De l'Échiquier... », *op. cit.* ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 1, p. 67-91.

45 Éric Barré, « Un aspect de la défense maritime du Cotentin au Moyen Âge : la mise en place du guet de la mer », dans *Les Normands et la mer. XXV^e congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie*, Saint-Vaast-à-La-Hougue, Conseil général de la Manche / Musée maritime de l'île Tatihou, 1995, p. 224-227 ; Éric Barré, « Le droit maritime médiéval en Normandie », art. cit.

46 AD 76, 1 B 5, 1386 (Pâques), manuel, lettres, fol. 26-31 ; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 251-256.

47 Canton de Cany-Barville, arrondissement de Dieppe, département de Saine-Maritime.

48 Madeleine Masson d'Autumne, *Cherbourg pendant la guerre de Cent Ans*, Cherbourg, Société nationale académique de Cherbourg, 1948, p. 44.

le capitaine de Touques⁴⁹ à l'Amiral de France, le premier contestant au second sa juridiction sur le guet de la mer⁵⁰.

De fait, il semble qu'il se produise, au tournant du siècle, un basculement avec les tâtonnements habituels. Les deux systèmes cohabitent alors que l'évolution se poursuit sous l'occupation anglaise. Le 17 février 1419, Pierre de Vaconne, écuyer, reçoit des lettres de provision du roi d'Angleterre pour « l'office de prévost des maréchaux es bailliages du Cotentin et procureur du guet de la mer et des causes de l'amirauté depuis l'eau de Vire jusqu'à Carteret⁵¹ ». Un peu plus tard, le 15 mars 1419, Henri V nomme Jean Fortescu à l'office de garde de « Capitaine, garde, gouverneur et administrateur général des guez, loges et sonniers de dessus la coste de la mer ou bailliage de Costentin, avec les juridiction de l'almirauté d'yceux gués⁵² ». Le passage des Anglais contribue à clarifier la situation et favorise le basculement de l'un vers l'autre.

Certes, le départ des Anglais conduit à des mises au point : le guet de la mer devient permanent⁵³, et il n'est plus question de remettre en cause la juridiction de l'Amiral. À l'Échiquier de Pâques 1463⁵⁴, le capitaine de Regnéville s'oppose aux paroissiens d'Orval⁵⁵ et de Montchaton⁵⁶. Le premier prétend que les seconds doivent faire le guet à son château. Ces derniers répliquent qu'ils sont contraints de le faire par les officiers de l'Amiral sur les côtes de la mer. Les articles XVI et XIX de l'édit sur l'amirauté de mars 1584 reprenant ceux de 1517 et 1543 met un point final à cette évolution : les habitants jusqu'à une demi-lieue de la côte sont tenus par l'Amiral et ses officiers d'y faire le guet, sauf s'ils le font dans une ville ou une place forte située sur la mer⁵⁷.

Dernier élément : le recrutement des équipages des navires du roi. À l'Échiquier de Pâques 1386, Jean du Gardin-le-Jeune, s'oppose à Raoul Le Roux. Le premier explique qu'il n'avait pu venir une première fois parce « qu'il estoit au service du roi en l'armée de mer criée et notifiée sous la peine de la hart⁵⁸ ». Cette excuse pourrait indiquer qu'en cas de nécessité le roi pouvait procéder à une levée en

49 Canton de Trouville-sur-Mer, arrondissement de Lisieux, département du Calvados.

50 Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., t. II, p. 46.

51 Bréquigny, « Rôles normands et français tirés des archives de Londres », dans *Mémoires de la Société des antiquaires de Normandie*, t. XXIII, 1858, p. 52, n. 293.

52 *Ibid.*, p. 60-61, n. 325.

53 AD 76, 1 B 47, 1474 (Saint Michel), manuel, fol. 298-299; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, op. cit., vol. 2, p. 298-299.

54 AD 76, 1 B 37, 1463 (Pâques), manuel, fol. 189-190; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, op. cit., vol. 2, p. 367-368.

55 Canton et arrondissement de Coutances, département de la Manche.

56 Canton de Montmartin-sur-Mer, arrondissement de Coutances, département de la Manche.

57 Jean-Marie Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1828, t. I, p. 299-300.

58 AD 76, 1 B 5, 1386 (pâques), manuel, fol. 23-24; Éric Barré, *Les Actes se rapportant à la vie maritime...*, op. cit., vol. 2, p. 249-251.

masse des gens de mer pour les besoins de son armée de mer. On ne sait si Jean du Gardin-le-Jeune était marin mais il existe une forte probabilité. Appelé une deuxième fois, il justifie une nouvelle absence car lui et son père avaient reçu la garde d'une barge à Dieppe, et les gens du roi leur avaient interdit de s'absenter.

À la fin du xv^e siècle, d'autres documents montrent une autre manière de procéder selon un système plus avantageux. Le 3 mars 1490, Charles VI adresse un mandement à ses généraux des finances⁵⁹. Il y précise qu'il a exempté de taille 500 hommes de pied recrutés pour la garde, la défense et l'équipage des navires. Le recrutement a été effectué par le seigneur de Graville, Amiral de France, lieutenant général du roi en Normandie, ou ses vice-amiraux, lieutenant ou commis pour ce. Ce système est confirmé par un rôle de 52 mariniers « choisis pour le service du roi nostre seigneur aux voyages de la mer » par Antoine Canart, vicomte de Conches et de Breteuil, vice-amiral et commissaire du roi en cette partie, et exemptés de taille pour l'année 1491⁶⁰.

30

Ces succès ne doivent pas cacher les limites de la croissance des compétences de l'amiral. Dans son domaine, il aurait pu obtenir le contrôle des clos de galées de Rouen et d'Harfleur, or il n'en est rien⁶¹. De la même manière, il se heurte, à ses dépens, à l'Échiquier dès qu'il s'agit du littoral ; ainsi lorsqu'il tente de s'accaparer de la juridiction des personnes capturées sur le rivage, il est débouté de ses prétentions par la cour normande⁶². Pour le reste, et hors de sa juridiction, il n'intervient guère dans l'administration des ports. Il n'apparaît guère lorsque le vicomte de l'Eau de Rouen régleme le travail des arrimeurs des vins du port de Rouen en novembre 1398⁶³. De la même manière, la gestion du tracé et la protection du littoral ne présentent aucun intérêt pour lui⁶⁴. Dans l'un comme dans l'autre cas, ces problèmes sont du ressort de la gestion domaniale et de préoccupations, pour le second, qui ne figurent pas parmi les priorités du temps.

Au terme de ce travail, il convient d'insister sur l'aspect parcellaire de cette recherche. Elle permet de mettre en évidence la naissance et la structuration

59 Maison Canel (Pont-Audemer), M 1, Comptes d'octroi 1481-1492.

60 François de Beaurepaire, « Les sources de l'histoire du Moyen Âge à la bibliothèque de la ville de Rouen », art. cit., t. XVI, fasc. 3-4, 1967, p. 7-54.

61 Anne-Marie Chazelas, *Documents relatifs au Clos des galées de Rouen...*, op. cit.

62 Éric Barré, « Un aspect juridique de la guerre de Cent Ans en Normandie : le problème des Anglais capturés sur le rivage (xiv^e-xv^e siècles) », dans Bernard Bodinier (dir.), *Les Anglais en Normandie. Congrès des sociétés historiques et archéologiques de Normandie*, t. 16, 2011, p. 231-240.

63 Éric Barré, « Le mandement de Charles VI, approuvant la réglementation du métier des arrimeurs de vin de la ville de Rouen, de novembre 1398 », à paraître.

64 *Id.*, « À propos de digues, position d'un problème à partir de documents inédits concernant la baie de l'Ouve au xiv^e et xv^e siècles », à paraître.

de l'Amirauté de France dans un cadre régional précis. Elle montre surtout la compréhension par le roi et ses officiers du monde maritime, de la nécessité de le contrôler progressivement, tâche qui trouve un premier aboutissement avec l'ordonnance de Marine de 1681. Il reste que cette étude partielle en appelle d'autres, dont certains résultats sont à peine esquissés tant pour la Normandie que pour les autres côtes du royaume.

ANNEXE

Officiers de l'amirauté⁶⁵ appelés pour aider à faire les jugements dans les registres de l'Échiquier de Normandie

	Amiral	Caux	Rouen	Caen	Cotentin
Pâques 1423			Jean Le Cauchois ⁶⁶		
Saint Michel 1424	X ⁶⁷		Jean Le Cauchois ⁶⁸		
Pâques 1426			Jean Le Cauchois ⁶⁹		
Pâques 1453			Jean Duquesnay		
Pâques 1454			Jean Duquesnay		
Pâques 1456		X	X	X	X
Pâques 1462		X	X		X
Pâques 1463		X	X	X	X
Pâques 1464		X		X	X
Saint Michel 1466			X	X	X
Saint Michel 1469			X	X	X
Saint Michel 1474	X		X	X	X
Saint Michel 1480	X	X	X	X	X
Saint Michel 1485			X	X	X
Saint Michel 1491			X	X	X
Saint Michel 1497	X		X	X	X

Sources : AD 76, 1 B 22, 1423 (Pâques), manuel – 1 B 54, 1497 (Pâques), manuel.

⁶⁵ Amiral, lieutenant général, lieutenants.

⁶⁶ Lieutenant général de l'amiral de Normandie.

⁶⁷ Amiral de Normandie.

⁶⁸ Lieutenant général de l'amiral de Normandie.

⁶⁹ Lieutenant général de l'amiral de Normandie.

LE DÉPLOIEMENT DE L'AMIRAUTÉ DE FRANCE À LA ROCHELLE À LA FIN DU MOYEN ÂGE¹

Mathias Tranchant & Sébastien Hamel
UMR LIENSs, université de La Rochelle

Dès lors que le médiéviste va à la rencontre des sociétés littorales, il doit s'attendre à trouver dans ses textes les témoignages d'exploits de *robeurs* habiles qui, au détour d'un passage côtier délicat, s'emparèrent de navires marchands et de leurs cargaisons. C'est une constante de l'histoire que de voir proliférer les pirates là où le commerce maritime ne bénéficie pas d'une protection juridique et militaire suffisante. Telle était la situation dans les eaux du Ponant entre les XIV^e et XV^e siècles. Le climat conflictuel qui régna de façon quasi permanente au cours de cette période explique en grande partie le développement du brigandage naval. La violence sur mer, en particulier dans le golfe de Gascogne, a très largement profité du conflit de la guerre de Cent Ans puis des tensions entre États qui se sont poursuivies jusqu'à l'orée du XVI^e siècle. Cette agitation politico-militaire contribuait à couvrir des extorsions de toutes sortes et suscitait la recrudescence d'actes armés. Par ailleurs, les coutumes séculaires, qui admettaient le droit de représailles et le principe de la responsabilité collective, offraient aux malfaiteurs un cadre légitime à leurs actions. De ce fait, la distinction entre le marchand, le pêcheur, le guerrier sur mer et le pirate était rendue difficile, comme celle des navires qui pouvaient être indifféremment employés pour le commerce, la pêche et le combat naval. Les procès sont nombreux où des marins ignorèrent plus ou moins délibérément les trêves, les traités et les sauf-conduits. Le brigandage

1 Dans le cadre d'un projet de recherche international conduit depuis 2006 par Mathias Tranchant, dont l'objet est d'étudier la culture du risque propre aux sociétés littorales de la fin du Moyen Âge et du début des Temps modernes, il a été envisagé de reprendre le dossier consacré à la genèse de l'Amirauté de France. Pour ce faire, les archives médiévales de la table de marbre ayant disparu, il fut décidé de procéder à l'inventaire systématique de tous les actes relatifs à la vie maritime contenus dans les registres du Parlement et du Trésor des Chartes. Ce travail, débuté en janvier 2011 et toujours en cours, a été confié à Sébastien Hamel qui insère méthodiquement le produit de ses découvertes dans une base de données dont il est prévu, à terme, de partager les informations avec la communauté scientifique. La présente communication s'appuie sur cette nouvelle documentation qui vient éclairer, compléter, voire nuancer par des exemples concrets ce que nous savons déjà de façon plus théorique des premiers développements de cette institution.

maritime avait atteint une telle ampleur qu'il devint un problème auquel les pouvoirs souverains tentèrent d'apporter des solutions.

Le déploiement de l'Amirauté de France à la fin du Moyen Âge ressortit aux ambitions militaires, politiques, juridiques et économiques de la couronne. La reconquête du début des années 1370 réalisée, le roi voulut concrétiser sa volonté de contenir, dans certaines circonstances, les violences et les déprédations perpétrées sur mer et le long du littoral. Il devenait nécessaire de protéger et d'encadrer la navigation commerciale, mais aussi de régenter les prises maritimes devenues incontrôlables en raison des troubles et des combats incessants. Il fallait de surcroît, désormais que la mer devenait un véritable enjeu militaire et plus seulement économique, y affirmer la souveraineté royale. En promulguant sa création par ordonnance du 7 décembre 1373, puis en y apportant quelques compléments en 1377, Charles V fut le véritable créateur de la charge d'Amiral de France². Cette dernière était une réelle nouveauté puisque, auparavant, depuis Saint Louis, les rois ne s'étaient entourés que de chefs de guerre, d'officiers temporaires désignés dans les textes sous les appellations « amiral de la mer », « amiral du Roi », et tardivement « amiral de France »³. Cette évolution du titre traduit bien le renforcement des prérogatives dévolues à l'Amiral : exclusivement militaires depuis le XIII^e siècle, ses attributions touchent dès lors toutes les questions relatives à la sûreté en mer et le long des littoraux.

Les 21 articles qui composent l'ordonnance de 1373 précisent ces compétences tout en instaurant aussi plusieurs obligations pour les marins⁴. En résumé, l'Amiral de France reçut le contrôle total des prises maritimes, qu'elles fussent perpétrées avec l'assentiment royal ou commises sans autorisation, ainsi que le pouvoir de sanctionner ceux qui commettaient des actes répréhensibles. Il lui revenait aussi de superviser la flotte de guerre, devenant à ce titre le lieutenant général du roi sur la mer. Il choisissait ses lieutenants dont la mission était de juger en première instance les contestations, tandis que les appels remontaient jusqu'à la table de marbre à Paris. Enfin, l'ordonnance institutionnalisa les revenus de la charge, notamment le droit du dixième de l'Amiral destiné en théorie à financer la flotte. Ces dispositions apparaissent comme fondatrices, parce qu'elles furent confirmées à plusieurs reprises, notamment par Louis XI

2 Michel Mollat, « Les enjeux maritimes de la guerre de Cent Ans », dans André Corvisier et Philippe Contamine (dir.), *Histoire militaire de la France*, t. 1 : *Des origines à 1715*, Paris, PUF, 1992, p. 163-164. Le changement intervient en 1374, année durant laquelle Jean de Vienne se fait encore appeler « amiral de la mer » en août (BnF, ms. fr. 22451, n° 5), mais porte le titre d'« amiral de France » à partir d'octobre (BnF, P.O., dossier Vienne, n° 16).

3 Le premier à se faire désigner par le titre d'« amiral de France » est Thomas Fouques en septembre 1341 : BnF, P.O. 1065, dossier Espagne, n° 2.

4 Auguste Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'amiral (1627)*, Paris, Émile Larose, 1908, p. 71-72. Voir aussi la synthèse de Michel Mollat dans le chap. XII de l'*Histoire militaire de la France*, op. cit., t. 1, p. 281-286.

dans son *Ordonnance sur la juridiction de l'Amirauté* du 2 octobre 1480⁵; et parce que leur usage se répandit dans l'ensemble des amirautés européennes.

L'Amiral de France fut donc saisi en premier ressort des faits de prise maritime, de « course » et de piraterie. Il fut aussi chargé de contribuer à la sécurité des activités commerciales dont la dynamique était ô combien précieuse pour l'économie du royaume tant affaiblie par les crises de la fin du Moyen Âge. Dans cette perspective, il s'agissait de garantir tant les intérêts des armateurs que ceux des négociants étrangers dont les cargaisons pouvaient être prises de façon illicite, et par conséquent de rétablir la confiance au sein des milieux maritimes. La Rochelle, ville marchande de premier plan et carrefour des navigations qui reliaient le golfe de Gascogne à la Manche et à la mer du Nord, était alors considérée comme une des clefs du royaume. Dans les documents de l'époque, elle est dite « assise sur port de mer, en frontiere et continuelle invasion de noz ennemis ou plusieurs marchans de plusieurs pays et nacions estranges viennent et affluent par chacun jour »⁶. Aussi constitue-t-elle un terrain d'observation idéal pour suivre et comprendre les déploiements de l'Amirauté de France.

LES PRÉROGATIVES DE L'AMIRAUTÉ DE LA ROCHELLE

L'implantation à La Rochelle

Plusieurs facteurs expliquent qu'il devint nécessaire de renforcer la présence de l'Amiral de France le long des côtes d'Aunis et de Saintonge. Le premier d'entre eux tient au climat conflictuel qui régna de façon quasi permanente dans la mer des Pertuis durant les XIV^e et XV^e siècles⁷. En périodes de guerre ouverte, l'assentiment officiel des autorités royales ou princières, et l'immunité qu'elles assuraient à leurs sujets, laissaient libre cours à tous les règlements de compte, sur terre comme sur mer. Et durant les trêves, l'inimitié inépuisable que se vouaient les couronnes, ainsi que leur manque d'empressement à faire respecter le calme, ne tarissaient pas les vellétés de pillage. À ces facteurs politiques, il faut ajouter le contexte économique et environnemental propice aux attaques des navires marchands. Les ports et leurs environs, lieux de rassemblement des bâtiments de transport, constituaient de toute évidence des foyers d'attraction

5 *Les Édits et ordonnances des Roys de France depuis Louys VI dit le Gros, jusques à présent*, éd. Antoine Fontanon, Paris, s.n., t. 3, 1611, p. 13; *Ordonnances des rois de France de la troisième race*, Paris, Imprimerie royale, t. VIII, 1750, p. 583-584; *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, éd. Isambert, Jourdan et Decrusy, t. 10 : 1461-1483, Paris, Belin-Le-Prieur/Verdière, 1825, p. 825-828.

6 ANF, JJ 201, fol. 151v-152v, n° 198, juin 1478. Voir aussi ANF, JJ 162, n° 87, 23 décembre 1407.

7 Mathias Tranchant, *Le Commerce maritime de La Rochelle à la fin du Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2003, p. 47-56; Marc Russon, *Les Côtes guerrières : mer, guerre et pouvoirs au Moyen Âge. France-Façade océanique, XIII^e-XV^e siècles*, Rennes, PUR, 2004.

pour les pillards et autres *écumeurs de mer*. Le degré de concentration du négociant trouvait son reflet dans celui des pillards⁸. Quant à la configuration des côtes, leurs indentations favorisaient les actions de surprise. Affaiblis par un long voyage, forcés de franchir avec difficulté des pertuis, des raz ou des détroits, les navires étaient alors des proies faciles. Les eaux de La Rochelle, cernées d'îles et d'estuaires, particulièrement soumises aux vicissitudes politiques et militaires du moment, destination de toutes les grandes flottes du Ponant, espace d'escale quasi obligé pour qui ne souhaitait pas traverser le golfe de Gascogne en droiture, se prêtaient parfaitement à la recrudescence des embuscades navales. C'est ce que dénoncèrent, par exemple, les paroissiens de Saint-Agnant, de Brouage et de Montierneuf, en Saintonge, dans une plainte de 1498 : « Les povres supplians sont residans et demourans sur ladite mer, et par ce subjectz aux pilleries et descentes des pillates de mer, et, pour y obvier, sont contraintz faire continuellement le guect pour la seureté d'eux et de tout le pays de Xaintonge⁹ ». En raison de cette insécurité, l'Amiral de France se rendait parfois sur place personnellement.

L'institution permanente de lieutenants locaux fut promulguée par l'ordonnance de 1373. Et pourtant, l'Amirauté de France paraît s'être déployée à La Rochelle assez progressivement. En réalité, la disposition n'était pas tout à fait neuve. En effet, l'Amiral avait auparavant commis de façon plus ou moins temporaire des agents de son choix dans certains ports du royaume pour l'occasion de ses campagnes militaires ou de ses entreprises en mer¹⁰. La rhétorique de l'ordonnance laisse toutefois entendre que des abus avaient été commis par ces derniers. Dorénavant, les charges de lieutenant devaient être durablement établies dans les principaux ports tenus par la couronne. Il n'est toutefois pas possible de constater dans la documentation la mise en œuvre concrète de cette décision avant la fin du siècle suivant. Aussi, peut-on penser que les représentants locaux de l'amiral ne disposèrent pas partout et immédiatement d'une assise territoriale fixe. Les premières traces factuelles d'un lieutenant permanent affecté à La Rochelle datent de la seconde moitié du xv^e siècle (1476)¹¹. C'est aussi à cette époque que sont attestées des lieutenances

8 Jacques Bernard, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Paris, SEVPEN, 1968, p. 777 ; Yves Renouard (dir.), *Histoire de Bordeaux*, t. III, *Bordeaux sous les rois d'Angleterre*, Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1965, p. 268-269 ; Catherine Lauriot-Prévost, « La guerre de course en Bretagne pendant la guerre de Cent Ans », *Bulletin philologique et historique*, 1966, p. 61-79, *loc. cit.* p. 64.

9 Jean-Baptiste Vincent, *Un grand port français oublié. Brouage, la ville morte racontée par des documents*, Paris, Chapelot, 1914, p. 7.

10 *Les Édicts et ordonnances...*, *op. cit.*, ordonnance sur l'Amirauté, § 13.

11 ANF, X^{1A} 4818, fol. 8, 18 novembre 1476 : « Entre Jaques Garnier, lieutenant des Sables d'Olonne appellant de Braquet de Bracquemont, soy disant lieutenant de l'admiral de France a La Rochelle et demandeur en cas d'actemptas, d'une part, et Jehan et Guillaume Basires, intimez et defendeurs esdits cas d'actemptas, d'autre part ».

de l'Amirauté dans d'autres villes portuaires importantes du littoral, notamment à Abbeville (Picardie), Harfleur, Dieppe, Mont-Saint-Michel (Normandie).

En raison de la situation stratégique de la capitale aunisienne, qui était à la fois un centre névralgique du pouvoir royal dans le Centre-Ouest et la grande place commerciale française du golfe de Gascogne, à la fin du Moyen Âge le titulaire de l'office d'Amiral de France se trouva, à deux reprises, simultanément en charge de la circonscription administrative appelée gouvernement de La Rochelle. Dans le second quart du xv^e siècle, l'Aunis et la Saintonge se trouvaient en proie à de profonds désordres. La fidélité de la ville de La Rochelle et le contrôle des châtellenies environnantes étaient d'une impérieuse nécessité pour Charles VII qui voyait dans la Guyenne anglaise toute proche une menace incessante. Or, les nobles de Saintonge, mêlés à la Praguerie, vivaient avec difficulté les réformes imposées par le roi¹². Les agissements des frères Plusqualec furent une manifestation de cette contestation larvée, mêlée du sentiment d'impunité propre au milieu militaire de l'époque. Depuis 1423, leur famille tenait de leur oncle Henri la seigneurie de Taillebourg située sur la Charente¹³. À partir de cette base, ils avaient usé de leur autorité, de leurs baleiniers et de leurs armes pour ponctionner les acteurs du commerce qui fréquentaient le littoral saintongeais. C'est dans ce contexte agité que Charles VII, désirant installer dans la région un fidèle capable de rétablir l'ordre sur terre comme sur mer, nomma Prigent de Coëtivy successivement aux charges de gouverneur de La Rochelle en 1437 puis d'Amiral de France en 1439. Un long conflit l'opposa à Maurice de Plusqualec et sa famille à propos de la possession de la seigneurie de Taillebourg dont il voulut les déloger¹⁴. En 1441, il résolut de s'en emparer par la force ; il fit emprisonner les frères et une enquête à charge menée par les gens de l'Amiral à La Rochelle s'acheva par l'exécution de leurs hommes de main. Au Parlement, pour se justifier, l'Amiral détourna le procès sur les actes de violence et les déprédations commis par les Plusqualec. Par la suite, au moment où il s'agit de consolider la reprise de la Guyenne, Jean de Montauban occupa lui aussi, entre 1461 et 1466, les charges d'Amiral de France et de gouverneur de La Rochelle¹⁵.

12 Robert Favreau, « La Praguerie en Poitou », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. 129, n° 2, 1971, p. 277-301.

13 Henry de Plusqualec fut également gouverneur de La Rochelle : ANF, J 475, n° 98/1, 16 septembre 1422.

14 Léopold Delayant, « Le procès des frères Plusqualec », *Archives historiques du Poitou*, 1873, p. 217-251 ; Claude Gauvard, « Le roi de France et le gouvernement par la grâce à la fin du Moyen Âge : genèse et développement d'une politique judiciaire », dans Hélène Millet (dir.), *Suppliques et requêtes. Le gouvernement par la grâce en Occident (xii^e-xv^e siècle)*, Rome, École française de Rome, 2003, p. 371-404, *loc. cit.* p. 394-397 ; Loïc Cazaux, « Le Parlement et la guerre au xv^e siècle : l'affaire Plusqualec », dans Olivier Descamps, Françoise Hildesheimer et Monique Morgat-Bonnet (dir.), *Le Parlement en sa Cour. Études en l'honneur du Professeur Jean Hilaire*, Paris, Champion, 2012, p. 133-148.

15 BnF, Coll. Clairambault, 963, 10 septembre 1461.

Enfin, c'est une particularité de La Rochelle que d'avoir accueilli à partir de 1472 les lieutenants de deux amirautes concurrentes, celle de France et celle de Guyenne. Il s'agissait d'un héritage de la politique d'indépendance menée par Charles de France. Leur coexistence étant impossible, Louis XI trancha l'année suivante en faveur de l'amirauté provinciale, tout en garantissant aux lieutenants du roi installés en Aunis, Poitou et Saintonge un rattachement au parlement de Paris et non de Bordeaux¹⁶. On imagine que ce compromis ne favorisa pas l'affirmation du droit maritime ni la lutte contre les malfaiteurs. Les confusions tant juridiques que juridictionnelles, malgré la volonté affichée par les autorités de contenir la violence en mer, laissaient une bonne marge de manœuvre aux initiatives pirates. De ce fait, toutes sortes d'abus et de malentendus persistaient. La témérité des « écumeurs » ne fut pas entamée, surtout dans les parages de La Rochelle, si fréquentés et si propices à la surprise.

L'organisation et les compétences de l'Amirauté

À La Rochelle comme dans les autres grands ports du roi, la désignation du lieutenant et de ses officiers appartenait à l'Amiral de France. En la matière, le recrutement ne différait pas des offices équivalents, comme ceux de baillis ou de sénéchaux : les quelques lieutenants connus laissent entrevoir la nomination d'hommes venus de la petite noblesse ou du milieu des juristes¹⁷. Pour exécuter ses commandements et ses mandements, le lieutenant de l'amiral eut d'abord recours aux personnels royaux du lieu. L'entourage du lieutenant, destiné à le suppléer dans ses tâches, était limité à quelques officiers permanents, généralement un receveur, parfois un procureur, et tardivement quelques sergents propres, appelés « sergent de l'amiral » ou « sergent de l'Amirauté »¹⁸. Comme c'est autour des droits perçus par l'Amiral que s'est développée l'institution, le receveur apparaît comme l'officier en second le plus constant auprès du lieutenant. Il cumule parfois l'office de procureur de l'Amiral¹⁹. Ainsi, trouve-t-on Pierre Gabian exerçant la fonction de receveur général de l'Amiral à Rouen dès 1371 : il est chargé de percevoir les droits mais aussi de liquider les prises²⁰.

16 A. Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes...*, *op. cit.*, p. 146-149. Michel Vergé-Franceschi, « Les amiraux de France : 1492-1592 - Treize terriens », dans Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La France et la mer au siècle des Grandes découvertes (1492-1591)*, Paris, Tallandier, 1993, p. 179-180.

17 M^e Etienne Brun est dit lieutenant de Prigent de Coëtivy en tant que gouverneur de La Rochelle en 1445 ; le premier personnage connu en tant que lieutenant de l'Amiral de France à La Rochelle est Braquet de Braquemont.

18 Auguste Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes...*, *op. cit.*, p. 283-305, p.j. n^oV (ANF, X^{1a} 8321, fol. 331v-333) : « Ce presupposé défend et dit que l'admiral a toute juridiction tant a la table de marbre que a La Rochelle et ailleurs, y a ses lieutenans, sergens et officiers ».

19 ANF, X^{1a} 8321, fol. 328, 6 avril 1492 : Guillaume Pineau, receveur et procureur de l'Amiral à La Rochelle.

20 ANF, X^{1a} 22, fol. 239v, 22 septembre 1371.

Au ^{xiv}^e siècle, pour rendre justice, le lieutenant pouvait également compter sur quelques prud'hommes, c'est-à-dire des notables du lieu, experts dans le fait de la mer et qui, progressivement, devinrent ses assesseurs permanents²¹. Deux compilations du ^{xv}^e siècle, conservées aujourd'hui à la Bibliothèque nationale (NAF 10251) et à la British Library (Sloane, ms. 2423) indiquent à partir de quels textes l'Amirauté jugeait les causes qui lui étaient soumises. La première contient l'ordonnance du 7 décembre 1373²², ainsi qu'un document intitulé *Ensuivent cy apres aucuns droiz que doit prendre et avoir monseigneur l'admiral de France a cause de son office de admiralité*²³. En plus de déterminer le montant de ses droits et revenus, ce texte mentionne à l'article 19 que « ledit admiral doit administrer Justice a tous marchans selon les drois, coustumes et usages d'Olleron ». Une version des *Rôles ou Jugements d'Oléron* y est d'ailleurs attachée. La seconde compilation, dont on peut penser qu'elle a appartenu à Louis Malet, sire de Gravelle et amiral de Charles VIII et de Louis XII, contient de plus la *Charte aux Normands*, utile en particulier pour ses dispositions particulières quant au droit de *Varech*, ou droit d'épave.

Selon le troisième article de l'ordonnance du 7 décembre 1373, la compétence de l'Amiral recouvre en principe « la cognoissance, jurisdiction, correction et punition de tous les fait de ladite mer et des dependances, criminellement et civilement ». Notre dépouillement des appels de l'Amiral soumis au Parlement jusqu'au règne de Louis XI permet de repérer que les affaires de prises, issues de la guerre ou de représailles, représentent pour le Moyen Âge l'écrasante majorité des cas qui sont soumis à l'Amirauté. Les autres attributions de l'Amiral de France, c'est-à-dire la connaissance des naufrages, l'armement des navires et la distribution du butin, ne donnèrent lieu qu'à d'exceptionnelles poursuites.

Le ressort territorial de l'Amiral de France englobait la mer et tout le littoral du domaine royal. En pratique, il couvrait la Picardie, la Normandie, l'Aunis et la Saintonge, tandis que les principautés de Flandre, de Bretagne, de Guyenne et de Provence disposaient de leur amirauté propre. La juridiction de la lieutenance de La Rochelle s'étendait des limites de la Bretagne au nord, à l'estuaire de la Gironde au sud. Dès lors qu'un cas se produisait à l'intérieur de ce ressort, les sujets du roi de France comme ceux d'un souverain étranger pouvaient exercer un recours devant l'Amiral. Le déroulement d'une action en justice menée

21 ANF, X¹^a 25, fol. 220v, 13 juillet 1399. Voir aussi : ANF, 1AP 567, 18 octobre 1441, pour la lieutenance du Mont-Saint-Michel.

22 Le manuscrit donne la date du 6 décembre 1373. Le texte a été édité à plusieurs reprises, notamment par Antoine Fontanon, *Les Édicts et ordonnances...*, éd. cit., p. 10; *Ordonnances des rois de France de la troisième race*, op. cit., p. 640-644.

23 *Les Édicts et ordonnances...*, éd. cit., p. 864; Travers Twiss (éd.), *The Black Book of the admiralty*, London, Longman & Co, vol. 1, 1871, p. 443-452; Gaston Zeller, *Les Institutions de la France au ^{xv}^e siècle*, Paris, PUF, 1948.

en la cour de l'Amiral nous est connu dans ses grandes lignes. La procédure « ordinaire » était accusatoire²⁴. Le capteur n'ayant pas obligation de se faire attribuer sa prise par jugement pour en assurer la légalité, c'était à sa victime de prouver que celle-ci était illicite en saisissant l'Amiral ou l'un de ses lieutenants. Depuis l'ordonnance de 1373, la procédure pouvait être également inquisitoire, tout du moins en partie. En effet, le principe exigeait que les auteurs d'une prise, de retour au port, en fassent la déclaration au lieutenant de l'Amiral du lieu de déchargement pour lui permettre de percevoir le dixième. À partir de ces éléments, celui-ci procédait à une enquête sur la provenance du butin et sur les circonstances de la prise. Il avait donc la possibilité de se saisir lui-même des cas problématiques ou douteux. C'est aussi en sa présence que s'opérait le partage²⁵.

40

En tant qu'instance territoriale, la lieutenance de La Rochelle était compétente pour connaître en premier ressort l'ensemble des causes relevant des prérogatives de l'Amiral de France. Comme pour les autres juridictions d'exception, celles du maréchal et du connétable de France, ou encore celle du grand maître des eaux et forêts, les appels allaient directement devant l'Amiral, ou son lieutenant, à la table de marbre du palais de justice à Paris²⁶. Il était même recommandé aux lieutenants détachés dans les grands ports d'y renvoyer directement les causes les plus compliquées, comme celle de la prise dans des ports du royaume de Castille de navires portugais par des « corsairs » de La Rochelle, alors qu'était en vigueur une trêve avec le Portugal²⁷. En dernier recours, les appels des jugements de l'Amiral de France se rendaient jusqu'au Parlement²⁸.

Outre l'exercice de la justice, le lieutenant s'occupait, de concert avec son receveur, de la perception des divers droits appartenant à l'Amiral de France. Le plus ancien et le plus important était le dixième retenu sur toutes les prises maritimes. Son produit était capital puisqu'il alimentait l'essentiel du budget de l'institution. Les revenus issus des captures de navires et de biens étrangers servaient en principe exclusivement au financement de la flotte royale, ce qui ne contribuait pas à éradiquer les agissements des pilleurs des mers. L'arrêt de leurs activités aurait en effet impacté le budget essentiel au maintien de la flotte de guerre. L'Amiral percevait également la moitié des amendes perçues sur les jugements rendus par son tribunal à la table de marbre et l'entièreté de celles

24 A. Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes...*, *op. cit.*, p. 35 sq.

25 ANF, X^a 4807, fol. 118, 119-119v et 122, juin 1461.

26 L'Amiral de France y recevait ses causes peut-être depuis l'ordonnance de 1373. Mais le premier appel de l'Amiral au Parlement, dans lequel est mentionné sa juridiction « *in suo auditorio tabule marmoree palatii nostri regali Parisius* », ne date que du 19 juillet 1399 : ANF, X^a 46, fol. 220v.

27 ANF, X^a 63, fol. 047-052, mars 1418, édité par A. Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes...*, *op. cit.*, p. 283-305, p.j. n° 11 et ANF, X^{ic} 102, n° 85-90, août 1411.

28 Le premier conflit au Parlement impliquant l'Amiral de France date du 8 mars 1376 : ANF, X^a 25, fol. 33-33v.

perçues dans les sièges d'Amirauté²⁹. Il disposait par ailleurs de divers droits. Plusieurs concernaient les navires : cinq sous appliqués sur le premier flottage, c'est-à-dire sur la mise à l'eau d'un nouveau bâtiment ; un denier d'argent sur les bateaux à gros timon ; douze deniers d'argent sur les navires armés pour la guerre ou pour le commerce³⁰. Il encaissait aussi le tiers des épaves³¹ et le vingtième des marchandises transportées en convoi sous la garde de sa flotte³².

LES ENJEUX CONTRADICTOIRES DE LA GUERRE ET DE LA PAIX

Afin de contenir les déprédations perpétrées sur mer, voire de protéger les pêcheurs et les marchands nationaux et étrangers, plusieurs dispositifs ont été mis en place, pour la plupart confiés à l'Amiral de France.

Les convois

À l'image de ce que pratiquaient les grandes principautés du royaume – Flandre depuis 1371, Bretagne depuis 1372 – ou d'autres nations maritimes – Angleterre, Hanse germanique –, l'Amiral de France avait en charge d'organiser des convois pour protéger le transport maritime de ses ressortissants³³. Il lui revenait « la conduite par la mer de toutes flottes de navires de marchandise et non aultre³⁴ ». Cependant, l'application de cette mesure ne paraît pas avoir été, dans un premier temps tout du moins, très répandue chez les amiraux français. Il faut dire que les ports placés sous leur autorité – spécialement celui de La Rochelle – étaient davantage des destinations de flottes étrangères qui venaient y commercer, plutôt que des lieux d'armement d'où partaient des vaisseaux français. Qu'avaient-ils donc à protéger qui exigeât le déploiement d'une telle logistique ? Par ailleurs, l'attaque de bâtiments arborant le pavillon du roi de France exposait leurs auteurs à des rétorsions auxquelles peu de nations se risquaient à s'exposer. C'est ce qui explique sans doute que cette compétence ait été peu usitée, et donc largement ignorée des historiens, les expéditions

29 BnF, NAF 10251, fol. 8, § 6 et 7.

30 *Ibid.*, § 8.

31 *Ibid.*, § 13-14.

32 *Ibid.*, fol. 9, § 18.

33 Voir sur ce sujet l'étude récente d'Alain Gallicé et Laurence Moal, « Le convoi de la mer breton (1372-1559) : une stratégie de mutualisation des risques ? », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 120, n° 2, « Face aux risques maritimes. La pluriactivité et la mutualisation comme stratégies individuelles et collectives (XIII^e-XVIII^e siècle) », dir. Mathias Tranchant, 2013, p. 153-178 ; voir aussi M. Russon, *Les Côtes guerrières*, *op. cit.*, p. 257-265 ; Joachim Darsel, « La protection des flottes du vin au Moyen Âge dans la Manche et dans l'Atlantique », *Bulletin philologique et historique*, 1958, p. 185-195 ; Fernand Bagot, « Le trafic maritime breton et sa protection sous Henri II : le "convoi de la mer" et les états de Bretagne », *Bulletin philologique et historique*, 1958, p. 819-827.

34 BnF, NAF 10251, fol. 9, § 18.

groupées bretonnes ou flamandes, beaucoup plus nombreuses, retenant davantage l'attention. Dans ses grands principes, le convoi était une réponse sérieuse à l'insécurité maritime. Réunissant en des endroits et des moments précis de l'année tous les navires affrétés pour une même destination, il était souvent épaulé de vaisseaux armés en guerre, ce qui offrait à ses participants une protection efficace contre les écumeurs³⁵. Mais, comme l'écrit avec justesse Marc Russon, c'était « l'arme des nations navales faibles³⁶ ». Aussi n'en trouve-t-on pas trace pour La Rochelle.

Les sauf-conduits

42 Il convient à ce sujet de distinguer deux formes de sauf-conduits : une collective et une individuelle. Depuis la fin du XII^e siècle, les souverains anglais puis français avaient pris l'habitude de promulguer des sauf-conduits généraux pour garantir l'économie de certains ports – La Rochelle, Bordeaux – ou réactiver le commerce en temps de paix. À partir de 1373, il fut confié de surcroît à l'Amiral de France le pouvoir exclusif de délivrer des saufs-conduits individuels – article 18 de l'ordonnance. Nous ne disposons malheureusement que de peu d'informations sur la remise de ces documents. Une enquête menée en octobre-novembre 1441 par Robert Perault, commis par Prigent de Coëtivy pour étudier la lieutenance du Mont-Saint-Michel, révèle l'octroi de 34 sauf-conduits à des Anglais pour « passer la mer » ou « marchander en leur parti », à un prêtre pour « passer en Angleterre », et à plusieurs marchands et marins-pêcheurs normands pour « marchander » et « pêcher ». Ces actes étaient délivrés moyennant trois, quatre, voire six saluts d'or – pièce valant chacune 25 sous, c'est-à-dire une fortune – par trimestre³⁷. Quant aux exemples de procès que l'on trouve en France, ils concernent soit de faux sauf-conduits, soit des marins anglais victimes de prises malgré la détention du document protecteur. Citons à ce titre les exemples de Bernard Maige, marchand de vin anglais victime d'une attaque le 15 août 1468, ou de Jean Bastondu, marin boulonnais, qui attaqua des marchands bretons en 1491 parce qu'ils ne disposaient pas de leur sauf-conduit à bord³⁸.

35 Philippe Dollinger, *La Hanse (XII^e-XVI^e siècle)*, Paris, Aubier-Montaigne, 1964, p. 183 ; J. Darsel, « La protection des flottes du vin... », art. cit., p. 188-189.

36 M. Russon, *Les Côtes guerrières*, op. cit., p. 265.

37 ANF, 1AP567, octobre 1441.

38 Sur l'affaire Bastondu, voir ANF, X^{1A} 8321, fol. 328, 6 avril 1492 ; X^{1A} 8321, fol. 331v-333, 10 avril 1492 (A. Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes...*, op. cit., p. 283-305, p.j. n^o V) ; X^{1A} 9319, n^o 87, 9 août 1488 (*Lettres de Charles VIII, roi de France : publiées d'après les originaux pour la Société de l'histoire de France*, éd. Paul Pélicier, t. II : 1488-1489, Paris, Renouard, 1900, p. 202-203) ; X^{1A} 8321, fol. 197v, 29 juillet 1491. Sur l'affaire Bernard Maige, voir ANF, X^{1A} 4811, fol. 309, 6 mars 1470 ; X^{1A} 103, fol. 148v-150v, 26 mai 1470 ; X^{1A} 104, fol. 307v-308, 16 mars 1471.

Enfin, les souverains français cherchèrent à distinguer les actes dont ils étaient les commanditaires, des prises et des violences initiées hors du champ de leur approbation. L'armement privé d'un navire pour la guerre fut ainsi conditionné par l'obtention auprès de l'Amiral d'un congé approprié (article 3). Cette autorisation n'était pas une lettre de marque et n'en exonérait pas, mais un moyen de s'assurer de la qualité de l'armement des navires ainsi que des intentions des armateurs. D'autre part, toute prise faite en mer et ramenée en France devait être soumise au jugement de l'Amirauté.

De surcroît, la notion de course, bien que le terme restât encore peu employé dans les jugements et accords, fut régulièrement précisée à la fin du Moyen Âge. En théorie, elle était la seule action navale guerrière menée par des personnes privées couverte par les autorités royales. En temps de paix, sa légalité reposait d'abord sur la délivrance par la puissance publique – le roi, le Parlement, l'Amiral, voire une juridiction inférieure – de lettres, dites de « marque ou représailles » (*marchorum seu represalliarum*)³⁹, autorisant un ressortissant à saisir des biens appartenant à des sujets d'une nation étrangère⁴⁰. Parmi la multitude de conflits dus à des marques qui ont été renvoyés au Parlement, citons le cas de deux marchands d'Amiens, Jean Le Monnier et Jean Grévin, qui détenaient une marque de 3 360 livres contre tous les sujets du duc Albert de Hainaut. Ils firent d'abord saisir et vendre un navire hollandais à Tournai en 1402⁴¹. Puis, en 1406, lorsqu'ils voulurent achever l'exécution de leur permis en se réservant un navire de Bohême arrivé à Harfleur et chargé de poissons séchés, le patron leur rétorqua que la cargaison appartenait en réalité à des marchands d'Allemagne, lesquels fournirent un certificat des autorités de la ville de Deventer. Français et Allemands se constituèrent partie, et l'on découvrit après enquête qu'une partie des poissons n'appartenait pas en effet aux Hollandais. Une entente fut finalement trouvée sur le partage du montant de la vente⁴².

Depuis sa naissance dans les années 1260, la marque s'exerçait, en riposte et dédommagement de pertes subies, sur l'offenseur lui-même ou sur ses

39 ANF, X^{2A}14, fol. 99v, 21 janvier 1403 : « Item, qu'il ne loist a aucun faire guerre, user de marques ou represailles sans le congié et jugement du roy, lui bien adverti en son grant conseil. Item, que qui veult user de marques ou represailles, il le doit faire moderement » ; X^{1A} 53, fol. 233-234, 6 juillet 1406.

40 Auguste Dumas, « Deux procès de prises maritimes à l'époque de la guerre de Cent Ans », *Revue générale de droit international public*, 1909, p. 5-45, *loc. cit.* p. 6-8 ; Jean de Croizier, *Histoire du port de Bayonne*, Bordeaux, Y. Cadoret, 1905, p. 79-83.

41 ANF, X^{1A} 48, fol. 223v-224v, 15 août 1401 ; X^{1A} 49, fol. 155v-156v, 8 juin 1402. La même marque donna lieu en 1404 à une suite d'exécution sur deux navires de Zélande : ANF, X^{1A} 52, fol. 412-412v, 12 septembre 1405. Voir Marie-Claire Chavarot, « La pratique des lettres de marque d'après les arrêts du Parlement (XIII^e-début XV^e siècle) », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. 149, n^o 1, 1991, p. 51-89, *loc. cit.* p. 77.

42 ANF, X^{1A} 53, fol. 233-234, 6 juillet 1406.

compatriotes, dès lors que la justice de ces derniers n'avait pas permis d'obtenir réparation⁴³. Déjà, du temps de Philippe le Bel, un particulier devait en faire la demande auprès du prince, sauf en cas de légitime défense. Ainsi, par son action de contrôle, elle offrait au roi la possibilité théorique de faire respecter les trêves et accords de paix. En période de conflit, par contre, le champ légal de la course était plus large. Il semble que l'état de guerre suffisait à justifier les représailles, pourvu que les prises soient immédiatement déclarées à l'Amirauté. Il faut ajouter que par ce moyen le roi pouvait mobiliser à moindre coût des forces navales contre une puissance adverse.

L'opposition des compétences juridictionnelles

44 En réalité l'Amirauté n'était pas la seule à arbitrer les actes de piraterie. Selon leurs compétences, les parlements, les sénéchaussées, les cours seigneuriales et les échevinages pouvaient aussi être saisis⁴⁴. C'est ainsi que le 4 août 1318, le parlement de Paris enjoignit au sénéchal de Saintonge de procéder au jugement de la réclamation de Dominique de Bordeaux, maître d'un navire appelé le *Saint André* de Bayonne, qui accusait des marchands de La Rochelle de l'avoir incendié. Le maire et le prévôt de La Rochelle, initialement chargés de l'affaire, s'étaient en effet montrés fort négligents à punir ce crime⁴⁵. On voit aussi en 1450, le maire Jean Langlois et Guillaume d'Aumusson, chef de la garnison de La Rochelle, faire arrêter, sur l'ordre du lieutenant du gouverneur de la ville, un nommé Michel de Saint-Germain, convaincu de prise illégale⁴⁶. La pluralité des juridictions dont les compétences se chevauchaient, complexifiait les rouages judiciaires, multipliait les possibilités de litige et de recours, et retardait les jugements⁴⁷. Cet état de fait s'observait tout particulièrement lorsque se trouvaient impliqués dans le règlement des causes les autorités seigneuriales et royales. Par exemple, en 1480, des représentants de l'Amirauté de France, dont Yvon Barnage, commis de l'Amiral à La Rochelle, tentèrent de s'emparer d'un navire espagnol naufragé à Noirmoutier et se heurtèrent à l'opposition de La Trémoille qui défendait son droit d'épaves et disposait en propre d'une prétendue « Amirauté ».

43 M.-C. Chavarot, « La pratique des lettres de marque... », art. cit., p. 56.

44 Michel Bochaca, « Le règlement des litiges commerciaux entre bourgeois et étrangers : les juridictions compétentes pour "fait de marchandises" à Bordeaux du milieu du x^v^e au milieu du xvi^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 117, 2010, p. 135-147.

45 *Actes du Parlement de Paris*, éd. Edgar Boutaric, 1^{re} série, t. II, Paris, 1867, n° 5497.

46 *Lettres reçues et envoyées par le Parlement de Paris, 1376-1596*, éd. Suzanne Clemencet et Michel François, Paris, Imprimerie nationale, 1961, n° 222.

47 Jean-Luc Sarrazin, « L'État et la seigneurie : le contrôle du littoral poitevin à la fin du Moyen Âge », dans Gérard Le Bouëdec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du x^v^e au x^x^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 38 ; Robert Favreau, « Les ports de la côte poitevine au x^v^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1962, p. 13-61, loc. cit. p. 30-31.

Le mode de financement de la charge d'Amiral sous-tendait par ailleurs une corruption plus ou moins généralisée. L'exemple rochelais présente à cet égard un cas particulièrement significatif. Le 5 mars 1418, un arrêt du parlement de Paris ordonna la restitution de navires portugais qui avaient été pris par des corsaires de La Rochelle dans des ports du royaume de Castille, alors allié de la France et en trêve avec le Portugal⁴⁸. L'affaire opposait quatre marchands portugais d'une part, le gouverneur, le maire – Pierre de Villaines et Guillaume de Han – et une quarantaine d'habitants de La Rochelle d'autre part. En 1405 et 1406, quatre navires lusitaniens, chargés de marchandises diverses pour une valeur de 25 850 écus d'or, avaient été saisis par des marins rochelais dans les ports de Vivero et Laredo, alors qu'ils bénéficiaient de la sauvegarde du roi de Castille. Parmi les baleiniers incriminés, deux d'entre eux appartenaient au gouverneur et au maire de La Rochelle. Ils ramenèrent leur butin en Aunis où ils se le distribuèrent avec la complicité de l'Amirauté. Les Portugais clamèrent que ces prises auraient été réalisées en violation de la sauvegarde castillane et des privilèges de leurs villes d'origine. Quant aux accusés, ils rappelèrent qu'après l'expiration des trêves entre la France et l'Angleterre, les Anglais et les Portugais interceptaient tout le commerce et se livraient à un négoce d'armes, ce qui justifiait l'armement, sous l'impulsion du gouverneur, de navires de course pour lutter contre eux. Des commissaires furent envoyés par le roi de France pour prendre connaissance des faits. Les corsaires rochelais demandèrent, eux, un renvoi devant la juridiction de l'Amiral. L'affaire traînant en longueur, le roi de Castille menaça de délivrer des lettres de marque; aussi, le roi de France chargea-t-il deux autres commissaires de boucler le dossier. Après une enquête faite à l'étranger, la cour condamna les défenseurs à restituer les navires et marchandises dont ils s'étaient emparés.

Les détails complexes des plaidoiries de ce litige ne nous intéressent pas directement ici. L'essentiel tient au fait que les deux opposants cherchèrent à tirer parti, au mieux de leurs intérêts, de l'implication de trois juridictions différentes dans le même procès : le gouvernement de la ville, l'Amirauté et le parlement de Paris. La première, engagée comme défenseur, n'était pas habilitée à rendre un jugement dans un tel cas. Elle n'était pas non plus autorisée à produire des lettres de marque. Elle chercha néanmoins à légitimer les actions des Rochelais en mettant en avant le fait qu'ils avaient agi en temps de guerre, qu'ils avaient déclaré leurs prises devant le lieutenant de l'Amiral et qu'ils s'en étaient donc tenus à la réglementation en vigueur. Il faut ajouter que les

48 ANF, X^{1A} 63, fol. 47-52, édité par Auguste Dumas dans *Étude sur le jugement des prises maritimes...*, *op. cit.*, p. 283-305, p.j. n° II. L'affaire a donné lieu à plusieurs arrêts, mandements et plaidoiries entre 1407 et 1411, notamment ANF, X^{1A} 4788, fol. 160v; X^{1A} 55, fol. 90; X^{1A} 56, fol. 212; X^{1A} 56, fol. 27; X^{1A} 56, fol. 89; X^{1A} 58, fol. 28v; X^{1A} 58, fol. 66v; X^{1A} 58, fol. 80.

lieutenants de l'Amirauté étaient souvent corrompus. L'intérêt financier que constituait le dixième des prises ne garantissait pas l'impartialité de ces hommes. Aussi, les sujets des puissances étrangères préféraient-ils, pour l'avenir de leurs requêtes, avoir affaire aux juges ordinaires du royaume plutôt qu'à ceux de l'Amiral. Il n'est donc pas étonnant que les Rochelais aient insisté, en vain, pour que la procédure soit traitée devant la cour de l'Amiral, à la table de marbre. Mais l'affaire fut instruite, comme il se devait quand la réclamation était appuyée par une puissance étrangère, au parlement de Paris. Les Portugais purent en tirer avantage, et soutenir le fait que les alliances existant entre la France et la Castille impliquaient les Français dans la trêve alors passée entre l'Espagne et le Portugal. De prise légale de course, leur action devint ainsi acte de piraterie illicite⁴⁹.

46

Si la recherche des compétences de juridiction retardait régulièrement la prononciation des sentences, ces mêmes juridictions pouvaient aussi être amenées, pour des raisons financières, à se disputer certaines causes. Ainsi, le 23 décembre 1484, Charles VIII fit réponse à la requête de l'Amiral de France. Il avait fait équiper plusieurs navires appartenant à un nommé Jehan Codelain, « de pouldres, pavez et lances, pour le fait de la guerre afin de pourchasser les Anglais et autres ennemis du royaume. Par quoy a ce moien, luy compecte et appartient, a cause de sondit office d'amirauté, la dixiesme partie de tous les biens et choses qui par iceulx peuvent estre gaignez ». Codelain, qui avait « gagné et conquiz sur les ennemis beaucoup de biens », dut faire escale au port du Plomb parce que plusieurs de ses hommes étaient blessés et que ses bâtiments nécessitaient certaines réparations. Là, les officiers de l'amiral de Guyenne, monsieur de Cominges, saisirent tous les biens contenus dans les navires, « empeschent par ce moien le droit appartenant a mondit sieur l'admiral [de France] ». Dans le différend qui opposa les deux Amirautés, le roi ordonna au bailli d'Aulnis et gouverneur de La Rochelle de faire une enquête sur ces faits. Si l'enquête devait conclure que lesdits biens furent effectivement saisis par l'amiral de Guyenne, le dixième des prises serait remis à l'Amiral de France⁵⁰.

La couronne française a saisi l'occasion des troubles provoqués par la guerre de Cent Ans pour mieux améliorer l'encadrement et la défense du transport maritime et des littoraux. La redéfinition des attributions de l'Amirauté

49 ANF, X^{1a} 63, n° 47, dans A. Dumas, *Étude sur le jugement des prises maritimes...*, *op. cit.*, pièce n° II. Cette affaire fut longuement étudiée par l'auteur dans « Deux procès de prises maritimes... », art. cit., p. 11-29. On peut suivre certains déroulements de l'instruction dans : ANF, X^{1c} 102, n° 85-90 ; Archivo General de Simancas (Espagne), Estado, Castilla, leg. 1-1°, fol. 101 et 103.

50 *Procès-verbaux des séances du Conseil de régence du roi Charles VIII pendant les mois d'août 1484 à janvier 1485*, éd. Adhelm Bernier, Paris, Imprimerie royale, 1836, p. 226-227.

constitua l'axe majeur de cette politique. À la lumière de l'exemple rochelais, il apparaît que l'ordonnance émise par Charles V en 1373 constitua le socle de son affermissement et de son déploiement. Même si toutes les dispositions de ce texte ne furent pas tout de suite mises en œuvre, il imposa rapidement l'institution comme le fer de lance de la lutte contre l'insécurité et les déprédations commises sur mer. Puis, dans la seconde moitié du xv^e siècle, la criminalité maritime connaissant un certain regain, les termes de l'ordonnance furent plus complètement appliqués, l'implantation à La Rochelle d'un lieutenant permanent, voire la présence personnelle de l'Amiral en tant que gouverneur de la ville, en étant de bonnes illustrations.

Pour autant, force est de constater que les réponses apportées demeurèrent insuffisantes. L'armature administrative, encore trop légère, n'était guère en mesure d'affirmer et de faire respecter l'autorité et les prérogatives de l'Amiral. De surcroît, le mode de financement de l'Amirauté favorisait les abus des lieutenants et de leurs agents, et fragilisait les tentatives de pacifier les navigations. Et puis, durant la seconde moitié du xv^e siècle, alors que les tensions internationales se relâchaient progressivement du point de vue des opérations terrestres, elles semblent s'être davantage exprimées sur mer et le long des littoraux, l'Amirauté ne jouant alors dans la défense de ses ressortissants qu'un rôle secondaire. Malgré la volonté affichée par les autorités de contenir la violence en mer, les confusions tant juridiques que juridictionnelles laissaient une bonne marge de manœuvre aux initiatives pirates. De ce fait, toutes sortes d'abus et de malentendus persistaient. La témérité des « écumeurs » ne fut donc pas entamée.

DE L'AMIRAUTÉ DE BRETAGNE
AUX AMIRAUTÉS EN BRETAGNE

Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares
Université de Bretagne-Sud

Cet article est un essai de synthèse pour présenter les acquis d'un ouvrage collectif, *L'Amirauté en Bretagne des origines à la fin du XVIII^e siècle*, publié sous la direction de Gérard Le Bouëdec, en 2012, aux Presses universitaires de Rennes¹, ouvrage qui présente pour la première fois l'édition complète de la thèse fondamentale de Joachim Darsel intitulée *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, avec les contributions essentielles de Marc Russon, Gérard Le Bouëdec, Morgane Vary, Alain Berbouche, Olivier Levasseur, Pierre Martin, Sylviane Llinares². Qu'ils en soient remerciés et qu'ils trouvent dans cet article, nous l'espérons, un reflet de leur apport à la richesse ce livre. Il est dédié à Jean-Christophe Cassard, professeur d'histoire médiévale à l'université de Brest, décédé en 2012, qui avait assuré la correction de la partie médiévale de la thèse de Joachim Darsel et contribué à l'élaboration de la bibliographie.

À l'origine, l'amirauté désigne la fonction d'amiral, commandant temporaire d'une expédition navale, avant de devenir une dignité érigée en office puis une juridiction dédiée aux causes maritimes qui devient une juridiction extraordinaire et une circonscription sur le littoral pour l'administration de la Marine. Dans la Bretagne ducal, dans les deux derniers siècles de l'époque médiévale, le titre d'amiral est porté par le chef suprême d'une expédition navale mais la dignité n'est élevée en office que vers la fin du XIV^e siècle, c'est-à-dire

- 1 Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne. Des origines à la fin du XVIII^e siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel, « L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution »*, Rennes, PUR, 2012.
- 2 . Marc Russon, « Le duché de Bretagne, la mer et la guerre (XIV^e-XV^e siècle) », p. 17-32 ; Gérard Le Bouëdec, « La Bretagne et la mer du XV^e au XVIII^e siècle : un profil original » et « L'historiographie maritime et littorale en Bretagne sur la période XIII^e-XVIII^e siècle (1960-2011) », respectivement p. 33-44 et p. 45-51 ; Morgane Vary, « L'État et l'appropriation du littoral sous Louis XIV », p. 377-390 ; Alain Berbouche, « Le fonctionnement des amirautés bretonnes au XVIII^e siècle : introduction », p. 389-390 ; Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les première décennies de leur existence », p. 391-415 ; Pierre Martin, « Les résistances des institutions seigneuriales et les commissions d'enquêtes en Bretagne sous l'Ancien Régime », p. 417-423 ; Sylviane Llinares, « Les amirautés bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », p. 425-442.

plus tard que dans le royaume. En revanche, sous les ducs il n'existe pas d'administration de l'amirauté pas plus que durant les deux premiers siècles du rattachement de la Bretagne à la France où ce sont les juges ordinaires qui traitent des causes maritimes. Il faut attendre 1691 pour que la juridiction extraordinaire des amirautés soit mise en place. Mais l'amirauté de Bretagne est une affaire politique très complexe, qui est au cœur de la thèse de Joachim Darsel, dont le gouverneur de Bretagne sort gagnant, son autorité s'élargissant au domaine de l'amiral, le duc de Chaulnes étant le dernier à l'exercer jusqu'à son éviction en 1695, la Bretagne rentrant alors dans le rang.

L'AMIRAUTÉ DE BRETAGNE SOUS LES DUCS

Contexte

50 Aux XIV^e et XV^e siècles, les Bretons deviennent des acteurs importants puis majeurs des échanges maritimes qui connaissent alternativement des périodes de croissance et de crise liées à la conjoncture économique, diplomatique, militaire. Nantes surtout et Saint-Malo sont les ports dominants, mais les petits ports ruraux ou semi-urbains intégrés dans les réseaux de cabotage international, connaissent une activité soutenue, comme l'ont montré Jean-Christophe Cassard³, Henri Touchard⁴ et Jean Tanguy⁵. Les ducs et les élites bretonnes ne dédaignent pas la mer : ils arment des navires au commerce et à la course, et naviguent eux-mêmes à l'occasion. En effet, la Bretagne est sur le front des conflits qui prennent souvent un caractère maritime entre la France et l'Angleterre. D'ailleurs le roi de France redoute les descentes anglaises dans un duché suspect d'anglophilie. Les interventions navales se multiplient avec la guerre de Succession de Bretagne de 1341 à 1364 par le soutien anglais à Jean de Montfort : débarquement anglais décisif à Hennebont pendant le siège de 1341, prise et occupation durable de Brest de 1342 à 1397... Les péripéties maritimes de la guerre de Succession ont été nombreuses. Les avatars du conflit et son insertion croissante dans la Guerre de cent Ans suscitent des raids à Saint-Malo en 1373, à Saint-Mathieu (Finistère), des embarquements-débarquements successifs de Jean de Montfort en 1378 par exemple⁶. Les raids ne cessent pas ensuite, et ont même tendance à se multiplier pendant tout le XV^e siècle.

3 Jean-Christophe Cassard, *Les Bretons et la mer au Moyen Âge. Des origines au milieu du XIV^e siècle*, Rennes, PUR, 1998.

4 Henri Touchard, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, Paris, Les Belles Lettres, 1967.

5 Jean Tanguy, *Le Commerce du port de Nantes au XV^e siècle*, Paris, A. Colin, 1956.

6 Très logiquement, vu l'occupation de la Normandie à cette date, cette flotte était en réalité surtout composée de navires normands, c'est-à-dire locaux. Voir à ce sujet Siméon Luce, *Chronique du Mont-Saint-Michel (1343-1468)*, Paris, Firmin Didot et Cie, 1862.

La piraterie sous toutes ses formes se développe. Le péril ne vient pas seulement d'Angleterre : Castillans, Portugais, voire Hanséates, sont impliqués dans des affaires de piraterie, mais il s'agit parfois aussi d'attaques françaises, pendant les périodes de guerre couverte ou ouverte entre le duc et le roi. Du XIII^e au XV^e siècle, la structuration de l'état ducal comporte un volet maritime non négligeable, à défaut d'une politique maritime au sens moderne du terme.

Un amiral mais pas d'administration spécifique de l'amirauté

Rien ne distingue l'amiral de Bretagne des amiraux anglais ou français. Il n'agit que sur commission ou mandement spécial du duc pour disposer de la flotte ou commander, le plus souvent nominalement, lors d'opérations navales menées effectivement par un vice-amiral, un gouverneur de ville ou un capitaine marchand. Les premiers amiraux ne sont d'ailleurs nommés que pour un temps déterminé. Titulaire d'un office à la fin du XIV^e siècle, membre de la cour ducal, l'amiral partage avec le duc la nomination des principaux officiers des forces navales. Les amiraux bretons, Jean de Penhoët, sous Jean V, ou Jean du Quélenec, vicomte du Faou, flanqué d'un vice-amiral – Alain de La Motte – ont souvent mené leur office en personne et avec un certain dynamisme. Cette relative efficacité tient en partie à la familiarité qu'eurent de la mer et de la navigation la plupart des titulaires de la charge, comme beaucoup de nobles bretons. Joachim Darsel soutient qu'il existe une flotte permanente de quelques nef, propriétés du duc, mouillées dans les havres de Saint-Malo, Morlaix, Brest, Guérande et Nantes. En période de conflit, elle s'enrichit de navires particuliers de seigneurs ou bourgeois marchands armés en guerre, contre une dotation, et commandés par des capitaines sur lesquels l'autorité de l'amiral laissait à désirer, même si au XV^e siècle celle-ci s'est affermie car il était secondé alors par un vice-amiral, et avait sous ses ordres directs un lieutenant général, des officiers subalternes et des commis. Pour Marc Russon, le duc ne dispose pas d'une flotte permanente. Certes, Jean IV et Jean V possèdent quelques navires qu'ils louent à des marchands ou font armer en guerre si besoin est, mais la *Barge du duc* – ou *Nef du duc* – ne constitue pas le noyau d'une véritable force navale. Le duc doit louer des navires pour mener ses opérations de police des mers contre des pirates, ou participer à la Guerre de Cent Ans aux côtés de son suzerain. Généralement, c'est l'amiral et son adjoint qui arment leurs propres navires au nom du duc, au nombre de quatre ou cinq, pour des opérations de garde-côtes, de chasse aux pirates ou de convoi. D'autres armateurs proches du pouvoir mettent leurs forces au service du duc contre rétribution, comme les Péan de Guérande ou les Coatanlem de Morlaix. Le service de l'amiral s'applique avant tout à l'organisation et au contrôle de la police de navigation. Mais le duc conserve pour lui-même tous les produits de la fiscalité maritime,

les juridictions ordinaires ont autorité sur les rivages, et l'Amiral ne peut délivrer ni les congés ni les passeports et commissions, ni le droit de bris. Son autorité sur la liquidation des prises et le traitement des rançons relève encore d'une commission du duc.

52 L'administration de l'amirauté et les droits relèvent du pouvoir ducal et de ses principaux officiers – chancelier et trésorier général. L'implication du duc sur la circulation maritime en Bretagne se lit à travers ses droits de bris et de brefs ou de brieux, mentionnés dans les jugements d'Oléron puis la coutume de Bretagne⁷. Trois sortes de brefs garantissent la libre circulation et la protection de la navigation et du commerce maritimes au large de la Bretagne. Le bref de sauveté met à l'abri du droit de bris que des seigneurs peuvent par usurpation exercer en cas de naufrage. Le bref de conduite assure un service de convoi et de guidage pour échapper aux pièges de la navigation côtière. Le bref de victuailles garantit le droit d'acquérir vivres et rafraîchissements dans les ports de Bretagne. Ils sont délivrés et signés par la chambre des comptes de Bretagne aux receveurs du duc dont les bureaux, tenus par des commis, sont implantés dans les principaux ports et havres bretons. Il existe même des bureaux à Bordeaux et à La Rochelle, privilèges concédés au duc, où les capitaines se rendant en Bretagne pouvaient les acquérir. L'institution d'un convoi en 1372 pour assurer la sécurité des flottes du vin devint un véritable service public pour les flottes marchandes naviguant entre la pointe de Bretagne et la Guyenne. L'escorte, constituée de 4 à 17 navires, le plus souvent autour de la dizaine, surtout des nef, d'un tonnage maximum de 300 tonneaux, disposant de 500 à 1 000 combattants, se place en mer d'Iroise au niveau de Saint-Mathieu dans le chenal Saint-Mahé ou dans le passage du four en attendant les flottes marchandes. Parfois des navires escorteurs vont jusqu'à Bréhat, voire Saint-Malo, pour convoier les navires marchands de la côte nord. En descendant, le convoi intègre les caboteurs venant des ports de Cornouaille, du golfe du Morbihan, de l'estuaire de la Loire. Une nef et une barque vont parfois chercher les navires en attente dans la rivière de Guérande. Une grande partie du convoi gagne alors la Rochelle et des navires d'escorte vont mouiller à l'abri des îles de Ré et Oléron. C'est sous escorte réduite que les autres caboteurs gagnent Bordeaux ou Bayonne. Les cargaisons chargées, le convoi se reconstitue et refait le chemin inverse. Le convoi n'a pas lieu tous les ans, mais, à l'inverse, certaines années, ce sont plusieurs convois qui sont organisés. En effet, il est d'abord une réponse à la demande des marchands à la recherche d'une protection dissuasive. Sa mise

7 Les trois brefs ou brieux de Sauveté, de conduite et de victuailles étaient des droits maritimes délivrés par le duc de Bretagne aux navires fréquentant les eaux bretonnes pour bénéficier de la protection des services de l'État breton, mais qui continuèrent à être prélevés sans contrepartie après le rattachement de la Bretagne à la France, et ce jusqu'en 1792.

en place relève de l'autorité du conseil ducal, mais elle a un coût. Ce sont les marchands qui assurent le financement de la mise hors par une taxe *ad valorem* levée au cours de l'année dans chaque port où les marchandises, en particulier le vin, sont vendues. Malgré tout, certaines années les finances ducales doivent être sollicitées. À la fin du xv^e siècle, le droit de convoi est fiscalisé et affermé 9 000 à 10 000 livres.

Du duc au roi, la continuité dans le domaine fiscal

L'acte d'Union de 1532 ne constitue pas une rupture en matière de fiscalité maritime, le roi reprenant à son compte celle du duc et s'efforçant de se réappropriier tous les droits qui furent usurpés par les seigneurs littoraux qui ne manquaient pas de faire de la résistance. Les droits de brefs ou brieux restent perçus jusqu'en 1792, malgré l'opposition des états provinciaux, alors que le service qu'implique leur paiement n'est plus assuré, et sont particulièrement présents sur les connaissements du petit cabotage. La continuité s'observe également pour les droits de port, même si les pancartes des communautés de ville et des seigneurs littoraux continuent parallèlement à fleurir dans les différents havres. Néanmoins, les marchandises destinées aux exportations étrangères y échappent. L'opposition au convoi s'est manifestée dès la seconde moitié du xv^e siècle : la fiscalité est mal supportée par les marchands tout comme la contrainte du convoi qui pèse sur le calendrier du commerce maritime et le marché du vin. Le roi suspend en 1493 le droit de convoi à la demande des états mais la récurrence de conflits maritimes, comme en 1522, exige de rétablir le convoi avec un prélèvement fiscal de 20 sous par tonneau sur tous les navires. Ce n'est qu'en 1559 que le convoi est définitivement aboli après un combat acharné des états, néanmoins il faut que les villes maritimes et/ou l'État pourvoient à la défense des côtes quand cela s'avère nécessaire, tandis que de la mobilisation du ban et de l'arrière-ban et des populations côtières soumises au droit de guet naît la milice garde-côte chargée d'assurer le premier rideau de défense à terre du littoral.

LA PROVINCE DE BRETAGNE ET LA MER, XIV^e-XVI^e SIÈCLE

Dans la continuité des siècles précédents les Bretons participent à toutes les innovations en matière de pratiques maritimes. Ils sont rouliers de l'Atlantique entre le Bordelais et la Flandre du xiv^e au xvi^e siècle⁸. Les marins bretons sont des

8 Henri Touchard, *Le Commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*, op. cit. Jean-Christophe Cassard, « Les flottes du vin à Bordeaux au début du xiv^e siècle », *Annales du midi*, t. 95, 1983, p. 119-133 ; *id.*, « Des marins bretons à Bordeaux dans la seconde moitié du xv^e siècle », Rennes, Charpiana, 1991, p. 767-774.

habitué du golfe de Gascogne et des routes maritimes vers la péninsule Ibérique, ainsi que des liaisons transmanche ; leur maîtrise des raz de Sein et d'Ouessant leur permet de s'aligner sur les routes de la grande rocade du commerce européen. L'économie bretonne produit des excédents de céréales, de sel, de poissons et de toiles qui financent les achats de vin. Mais c'est en flotte de service qu'elle s'impose entre le milieu du xv^e et le milieu du xvi^e siècle sur les routes du sel et du vin de la rocade courte européenne entre le littoral du Sud-Ouest français et les ports de Bruges et d'Anvers. Les maîtres de caboteurs ne se contentent plus de desservir les ports normands et les ports anglais de Cornouailles et du Devon. Au printemps et en été, les caboteurs assurent des rotations du sel vers la Zélande, alors qu'à l'automne ils remontent depuis Bordeaux et La Rochelle les vins primeurs vers les Pays-Bas⁹. Les flottes bretonnes sont nombreuses à mouiller au port de l'Écluse – Bruges –, puis plus tard à Arnemuiden et Middelbourg – Anvers. Ils sont parmi les pionniers à s'engager sur les routes de Terre-Neuve. Le choix majoritaire d'une pêche à la morue sèche entraîne les Malouins dans un commerce circuiteux qui passe par Marseille et Civita-Vecchia. C'est entre 1570 et 1610 que se met en place cette grande rotation triangulaire entre Saint-Malo, Terre-Neuve et la Méditerranée occidentale¹⁰. Les Malouins sont présents très tôt en Espagne, tandis que se met en place à Séville le système de la Carrera. Ils s'imposent sur la route de Cadix qui absorbe les toiles bretonnes, les « créées » du Léon et surtout les « Bretagne » – des marques de toiles –, qui vont remplir les cales des flottes espagnoles armées pour La Vera Cruz et Carthagène afin d'alimenter le marché hispano-américain, et qui détournent ainsi à leur profit une partie des piastres américaines. L'économie bretonne soutient alors l'insertion des Bretons dans l'économie maritime internationale.

Mais sous le règne de Louis XIV la Bretagne entre dans une nouvelle ère. Deux orientations dominent. D'une part, elle est fortement associée à la mise en valeur de la politique mercantiliste. C'est Lorient, malgré les difficultés rencontrées durant la phase pionnière de la première compagnie des Indes, qui devient à partir des années 1731-1734 la porte unique du commerce asiatique, acquérant thé, café, poivre, soie et coton contre « les trésors d'Amérique » chargés à Cadix¹¹. Les ports bretons occupent une place majeure dans le nouveau système antillais en

9 Jean Craeybeckx, *Le Grand Commerce d'importation. Les vins de France aux anciens Pays-Bas (xiii^e-xv^e siècles)*, Paris, Sevpen, 1959. Jean Kerhervé, « Les relations entre la Bretagne et les anciens Pays-Bas du Moyen Âge au début des Temps modernes », dans Stéphane Curveiller (dir.), *Les Champs relationnels en Europe du Nord et du Nord-Ouest, des origines à la fin du Premier Empire*, Calais, Colloque historique de Calais, 1994, p. 193-221.

10 Jean Delumeau, *L'Alun de Rome*, Paris, Sevpen, 1963.

11 Philippe Haudrère, *La Compagnie française des Indes*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989. Philippe Haudrère et Gérard Le Bouëdec, *Les Compagnies des Indes* [1999], Rennes, Ouest-France, 2010. Gérard Le Bouëdec et Brigitte Nicolas, *Le Goût de l'Inde*, Rennes, PUR, 2008.

assurant 50 % des armements négriers. Nantes, abandonnant la pêche à la morue, s'engage très tôt dans une correction de trajectoire pour devenir un des grands ports français du trafic antillais et de la traite¹². Si sous Louis XIV Saint-Malo fut le premier grand port breton, Nantes devint sans conteste le premier port mondial breton du XVIII^e siècle. Saint-Malo, Lorient et Nantes sont des ports d'envergure internationale qui participent à la première mondialisation des échanges. La Bretagne, à partir d'un XVII^e siècle qui voit l'océan et l'outre-mer devenir un enjeu majeur des conflits internationaux, devient une province du front maritime. Elle accueille deux ports arsenaux – Brest et Lorient – et fournit un tiers des effectifs de la flotte de guerre. Aussi ne faut-il pas s'étonner qu'elle soit une cible pour la *Navy*¹³. Ce sont des opérations de bombardement ou de débarquement contre Brest, Saint-Malo et Lorient : Camaret en 1694, Lorient en 1746, Belle-Île en 1761, Saint-Briac et Cancale en 1758¹⁴. Mais le réseau portuaire breton reste avant tout constitué de petits ports de pêche et de cabotage¹⁵. La pêche, devenue l'affaire des marins-pêcheurs et non plus des seuls riverains, occupe une place majeure sur le littoral, et parmi celle-ci, la pêche à la sardine prend une dimension nationale et internationale sur les façades sud – autour de Port-Louis, Belle-Île, Concarneau – et ouest de la péninsule bretonne – Douarnenez et Le Conquet¹⁶. De nombreux ports de rias et de rivières sont portés par des hinterlands ruraux dont ils assurent la distribution des productions agricoles ou salicoles.

L'AMIRAUTÉ DE BRETAGNE ET LE ROYAUME DE FRANCE AUX XVI^e-XVII^e SIÈCLES

L'originalité bretonne : la primauté du gouverneur-amiral aux XVI^e-XVII^e siècles

Le dossier de l'amirauté de Bretagne présente deux volets complexes très politiques, le premier concerne l'existence même d'un amiral en Bretagne,

- 12 Jean Meyer, *L'Armement nantais dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle*, Paris, Sevpen, 1969. Olivier Pétré-Grenouilleau, *L'Argent de la Traite. Milieu négrier, capitalisme et développement : un modèle*, Paris, Aubier, 1996 ; *id.*, *Moi, Joseph Mosneron (1748-1833), armateur négrier nantais (1748-1833). Portrait culturel d'une bourgeoisie négociante au siècle des lumières*, Rennes, Apogée, 1995 ; *id.*, *Nantes au temps de la traite des noirs*, Paris, Hachette, 1998. Alain Roman, *Saint-Malo au temps des négriers*, Paris, Karthala, 2001 ; *id.*, « Lorient, la Bretagne et la Traite (XVII^e-XIX^e siècles) », *Cahier de la Compagnie des Indes*, n° 9/10, 2006, p. 161-167 ; *id.*, « Les ports et la Traite négrière », *Cahiers des Anneaux de la Mémoire*, n° 10/11, 2007, p. 41-55.
- 13 Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique, 1690-1790*, Paris, A. Colin, 1997, p. 169-233.
- 14 Yann Lagadec et Stéphane Perréon, avec la collaboration de David Hopkin, *La Bataille de Saint-Cast (Bretagne, 11 septembre 1758). Entre histoire et mémoire*, Rennes, PUR, 2009.
- 15 Gérard Le Bouëdec « Le réseau portuaire du Grand Ouest du XV^e à la seconde guerre mondiale », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 108, n° 1, 2001, p. 117-128 ; *id.*, « Le cabotage sur la façade atlantique française, XVI^e-XIX^e siècles », *Revue d'histoire maritime*, n° 8, 2008, p. 9-37.
- 16 Dominique Robin, *Pêcheurs bretons sous l'Ancien Régime. L'exploitation de la sardine sur la côte atlantique*, Rennes, PUR, 2000.

le second l'incapacité ou plutôt le refus de mettre en œuvre une juridiction particulière chargée de connaître les causes maritimes jusqu'en 1691.

Les états, le parlement, le gouverneur, tous contre l'Amiral

56

Du mariage d'Anne de Bretagne jusqu'à la nomination de d'Annebaud en 1543 aux charges conjointes d'amiral de France et de Bretagne, les amiraux de Bretagne ont des privilèges identiques à ceux du reste du royaume, c'est-à-dire supérieurs à ceux dont ils jouissaient sous les ducs. Mais le risque de confusion posé par le cumul des charges entraîne une contestation du gouverneur à la fois représentant du roi et héritier du duc, d'autant plus qu'au XVI^e siècle les titulaires du gouvernorat sont liés aux anciennes familles ducales. Il obtient le soutien objectif des états de Bretagne et du parlement, qui, au nom de la défense des « libertés bretonnes » négociées lors de l'acte d'Union de 1532, refusent qu'un Amiral de France, soit-il aussi de Bretagne, puisse lever des impôts en Bretagne et établir des juridictions maritimes particulières. Les guerres de la Ligue et la défection de l'amiral de Coligny confortent les états dans leur opposition définitive à l'amiral. Ainsi le gouverneur, avec l'appui des deux institutions que sont les états et le parlement, s'affirme-t-il comme gouverneur-amiral. L'État central prend des positions qui évoluent en fonction de la personnalité des gouverneurs et des amiraux, adoptant des attitudes de compromis, soit le partage des droits entre le gouverneur Mercœur et l'Amiral Joyeuse, soit la nomination de Richelieu puis d'Anne d'Autriche, grand maître et surintendant de la navigation, comme gouverneur de Bretagne. Cette absence d'attitude claire ne fait que renforcer l'hostilité déclarée des états et l'arrogance des gouverneurs notamment Vendôme et surtout le duc de Chaulnes.

Si Chabot est le dernier amiral en titre de Bretagne, sa disgrâce en 1540 profite au gouverneur qui reçoit alors du roi ses ordres concernant l'amirauté. Sébastien de Luxembourg, en 1562, est le premier gouverneur à voir spécifier dans ses provisions certains droits d'amirauté. Mais des conflits marquent cette prééminence du gouverneur. Entre le duc de Joyeuse, Amiral de France et de Bretagne – qui reçoit le droit de créer un siège général et une table de marbre au parlement de Rennes ainsi que sept juridictions d'amirauté particulières et obtient le monopole de radoub et de ravitaillement des vaisseaux, la délivrance des congés, passeports et brieux, la visite des navires, le dixième des prises – et le nouveau gouverneur, le duc de Mercœur, qui prend ses fonctions la même année que lui en 1582, la confrontation se règle par un accord de partage. Le gouverneur a la haute main sur la navigation et la recette des droits maritimes affectés à l'entretien des ports et havres. L'amiral, quant à lui, délivre les congés, les commissions de guerre et conserve les droits de bris et le dixième des prises. Lors de la nomination, en janvier 1596, de Charles de Montmorency, duc de

Damville, comme titulaire de l'office d'Amiral de France et de Bretagne, la question prend une autre tournure car Henri IV amorce un processus pour étendre l'autorité de son amiral en lui permettant de lever les droits domaniaux, profitant du fait que le gouverneur, César de Vendôme, n'est qu'un enfant, en fait un de ses enfants bâtards, mais il bute sur le parlement et les états. C'est entre le duc de Montmorency, qui succède à Damville, son oncle, comme amiral, et le duc de Vendôme qui veut affirmer son pouvoir, que le conflit change d'échelle à propos de l'affaire Ruskin. Ce capitaine hollandais, armant en guerre sur commission de l'Amiral de France, qui a arraisonné un navire turc se livrant à la piraterie sur les côtes bretonnes, demande le jugement de bonne prise à la table de marbre de Paris. Le parlement de Rennes conteste et considère que cela relève du tribunal ordinaire de Saint-Renan, et que les retours se feront à Brest ou dans tout autre port de Bretagne pour le jugement des prises. Le parlement affirme que la demande de commission en guerre comme le jugement et la liquidation des prises doivent se faire dorénavant en Bretagne auprès du gouverneur avec charge d'amiral. Le conflit est à son comble quand Ruskin est arrêté. L'arrestation et la destitution de Vendôme, compromis dans la conjuration Chalais, ne met pas fin aux tensions d'autant que le nouveau gouverneur Thémynes, qui prend la place de Vendôme en 1626, se voit enlever les pouvoirs d'amirauté.

On entre alors dans une nouvelle période particulière marquée par l'intrusion dans ce conflit de deux acteurs majeurs du pouvoir central, le cardinal de Richelieu et Anne d'Autriche. En juillet 1626, Louis XIII décide de venir en Bretagne pour apaiser les relations entre la monarchie et la Bretagne, ouvrant même la session des états réunis à Nantes, mais Richelieu le suit avec des ambitions maritimes bien arrêtées. Le nouveau grand maître, surintendant de la navigation et du commerce, qui efface ainsi l'Amiral de France, veut établir son autorité sur tous les services maritimes de la France. On voit les hommes du surintendant arriver en Bretagne : le commissaire de la Marine, Beaulieu, chargé de veiller à la construction des navires, le maître des requêtes, Machault, chargé de réorganiser la marine de la province, mais avec une mission particulière : obtenir du parlement la vérification de l'édit de création de « la compagnie du Morbihan », dont ne veulent ni les parlementaires ni les membres des états, et celle des provisions du surintendant. Le conflit dure jusqu'en 1631, quand le duc de Vendôme, en échange de sa liberté, renonce à son gouvernorat et à ses droits d'amirauté, ce qui permet à Richelieu de se glisser dans l'uniforme de gouverneur et d'avoir une nouvelle légitimité. Il en profite pour faire céder les états sur un édit du 24 novembre 1640 instituant sept sièges particuliers d'amirauté afin de mettre fin à la confiscation par les juridictions ordinaires des questions maritimes. Les états avaient dû céder, mais une fois le cardinal mort ils

adressèrent des remontrances au roi pour réclamer leur suppression le 21 février 1643, ce qui fut accepté le 25 novembre 1644.

Le duc de Brézé, neveu du cardinal et son successeur, se heurte immédiatement aux états et au parlement qui réduisent à néant les concessions faites à Richelieu. À sa mort, en 1645, c'est la reine régente, sur le modèle Richelieu, qui devient gouverneur-grand maître. Mais, en 1650, en résignant au profit de César de Vendôme la charge de grand maître, elle se retrouve confrontée à la revendication de ce dernier sur les droits d'amirauté qui seraient rattachés au gouvernorat au détriment du grand maître. Après cinq ans de procès, le Conseil d'État statue en faveur de la reine mère-gouverneur qui garde ses droits, et donne satisfaction aux Bretons attachés au modèle du gouverneur-amiral.

58

Beaufort qui a succédé comme Amiral de France à son père Vendôme, délivre des commissions en course en Bretagne qui sont immédiatement contestées par le parlement. Lors de la session de Vannes de 1667, alors que commence la guerre de Hollande, les états provinciaux, interrogés sur la mise en défense de la Bretagne, préférèrent voter un supplément de don gratuit pour que l'État central prenne en charge celle-ci, mais Beaufort réclame comme toujours le dixième des prises.

La Bretagne n'a plus de gouverneur depuis la mort d'Anne d'Autriche en 1666, ni de lieutenant général depuis la mort de Charles de la Porte en 1664 et le renoncement en 1669 de son fils, le duc de la Meilleraye. La mort du duc de Beaufort laisse vacante la charge de grand maître, qui ne comprenait pas la Bretagne. Le roi en profite pour supprimer cette charge et rétablir celle d'amiral qui revient à son très jeune fils naturel Louis de Bourbon, comte de Vermandois. Dans ce contexte, le duc de Chaulnes, comme gouverneur-amiral, devient l'homme fort de la Bretagne, le comte de Vermandois n'étant pas encore en position de le contester. D'ailleurs, l'ordonnance de 1684, version bretonne de celle de 1681, confirme l'anomalie bretonne du gouverneur-amiral. Mais le successeur du comte de Vermandois, Louis Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse rallume le conflit sur le dixième des prises, d'autant plus que Desclouzeaux, intendant de Marine à Brest, défend la position du gouverneur, alors que le roi et l'Amiral de France considèrent que Brest est une enclave où s'exerce le droit de l'Amiral. La reprise en main politique et institutionnelle de la Bretagne, après la révolte des Bonnets rouges en 1675, dans un contexte de mutation du modèle économique maritime, se traduit d'abord par l'installation en 1689 du premier intendant de Bretagne, puis par l'éloignement du duc de Chaulnes comme ambassadeur extraordinaire à Madrid pendant deux ans, avant de le forcer à la démission en 1695 pour le remplacer par le comte de Toulouse qui devient l'amiral-gouverneur, même si cette dernière charge a perdu de son lustre au profit de l'intendant. En 1695, l'entrée en fonction pour un long bail

du comte Toulouse coïncide avec l'arrivée pour douze ans de Béchameil de Nointel à l'intendance où il succède à de Pommereu¹⁷. Surtout, cette reprise en main se traduit enfin par la réussite après moult échecs de l'implantation de la juridiction extraordinaire des amirautés en 1691.

DES JURIDICTIONS ORDINAIRES DU GOUVERNORAT-AMIRAUTÉ DE BRETAGNE AUX JURIDICTIONS EXTRAORDINAIRES DE L'AMIRAUTÉ (LES ÉDITS DE 1691)

En effet toutes les tentatives faites en 1554, 1574, 1582, 1628 et 1640 pour mettre en place des juridictions particulières d'amirauté ont échoué, si bien que les « affaires maritimes » continuent à relever du ressort des juges ordinaires. L'édit de Fontainebleau d'avril 1554 est la matrice de toutes les tentatives, à savoir une table de marbre à Rennes et sept sièges particuliers d'amirauté implantés dans les principaux ports, à Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Quimper, Vannes et Nantes. Malgré son enregistrement, il reste lettre morte. En 1574-1576, lors du conflit avec l'Amiral de France, le marquis de Villars, bien que le roi ait interdit aux juges ordinaires de traiter des causes maritimes, rien n'avait changé. En 1582, dans le compromis Joyeuse-Mercœur, la seule concession était que les juges ordinaires devaient tenir un registre spécial pour « les affaires maritimes ». Le dispositif de 1554 est repris par Richelieu, en 1640. Il faut dire que la mission d'inspection du commissaire de la Marine D'Infreville avait révélé une certaine anarchie en matière de juridiction maritime et que Richelieu désormais gouverneur et grand maître avait les coudées plus franches pour l'imposer. Sa mort en 1642 fut fatale à ce dispositif.

Avant 1691, le personnel supérieur de l'amirauté est ni plus ni moins celui des justices ordinaires des sénéchaussées et des présidiaux à Saint-Renan/Brest, Morlaix, Hennebont, Vannes, Nantes. Guérande est sans doute le siège à avoir le premier tenu un registre spécifique des causes maritimes. Dès 1626, le sénéchal assure la fonction de juge de l'amirauté, et le quasi-renouveau par Richelieu des nominations donne une sorte d'équivalence entre justice ordinaire et justice de l'amirauté : le sénéchal est le juge, l'alloué le lieutenant général, et le lieutenant juge ordinaire est le lieutenant d'amirauté. Après la réforme de 1640, les juges ordinaires prennent le titre pour exercer leurs fonctions d'amirauté. En 1688, le lieutenant général d'amirauté de Guérande paraphe le registre du greffe du Pouliguen où sont consignés les congés délivrés par le duc de Chaulnes entre 1688 et 1693. La réforme a donc laissé quelques

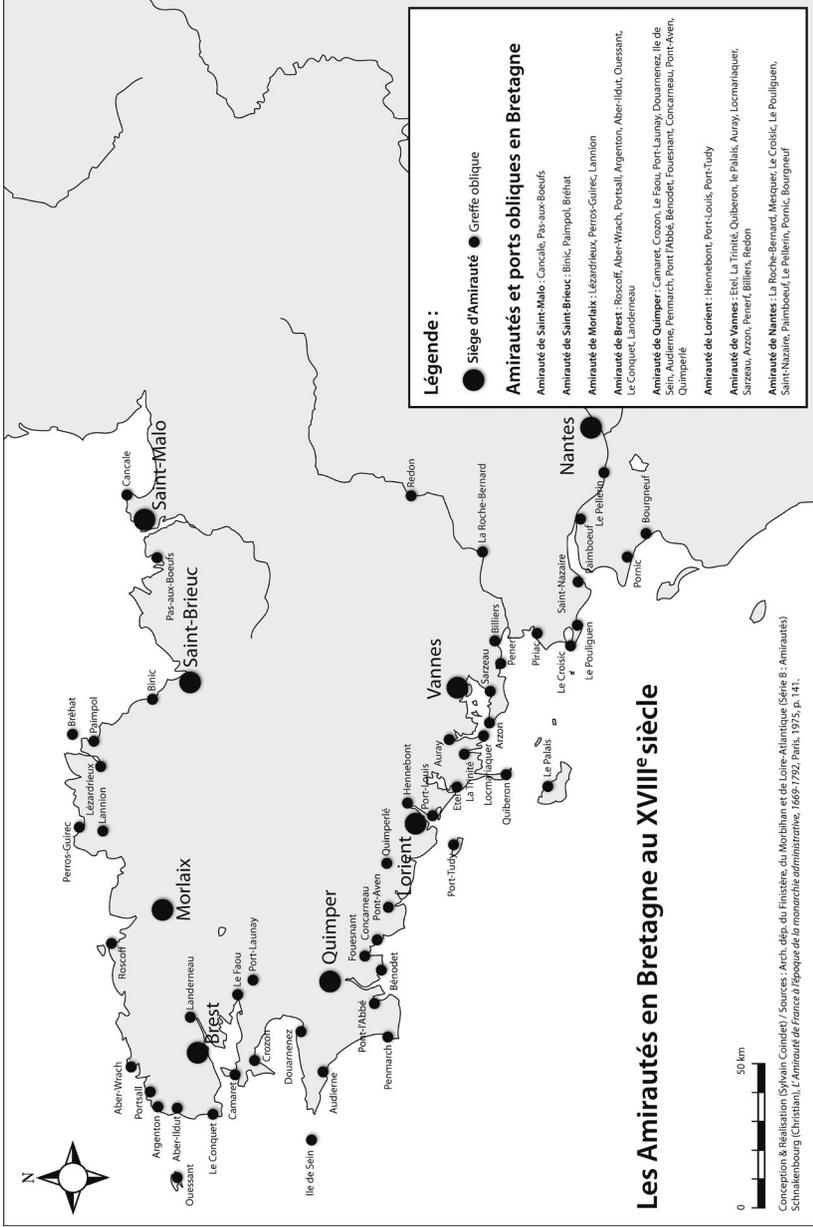
17 Jean Yves Nerzic, *La Place des armements mixtes dans la mobilisation de l'Arsenal de Brest et de ses moyens sous les deux Pontchartrain (1688-1697 et 1701-1713)*, thèse de doctorat d'histoire, université de Bretagne Sud, 2009, t. 1, p. 31-74.

traces. À Nantes, Richelieu nomma un huissier visiteur et un huissier audencier et le sénéchal prit le titre soit de juge de l'amirauté soit de juge de la Marine. En 1672-1681, le sénéchal Louis Charette de la Gascherie s'intitule « juge de l'amirauté au du dit lieu » ou « lieutenant général d'icelle ». À Morlaix, en 1641, le procureur du roi à la sénéchaussée se dit procureur de l'amirauté. En 1642, à Saint-Brieuc, maître Leclerc, sieur de la Grange, est à la fois sénéchal et lieutenant général de la marine. À Saint-Malo, où la justice est rendue au nom de l'évêque, les officiers préposés par le gouverneur assurent le règlement des questions maritimes, et Richelieu y adjoint un huissier visiteur. À Vannes, si le titulaire de la sénéchaussée/présidial de Vannes en 1642, de Francheville, est nommé lieutenant général d'amirauté, ses successeurs négligent d'y faire référence avant 1689. À Auray, les procédures ne font pas mention de la juridiction maritime. Il n'y a aucune trace à Hennebont de la réforme de 1640. Il faut attendre 1673 pour voir la nomination d'un officier subalterne, un huissier visiteur, au siège d'Hennebont, et la sénéchaussée d'Hennebont omet de tenir un registre spécifique « des affaires maritimes ». À Quimper, ce registre n'apparaît qu'en 1681.

Il faut attendre en effet l'édit d'avril 1691 pour mettre fin aux vicissitudes antérieures par la création d'un siège général à Rennes et de huit sièges particuliers à Dol, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Tréguier, Brest, Quimper, Vannes et Nantes. L'édit de juin 1691 apporte quelques modifications à ce dernier texte par la suppression du siège de Dol et la remise en cause du siège particulier de Rennes. Désormais, les appels des autres sièges sont directement portés au parlement de Rennes. La création définitive de sept sièges d'amirauté en Bretagne induit la délimitation d'un ressort géographique pour chacun d'entre eux : le siège malouin se voit attribuer un ressort allant de l'embouchure du Couesnon jusqu'à l'embouchure de l'Arguenon ; celui de Saint-Brieuc s'étend de l'Arguenon au Trieux, comprenant les enclaves de Saint-Quay, Kerity-Paimpol et l'île Bréhat ; l'amirauté de Tréguier, qui siège à Morlaix, administre un territoire compris entre le Trieux et la rive droite de la rivière de Morlaix ; il comprend également la ville de Morlaix ainsi que ses faubourg¹⁸ ; l'amirauté de Léon¹⁹, dont le siège est installé à Brest, couvre les côtes depuis la rivière de Morlaix jusqu'à l'embouchure de l'Elorn ou rivière de Landerneau, et comprend en outre le quartier de Saint-Thomas de Landerneau pourtant situé sur la rive attribuée à l'amirauté de Cornouaille ; cette dernière, dont les juges siègent à Quimper, se voit dotée d'un ressort allant des rives de l'Elorn à la Laita

18 L'amirauté de Tréguier possède également des enclaves dans l'évêché de Dol : Lanmodez, Perros-Guirec, Locquirec, Lanmeur.

19 L'amirauté de Léon possède aussi dans son ressort une enclave : Locquénoël.



Carte 1. Les amirautés en Bretagne au XVIII^e siècle.

autrement appelée rivière de Quimperlé ; le siège de Vannes comprend les côtes depuis la Laïta jusqu'à l'embouchure de la Vilaine ; son ressort s'étend également aux îles à proximité : Hoëdic, Houat, l'île d'Arz, l'île aux Moines, Belle-Île et Groix ; enfin, l'amirauté de Nantes s'étend de la Vilaine aux marais de Bouin. Mais, le 12 avril 1782, le roi ordonne la création d'un nouveau siège à Lorient dont le ressort va de la Laïta à la rivière d'Étel qui ampute le territoire de celui de Vannes de sa partie occidentale. Le ressort de chacune se réfère à l'arrêt du conseil du 31 décembre 1686 et la déclaration des lettres patentes du 31 janvier 1694 stipule que les officiers de l'amirauté ont connaissance et juridiction de

toutes les matières tant civiles que de police concernant la marine, la navigation, le commerce maritime, tous les faits survenus en mer aussi bien que sur les quais, ports, grèves, canaux, rivières, rivages, tant et si loin que peut s'étendre le flot de mars, même entre particuliers et personnes privées.

62

L'accueil fait par le monde du négoce et de la navigation maritime est marqué avant tout par la crainte de l'inflation de la fiscalité maritime, mais les prises de positions, qui sont différentes selon les ports, traduisent le niveau d'activité et le poids des acteurs dans chaque port. C'est ce que constate l'intendant, Béchameil de Nointel, lors d'une tournée d'inspection en 1700-1701. À Saint-Malo, Roscoff, Vannes, Nantes, les récriminations portent effectivement sur le coût excessif des droits. En outre, à Saint-Malo c'est le comportement du greffier qui excède. Les négociants armateurs de Roscoff dénoncent le coût élevé des descentes des officiers d'amirauté depuis Brest trop éloigné, ce qui pèse sur le coût des services et des actes, et réclament un commis greffier sur place. Les maîtres au cabotage de Vannes trouvent que les officiers de l'amirauté reviennent chers et stigmatisent la procédure coûteuse des passeports. À Nantes, les négociants et armateurs trouvent excessifs les droits de congés et les commissions en guerre. À Quimperlé, il manque pratiquement tous les experts et spécialistes nécessaires, mais ils reconnaissent que l'activité est très limitée. À Quimper, l'intendant s'entend dire par les acteurs locaux qu'ils sont peu au courant des tarifs et des droits qui relèvent de l'amirauté. À Saint-Brieuc, où l'activité est médiocre, les interlocuteurs de l'intendant, qui cumulent par nécessité les charges des juridictions ordinaires et extraordinaires, n'ont pas de récrimination.

L'amirauté, créée difficilement et tardivement, doit, en ce début du XVIII^e siècle, trouver sa place au sein d'un maillage judiciaire surchargé. Par l'existence même de la justice militaire maritime, elle devient incompétente pour juger les gens de mer lorsqu'ils œuvrent pour le roi sur ses navires. L'ordonnance de Marine d'août 1681 précise que la compétence de cette juridiction « ne s'étend pas aux délits commis sur les Vaisseaux du Roi ou dans ses Ports, par les officiers ou Soldats de la Marine ». L'activité de la justice militaire maritime, telle qu'elle

est décrite par Alain Berbouche, apparaît à travers l'existence de deux instances parfois concurrentes : la justice du tribunal prévôtal de l'intendant de Marine et celle du conseil de guerre sous la direction du commandant de la Marine dont les attributions sont précisées par l'*Ordonnance concernant la Régie & Administration Générale et particulière des Ports et Arsenaux de la Marine* du 27 septembre 1776.

À la fin du XVIII^e siècle, le conseil de guerre voit ses attributions étendues. En effet, l'ordonnance du 27 septembre 1776, paraphée par Sartine, lui octroie une compétence concernant tous les crimes autres que les vols commis dans les arsenaux. Cette concession constitue une attaque en règle contre les pouvoirs de l'intendant de la Marine à la tête de l'instance rivale. Dans les ports et arsenaux, la justice était habituellement dévolue à l'intendant. Progressivement, ses pouvoirs s'étendent. Les ordonnances du 15 février et du 5 octobre 1715 prévoient que, désormais, tout individu étranger à la Marine et qui a participé à une évasion de forçats peut être jugé par l'intendant. De même, la connaissance de tout crime associé à ces évasions revient à l'intendant de la Marine. L'intendant apparaît donc comme un personnage important dans les quartiers maritimes et surtout dans les ports.

Par ailleurs, l'amirauté est obligée de s'affirmer face aux prétentions des autres justices présentes sur le territoire : plus particulièrement les juridictions ordinaires contestent toujours les juridictions extraordinaires comme les consulats et les amirautés. La Bretagne est dotée de quatre présidiaux qui sont aussi des chefs-lieux de sénéchaussée dont trois dans des ports aussi chef-lieu d'amirauté, Quimper, Vannes, Nantes. Le maillage des sénéchaussées est particulièrement dense sur le littoral, avec une certaine proximité avec les justiciables. Ainsi, la sénéchaussée de Vannes a juridiction sur 34 paroisses tandis que celle de Rhuys ne s'étend que sur les paroisses d'Arzon, Houat et sa trêve d'Hoëdic, l'île d'Arz, Saint-Gildas et Sarzeau. Cette dernière juridiction pouvait d'ailleurs fréquemment entrer en conflit avec l'amirauté car sa juridiction était essentiellement littorale. En outre, existent également les juridictions royales extraordinaires parmi lesquelles la maréchaussée et les traites. Les brigades de maréchaussée quadrillaient le territoire et en particulier le littoral. Les brigadiers et cavaliers de maréchaussée étaient chargés d'effectuer des tournées dans le ressort de leur brigade pour débusquer mendiants, vagabonds et voleurs. Ils pouvaient alors interférer dans le domaine d'action du personnel de l'amirauté notamment en cas de vols ou d'atteintes aux personnes – coups et blessures, homicides²⁰. De plus, les villes portuaires étaient particulièrement désignées

²⁰ En revanche, l'amirauté ne se soucie pas des mendiants et vagabonds appréhendés près des côtes puisque ce délit ne fait pas partie de ses attributions.

par les notables comme des villes de troubles, très criminogènes. Dès lors, brigadiers et cavaliers de maréchaussée investissent le terrain d'action de l'amirauté. Mais une concurrence encore plus acharnée existait sur les affaires de contrebande de tabac ou de fausses déclarations relatives aux cargaisons des navires, entre l'amirauté et la juridiction des traites qui disposait de 72 à 74 bureaux sur le littoral. Les principaux bureaux faisant partie de la direction provinciale de Rennes se situaient à Audierne, Brest, Morlaix, Port-Louis, Quimper, Saint-Malo et Vannes. Les autres sites n'abritaient que des bureaux subordonnés. Les brigades complétaient ce dispositif. Elles avaient pour mission d'exercer une surveillance accrue sur le littoral afin d'empêcher toute tentative de fraude ou de contrebande. Plusieurs types de brigades peuvent être distingués : les brigades ambulantes, les brigades sédentaires et celles dotées de pataches. Le littoral breton laisse donc apparaître un vaste imbroglio juridique. Les interpénétrations de ressorts des instances ainsi que les définitions parfois floues de leurs compétences sont à l'origine de lenteurs et de nombreux conflits d'attribution.

Pierre Martin montre la grande résistance des seigneuries, notamment ecclésiastiques, pour défendre leurs droits de pêcheries et leurs droits de coutume, même après les attaques frontales des commissions mises en place dans la première moitié du XVIII^e siècle. En effet, l'État décide tardivement de frapper fort avec trois commissions, celle des péages en 1724, celle des pêches avec la mission de Le Masson du Parc en 1726, et la commission extraordinaire de vérification des droits maritimes de 1739. Cette dernière est chargée d'examiner les titres et pancartes de tous les droits maritimes que les propriétaires perçoivent sur les quais, les ports, les rivières et les rivages de la mer. Cette commission est prorogée, la dernière fois, le 24 janvier 1755. La résistance seigneuriale est très vive, surtout de la part des seigneuries ecclésiastiques. L'offensive de l'État est virulente, mais le résultat est modeste : l'État ne va pas au bout de sa démarche, fait parfois marche arrière, en ménageant ses élites d'autant que certains droits sont négligeables. Les pêcheries résistent bien. Mais en ce qui concerne les droits sur les havres et ports, ils sont devenus relativement négligeables, et tombent souvent en désuétude. En effet, ils s'appliquent dans le réseau des havres en place à la fin de l'époque médiévale et touchent avant tout l'économie agro-alimentaire traditionnelle.

LES AMIRAUTÉS BRETONNES AU XVIII^e SIÈCLE

Dans chaque siège d'amirauté, le procureur du roi, qui instruit les affaires du ressort, est chargé en théorie de tenir des registres. Ceux-ci sont d'une grande importance pour l'historien du fait maritime : le premier registre est celui des

conclusions d'une enquête, le second est celui de l'état des échouements, bris, naufrages ayant eu lieu sur les côtes du ressort de l'amirauté, le troisième contient la liste des amendes infligées et toutes les pièces relatives au droit d'ancrage, de pêche, le dernier porte mention des dénonciations signées par leurs auteurs concernant le non respect des règlements et ordonnances de Marine. Ces différents registres n'ont pas tous été ouverts ou sont parfois inclus les uns avec les autres. D'autres, tenus par les greffiers, viennent enrichir considérablement les fonds d'archives qui sont issus des sièges d'amirautés d'Ancien Régime. Il existe normalement des registres pour les audiences, les jugements rendus, l'enregistrement des lois et règlements, pour les congés, pour les rapports des capitaines et maîtres de navire et déclarations de prise, un registre consacré au dépôt des pièces de procédure, et enfin un dernier registre qui est celui du rôle des maîtres, matelots, pêcheurs et mariniers résidant dans le ressort, ainsi que des navires appartenant aux armateurs de son étendue. On imagine aisément que selon la qualité du titulaire de la charge ces différents registres ont été ouverts ou au contraire ont fait l'objet de négligence.

Les amirautés disposent d'une série d'officiers principaux et subalternes dont les charges ne sont pas toujours pourvues au cours du XVIII^e siècle. Certains d'entre eux ont fort à faire avec les juridictions concurrentes, c'est ainsi que les huissiers-visiteurs chargés de l'inspection des navires sont souvent confrontés à l'administration de la Ferme. Des interprètes sont aussi actifs, en raison de la présence de navires étrangers et en fonction des trafics de telle ou telle amirauté. Ce sont principalement des interprètes des langues anglaise, irlandaise, écossaise, et également scandinaves. La royauté, toujours à court d'argent, a tenté à plusieurs reprises de multiplier les offices sans que ceux-ci trouvent preneurs. Toutes les charges n'ont pas été vendues, par exemple à Saint-Brieuc, et dans ce cas elles ont fait l'objet de commissions. Celui qui acquiert une charge doit respecter un certain nombre de conditions que l'on trouve mentionnées dans les lettres de provisions d'office : avoir au moins 27 ans, mesure qui ne résistera pas bien longtemps devant le nombre de dérogations accordées, être gradué en droit, connaître le commerce et la navigation. En règle générale, la plupart des détenteurs de charges sont avocats au Parlement. Les officiers sont reçus au parlement de Bretagne qui enregistre et consigne les lettres de provisions d'offices²¹. Le total du prix des charges dans les amirautés bretonnes en 1703 est de 450 000 livres tournois²². Les charges les plus coûteuses sont celles de

21 AD 35, 1Bf, registres du Parlement de Bretagne.

22 Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », dans Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne*, op. cit., p. 395 ; pour le détail du prix des charges d'officiers, voir Archives nationales (désormais ANF), G5 6.

lieutenant général, de procureur du roi, et de greffier²³ dans les amirautés de Saint-Malo et Nantes. Le prix varie également entre les amirautés : la charge de lieutenant général à Nantes vaut 50 fois plus que celle de Saint-Brieuc, soit 40 000 livres tournois.

66 Les officiers d'amirauté perçoivent des gages fixes qui sont plus ou moins importants et, bien sûr, des droits qui constituent une partie variable de leur rétribution, les principaux bénéficiaires étant le lieutenant, le procureur et le greffier. On comprend ainsi que selon l'activité du siège liée à l'importance du trafic maritime, la perception des droits et le montant des gages varient. La perception des droits s'effectue dans les « ports obliques » de l'ensemble du ressort, où siège un commis greffier qui délivre les congés et perçoit les droits, spécialement ceux de l'amiral. Le commis doit être présent le matin et l'après-midi et doit être en capacité d'assurer les fonctions des officiers. On peut observer, lorsque les archives en donnent la trace, quelques abus, liés à la personnalité du receveur, celui-ci pouvant percevoir des droits excessifs sur le poisson spécialement²⁴. Au total, il existe 63 ports obliques dans les amirautés de Bretagne en 1735²⁵. La géographie des « ports obliques » peut évoluer sur le siècle, en fonction de l'activité des ports. La perception des droits nécessite la tenue de registres, une aubaine pour l'historien de l'activité maritime. En effet, des droits sont perçus au profit de l'amiral, des officiers et des communautés, et ils doivent être enregistrés. Il existe donc en théorie des registres pour les congés et commissions en guerre, pour les droits d'ancrage, pour les droits de lestage et délestage, pour les droits de feu, tonne et balise, pour les ventes à la suite des naufrages, pour les amendes et confiscations, pour les séquestres, pour le dixième des prises.

Dans les premières années de la création des amirautés bretonnes, on observe certains dysfonctionnements internes qui sont liés aux relations difficiles entre les officiers dans la mesure où les fonctions des uns et des autres ne sont pas clairement établies. Le parlement de Bretagne a dû légiférer en janvier 1696 sur le fonctionnement des sièges²⁶. Des problèmes sont encore signalés dans les années 1730 entre le procureur et l'avocat du roi à Saint-Malo²⁷. À Tréguier, c'est le lieutenant général qui suspend le courtier-interprète en langues étrangères,

23 L'office de greffier est supprimé en 1711.

24 Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », art. cit., p. 396 ; ANF, Marine C4 170, fol. 4.

25 Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », art. cit., p. 397, « Tableau des commis et receveurs des droits dans les amirautés bretonnes vers 1735 » ; ANF, Marine C4 169 et C4 170.

26 Archives départementales d'Ille-et-Vilaine (désormais AD 35), B1, fol. 80, arrêt du 21 janvier 1696.

27 ANF, Marine C4 155.

lequel lui intente un procès en 1735²⁸. Un problème récurrent qui explique les difficultés de fonctionnement dans les sièges est certainement celui de la faiblesse de l'encadrement. Des postes ne sont pas pourvus, car les offices n'ont pas trouvé preneurs. Les sièges ne sont donc pas au complet. En 1735, cinq amirautés sur sept ne fonctionnent qu'avec trois ou quatre officiers²⁹. Ils ont pu aussi être accusés d'un certain laxisme dans l'application des ordonnances. C'est en tout cas ce qui ressort de la visite de l'inspecteur des pêches Le Masson du Parc en juillet 1732 à Saint-Brieuc³⁰.

Ce sont surtout dans l'exercice de la justice et le traitement des affaires que les amirautés ont été contestées. La création des amirautés a fait perdre des ressources aux autres juges. Un point sensible, qui parcourt le siècle, est celui de la police qui s'exerce sur les quais. Souvent, les amirautés entrent en conflit avec le présidial ou la sénéchaussée, la plupart du temps pour des affaires mineures. Citons le cas de Quimper, en 1786, où il est interdit de se baigner nu : le spectacle de la nudité peut indisposer les personnes qui tiennent à se promener le long des quais de l'Odet³¹. Bien entendu, d'autres sources de conflits au sujet de la police des quais sont à rechercher du côté des villes portuaires. C'est encore le cas à Brest dans les années 1780, où le maire la réclame relativement « au transport et à la distribution des denrées qui arrivent par la mer pour l'approvisionnement de la ville³² ». Les relations entre les officiers municipaux et les officiers d'amirautés furent parfois houleuses. À Morlaix où, en 1734, on observe des querelles de préséance lors des processions qui tournent mal, les procès perdurent jusqu'à la Révolution³³.

L'amirauté est aussi en butte à l'existence des seigneureries maritimes, dont l'activité essentielle consiste en la perception de droits très divers, la plupart étant des taxes perçues en nature ou en argent sur les marchandises ou le produit des pêches. Par exemple, à Nantes il existe des droits à acquitter pour les bâtiments, du navire à la chaloupe, transportant du poisson ou des fruits venant par la mer et la Loire³⁴. L'exercice de la justice seigneuriale par les évêques à Saint-Brieuc crée pendant plusieurs décennies des conflits de compétence. Le parlement de Bretagne intervient en août 1749 pour régler une situation devenue beaucoup trop conflictuelle. Les amirautés sont mobilisées dans la lutte contre la seigneurie

²⁸ *Ibid.*

²⁹ Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », art. cit., p. 400, tableau n° 4, « Les officiers des sièges des amirautés bretonnes vers 1735 » ; ANF, Marine C4 160 et C4 170.

³⁰ ANF, Marine C4 54, fol. 95v, lettre du 6 août 1732.

³¹ Archives départementales du Finistère (désormais AD 29), B 911 bis.

³² AD 29, B2383.

³³ Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières décennies de leur existence », art. cit., p. 406.

³⁴ AD 35, C1825, audience du 10 mars 1710.

maritime en surveillant la perception des droits de pêche seigneuriaux. Dans ce grand chantier de la monarchie qui œuvre sans relâche depuis le xvi^e siècle à éteindre la seigneurie maritime pour conforter la domanialité royale du littoral, les amirautés sont au cœur du processus. En effet, leurs personnels sont autant informateurs que contrôleurs des décisions de la Commission de vérification des droits maritimes. Citons, par exemple, l'application de la législation relative aux parcs et pêcheries, un arrêt du conseil du roi en 1731 ordonnant la démolition de tous les parcs construits après 1544. S'ensuivent alors de longues procédures et tractations pour faire appliquer les décisions.

68

L'événement majeur, qui affecte les amirautés bretonnes durant la première moitié du xviii^e siècle, est sans conteste la visite de François Le Masson du Parc à partir de 1726 et l'exercice de la police des pêches et du contrôle des personnes pratiquant cette activité. Les procès-verbaux qu'il a dressés permettent de connaître avec un degré de précision inégalée l'activité halieutique côtière³⁵. La grande richesse de cette source n'est plus à présenter, puisqu'on y trouve à la fois la description des embarcations, des engins de pêche, la localisation des pêcheries, le nombre d'actifs et le type de pêche pratiquée. Les visites des côtes de Bretagne s'achèvent en 1735. Sont conservés les procès-verbaux des amirautés de Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Nantes, Vannes et Quimper, pour les années 1726, 1728 et 1731. Parmi les attributions des officiers d'amirautés, il est prévu que ceux-ci effectuent des visites annuelles sur les côtes pour vérifier la bonne application des ordonnances. Il semble que les officiers ne soient pas très opiniâtres et rechignent à se déplacer dans la mesure où ils s'intéressent surtout à la partie judiciaire et commerciale de leurs fonctions. En arrière-plan se dessine la volonté royale de préserver la ressource halieutique. L'action la plus emblématique de cette politique concerne la législation contre la capture du frai de poisson avec des filets à mailles très serrées que l'on nomme « serpillières ». On pratique ce type de pêche sur le littoral de la Bretagne pour suppléer à l'absence de la rogue, l'appât utilisé pour la pêche des sardines, dont le coût est trop élevé. Elle est considérée comme une pêche extrêmement nuisible par Le Masson du Parc qui veut la faire interdire et propose l'application de peines très sévères, puisque, selon lui, elle ruine la pêche côtière. Il estime que depuis les années 1700-1705, cette pêche, qui se pratique jusqu'aux embouchures des rivières, a même encouragé les seigneurs riverains à affermer « la faculté de faire une pêche si pernicieuse³⁶ ». L'ordonnance d'avril 1726 interdit toute forme d'engins de pêche et la vente sous quelque prétexte et quelque usage que ce soit du frai de poisson. Notons également que le frai ne sert pas qu'à la pêche des

35 ANF, Marine, C5 20, 21 et 26 pour la Bretagne.

36 AD 35, C 563.

sardines, il est utilisé pour nourrir « les porcs, les volailles et autre animaux, pour l'engraissement des terres et des arbres³⁷ ».

À la fin de l'Ancien Régime, c'est la grande inspection Chardon qui offre de multiples informations sur le fonctionnement des amirautés bretonnes³⁸. Au cours des années 1770-1780, le secrétaire d'État à la Marine tente de simplifier la fiscalité maritime par des réformes successives. L'adoption d'un tarif fixant les droits des officiers d'amirautés valable dans tous les ports du royaume en 1770 constitue une première étape vers l'uniformisation fiscale³⁹. Au début du règne de Louis XVI, le ministre de la Marine, Antoine de Sartine, établit en novembre 1776 une commission composée de quatre conseillers d'État. En 1777, la collecte des informations est lancée dans les amirautés, le ministre demandant aux officiers de chaque siège de rédiger un mémoire général sur les droits perçus, la jurisprudence et les conflits de compétence avec d'autres juridictions. Seul subsiste dans les archives centrales de la Marine le mémoire de 85 pages rédigé par les officiers du siège de Quimper⁴⁰. En décembre 1779, le ministre obtient une commission du roi nommant Daniel Marc-Antoine Chardon « commissaire de notre Conseil départi pour la visite des ports, havres, pêches, pêcheries, droits maritimes, & l'observation des Ordonnances dans les Amirautés⁴¹ ». Le texte de la commission fait référence à l'objectif premier de Sartine : « des moyens de rendre les perceptions moins onéreuses au commerce⁴² ». En plus du volet fiscal, l'inspection fournit un ensemble de données quantitatives et qualitatives sur l'activité maritime. Le fonctionnement des amirautés, la fiscalité, la législation, les pêches, les aménagements et les services portuaires sont concernés et délimitent les domaines d'action d'un programme de rénovation du système élaboré au temps de Colbert. Daniel

37 Ordonnance du 23 avril 1726, article XVII, Archives départementales des Côtes d'Armor, B3745.

38 Voir à ce sujet 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.

39 Cette réglementation tarifaire est le résultat d'une commission de travail pour les réformes créée par le duc de Praslin, ministre de la Marine, en 1767. Les officiers des amirautés perçoivent dans les ports les droits de l'Amiral de France et des frais d'actes qui constituent leurs revenus ; voir le travail de Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la Monarchie administrative (1669-1792)*, thèse de doctorat d'État, université Panthéon-Assas, 1975, et les travaux de Joachim Darsel pour la Normandie et la Bretagne.

40 ANF, Marine, C4 238, fol. 170-220, « Mémoire arrêté au siège de l'amirauté établie à Quimper au rapport du procureur du roi et celui pour être présenté à Monseigneur de Sartine, Ministre et secrétaire d'État au département de la Marine sur ce qui concerne les droits d'amirauté et la jurisprudence de ces tribunaux », Quimper, le 25 juin 1778 (85 p.).

41 ANF, Marine C7 60, DP Chardon, Commission du roi du 20 décembre 1779, imprimée à Paris en 1780.

42 *Ibid.*, pièce 73, commission pour la visite des « ports, havres, pêches, pêcheries, droits maritimes et l'observation des ordonnances dans les amirautés... », 20 décembre 1779.

Chardon, maître des requêtes et procureur général au Conseil des prises, dirige le grand travail d'investigation mené sur les côtes de France entre 1781 et 1785⁴³. L'enquêteur, qui a une bonne connaissance du sujet, a déjà visité, au début de la guerre d'Indépendance américaine, les ports et les amirautés de Bretagne durant l'hiver 1778. C'est à Brest que les choses prennent forme, et c'est là que le modèle de l'enquête est conçu en septembre 1781.

70

La lecture des procès-verbaux donne une image relativement contrastée des amirautés bretonnes. Ils définissent en quelque sorte des « Bretagnes maritimes » validant un découpage institutionnel ancien qui n'apparaît pas comme artificiel. Vers 1780, ce découpage ne donne lieu à aucune contestation territoriale entre les amirautés limitrophes bretonnes, pas plus qu'il ne crée des conflits de compétences entre elles. Les seules exceptions notables sont les amirautés de Brest et de Quimper avec la frontière revendiquée de l'Elorn et les quais de Landernau, de même les côtes de Plougastel jusqu'à l'île Ronde sont revendiquées par le siège de Brest⁴⁴. La configuration des côtes et le type d'activité créent une réelle diversité qui fonde la richesse potentielle de la province aux deux façades maritimes. Si les critères de l'inspection sont parfaitement normés, les réponses ne le sont pas dans leur volume et leur contenu, et elles sont variables d'une amirauté à l'autre. Les deux amirautés où le littoral a fait l'objet d'une description détaillée sont celles de Brest et de Quimper. Les officiers ont sans doute voulu témoigner de l'espace qu'ils avaient à contrôler et à parcourir : ceux de Brest, Vannes et Lorient ont donné précisément les distances, et pour l'ensemble de la province domine dans l'art de décrire le littoral, le trait de côte finistérien et atlantique.

Sept amirautés se partagent 2 700 km de côtes avec un personnel qui compte plus d'une centaine d'individus. Le comptage dans les procès-verbaux donne pour les personnels un total de 119, chiffre qui indique un nombre de postes utilisables pour faire fonctionner les amirautés bretonnes que l'on range en deux grandes catégories, celle des officiers au nombre de 85 et celle des personnels pourvus de commissions de l'Amiral de France au nombre de 34. Les maîtres de quai et les professeurs d'hydrographie rétribués par les villes ont été comptabilisés dans le nombre des postes en commissions pour faire apparaître l'existence d'un service aux usagers des ports quelle que soit l'origine de la rétribution. Toutefois, les chiffres ne traduisent qu'imparfaitement la réalité sur le terrain en raison des offices laissés vacants ou agglomérés par une seule personne dans

43 *Ibid.* Daniel Marc Antoine Chardon (Paris, 1731-Paris, 1802), est nommé en novembre 1777 « procureur général de sa majesté au Conseil royal pour les prises », place qu'il occupe jusqu'à sa suppression en septembre 1791.

44 ANF, Marine C4 175 fol. 816, Procès-verbal de la visite faite par ordre du Roi dans l'amirauté de Quimper, le 24 janvier 1781 et jours suivants.

les sièges⁴⁵. Ainsi, à Saint-Malo, les quatre offices de conseillers sont déclarés vacants, de même ceux de sergent et d'interprète-courtier, soit neuf postes sur vingt-deux en 1783. Le maître de quai, qui est celui d'un port oblique, Cancale, est pourvu d'une commission de l'Amiral alors qu'à Saint-Malo, ce sont les « baillifs des eaux et sous-baillifs des eaux » nommés pour un an ou plusieurs années par la communauté de ville qui remplissent les fonctions de maître de quai. Les officiers de l'amirauté précisent d'ailleurs qu'il faudrait établir un maître de quai dans les ports de la paroisse de Saint-Servan pour surveiller tant la nuit que le jour. Les offices vacants sont surtout ceux de conseillers – Saint-Malo, Morlaix, Quimper, Vannes-Lorient. Pour l'amirauté de Nantes, le nombre plus important de greffiers s'explique parce qu'il a été signalé ceux qui sont établis dans les ports obliques, soit huit « commis greffiers » à Paimboeuf, Le Pouliguen, Mesquer, Saint-Nazaire, Le Croisic, La Roche-Bernard, Pornic et Bourgneuf⁴⁶.

Les conflits de compétences, qui ont perduré tout au long du XVIII^e siècle, s'observent surtout dans les grands ports actifs où une juxtaposition de juridictions et d'institutions se concurrencent. À Saint-Malo, les officiers de l'amirauté considèrent que cela est préjudiciable à l'intérêt du commerce maritime. Ce qui peut être considéré comme une réponse indirecte aux critiques du lobby négociant dont ils doivent penser qu'il est à l'origine de l'inspection. Notons aussi la volonté de préserver leur compétence judiciaire : ainsi, pour l'exercice de la justice et du règlement des contentieux, ils veulent une loi qui interdise l'accès du siège de l'amirauté à tout procureur qui n'aura pas levé les offices, « ce qui serait avantageux aux négociants et autres à qui l'ordonnance de la Marine permet de plaider en personne, ce qui leur évite les frais à quoi les induisent les procureurs étrangers⁴⁷ ».

L'inspection confirme les orientations commerciales des ports bretons, sans grande surprise : la morue à Saint-Malo, le blé à Saint-Brieuc, la toile à Morlaix, le blé, la roque et la sardine à Quimper, les grains, les toiles et la sardine à Vannes et Lorient, la traite, le cabotage aux colonies, le vin et l'eau-de vie à Nantes. Les grains, les vins, le sel et le poisson sont les marchandises dominantes des trafics. Signalons aussi l'existence d'une modulation tarifaire du droit de congé propre à la Bretagne. Elle se définit par rapport au tonnage, et elle est certainement une des plus justes et des mieux adaptées.

45 Voir les trois tableaux qui suivent.

46 ANF, Marine C4 175, fol. 879, Procès-verbal de la visite faite par ordre du Roi dans l'amirauté de Nantes, le 28 janvier 1781 et jours suivants.

47 ANF, Marine C4 175, fol. 681-682, Procès-verbal de la visite faite par ordre du roi dans l'amirauté de Saint-Malo, le 19 novembre 1783 et les jours suivants. Les procureurs des juridictions de l'évêque et du chapitre de Saint-Malo viennent plaider « d'emblée au siège ».

En rassemblant différents critères sur l'entretien des ports, sur la police des quais, sur la présence de pilotes et sur le lestage et délestage des navires, l'enquête révèle quelques dysfonctionnements. À Saint-Malo, c'est le recrutement des pilotes lamaneurs, leur qualification et leur nombre qui pose problème pour le port dont les accès sont difficiles. Dans l'amirauté de Morlaix, où le lestage et le délestage donnent lieu à des abus, le balisage a été entrepris par un particulier. Dans l'amirauté de Quimper, il est fait mention de plusieurs travaux portuaires et de balisage, à Quimper, Concarneau, Audierne et dans d'autres petits ports, mais cette fois par des particuliers – Douarnenez, Le Faou, Pont-Croix, Port-Launay. Le projet est ici l'aménagement d'un grand port à Bénodet. Pour Vannes et Lorient, seul l'encombrement du port de Vannes est source d'inquiétude. À Nantes, les problèmes de lestage et délestage sont mentionnés, des travaux sont faits pour sécuriser Paimboeuf. Au Croisic, ce sont les états de Bretagne qui contribuent à l'entretien du port. Il s'agit de préserver le commerce des sels de Guérande et notamment l'approvisionnement de tous les ports de pêche et particulièrement ceux de la province.

L'enquête révèle assez bien les côtes où la seigneurie maritime est vivante : à Saint-Malo, à Brest, dans l'amirauté de Quimper, dans la Vilaine et la Loire, à Nantes. Dans le ressort de l'amirauté de Saint-Malo, les pêcheries construites sont au nombre de 45. Les officiers de l'amirauté pensent qu'il faut toutes les supprimer car « de la suppression des pêcheries résulterait l'empoisonnement progressif des côtes et l'augmentation du nombre de bateaux-pêcheurs, ce qui fournirait à l'État une pépinière de marins qui, dès leur plus jeune âge, se lanceraient dans l'art de la navigation⁴⁸ ». S'agissant des droits maritimes, aucun seigneur ne prétend au droit de bris et naufrage dans l'étendue du ressort, mais plusieurs seigneurs jouissent d'autres droits. Ces droits sont par exemple ceux de l'évêque et des chanoines de Saint-Malo sur le poisson frais, droits qui n'ont pas été confirmés par la Commission de vérification des droits maritimes. Dans le ressort de l'amirauté de Saint-Brieuc, il existe les pêcheries de l'abbaye de Beauport qui ont été confirmées, toutes les autres ont été supprimées, et « quand il s'en forme quelqu'une furtivement », les officiers d'amirautés disent les faire détruire. À Morlaix, il n'est mentionné qu'une seule pêcherie : située à l'embouchure de la rivière de Pontrieux, elle existe depuis des temps immémoriaux. Aucun seigneur particulier du ressort de l'amirauté de Morlaix ne perçoit des droits maritimes, si ce n'est la communauté des Augustins de la ville de Lannion qui prélève le sel sur les navires, barques ou bateaux arrivant au port de Lannion. Le procès-verbal de l'amirauté de Brest mentionne qu'il n'y a pas de grandes pêcheries construites dans le ressort, si ce n'est celle de

48 ANF, Marine C4 175, fol. 710-711, Saint-Malo le 19 novembre 1783.

M. de Rohan-Chabot dans la rivière de Landerneau. Le duc, seigneur de Landerneau, est le seul à prétendre au droit de justice maritime sur le port⁴⁹. Il perçoit un droit sur tous les bâtiments étrangers chargés de vin qui déchargent dans le port de Landerneau ou ses limites, un droit de « pot et chopine » qui date du XVI^e siècle. Le duc a été maintenu dans ses droits par un arrêt du conseil du 18 avril 1773. Ces droits de ports et havres sont affermés à un négociant de Landerneau. Ce qui caractérise l'amirauté de Brest, ce sont ces pages consacrées aux droits seigneuriaux, ceux du duc de Rohan, et bien d'autres encore, des droits de passage, des droits de bac, des droits d'ancrage, des droits de pêche, des droits de quai. Par exemple, le commandant du château de Brest perçoit lui aussi un droit dit « de château » qui est de onze sols pour chaque bâtiment étranger. Ce droit renvoie à un service, celui de la protection des bâtiments étrangers. Le procès-verbal de l'amirauté de Quimper se termine par une longue liste de l'état des droits maritimes perçus et établis dans le ressort, confirmés ou pas⁵⁰. Lors de la visite de l'amirauté de Vannes, Chardon indique qu'il n'a pas pu faire le récolement avec le procès-verbal de la visite de Le Masson du Parc en 1738. Il évoque cependant les descentes faites en 1739-1740 dans la Vilaine, près de Redon, et des procès-verbaux établis pour des pêcheries sans titre, ainsi que l'arrêt ordonnant leur démolition qui fut exécuté. Malgré tout, leur nombre n'a cessé d'augmenter : il est fait état de 121 pêcheries dans la Vilaine au niveau de la paroisse de Brain.

Il existe également dans l'amirauté de Nantes une quantité importante de droits de types seigneuriaux. C'est aussi une des caractéristiques du procès-verbal de cette amirauté. On relève parmi ces droits maritimes, la perception qui en est faite par des engagistes du domaine royal. La Loire est bien sûr l'axe sur lequel ces droits maritimes sont les plus nombreux : des droits de passage, des droits de pêche, des droits de péage essentiellement. S'agissant des droits de bris, des droits d'épave, ainsi que des droits de péage, notamment ceux sur les marchandises telles que le sel, on voit assez clairement que l'État royal les a supprimés, voire les a intégrés au domaine royal. Ce sont les produits traditionnels du commerce qui sont les plus taxés : le sel, le froment et le vin. La Commission de vérification des droits maritimes a supprimé un nombre très important de droits dans la rivière de Nantes, entre 1740 et 1760. Le procès-verbal mentionne plus d'une trentaine de ces droits supprimés, dont plus de la moitié par un arrêt du Conseil du roi du 23 décembre 1760. Ce sont les droits de passage, de pêche

49 Depuis 1738, il y a une instance à la Commission de vérification des droits maritimes entre ce seigneur, l'amiral et les officiers du siège, instance renouvelée en 1775.

50 Voir la belle thèse de Pierre Martin, *Les Fermiers du rivage : Droits maritimes, seigneurs, fermiers et fraudeurs en Bretagne sous l'Ancien Régime (1480-1789)*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne Sud, 2004.

et pêcheries qui résistent le mieux au travail de vérification de la Commission des droits maritimes, encore qu'il faille rester prudent, puisque la présentation pour confirmation des titres n'est pas toujours faite et, de fait, les officiers de l'amirauté ne savent pas s'ils sont toujours actifs. Parmi les droits qui sont les plus nombreux, on relève les droits de pêche dans la Loire ; il s'agit d'un droit de concession accordé aux communautés, ainsi qu'à des particuliers. Les communautés, comme celle de Trentemout – et celles des îles de la Loire –, ont été soutenues par l'État pour bénéficier du droit de pêche dans la rivière face aux demandes de la communauté de Nantes. Le fleuve apparaît donc comme le lieu d'une bataille pour la pêche du poisson tout au long du XVIII^e siècle.

L'inspection Chardon dans les amirautés bretonnes permet d'identifier un certain nombre de problèmes ; dominant ceux liés au maintien des parcs et pêcheries, aux droits maritimes – hors fiscalité de l'amirauté – et à l'aménagement portuaire – travaux de rénovation, équipement et accessibilité.

74

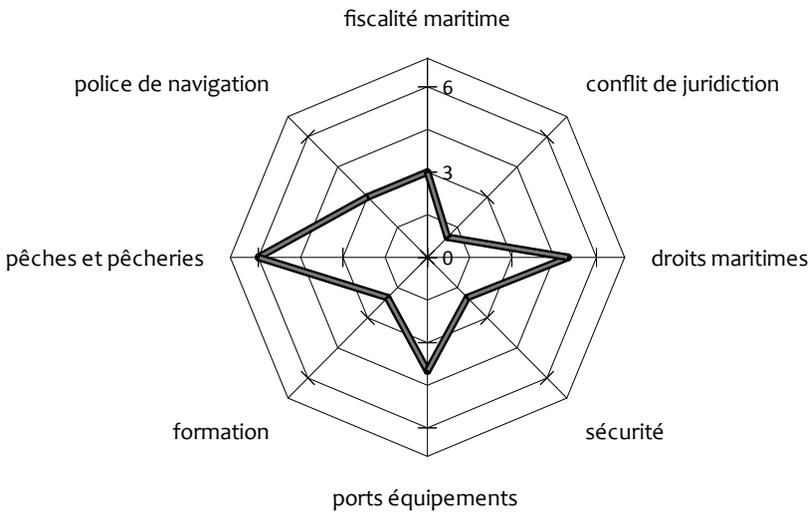


Fig. 2. Les problèmes dans les amirautés bretonnes vers 1780 d'après l'enquête Chardon

Les amirautés sont supprimées par la loi des 9-13 août 1791. Les sièges sont liquidés sans aucune difficulté, ni contestation. Les greffes de Bretagne ferment tous entre le 1^{er} novembre 1791 – Saint-Brieuc – et le 10 février 1792 – Vannes⁵¹. Dans le plaidoyer que l'Amiral, le duc de Penthièvre, fait imprimer et présenter à l'Assemblée nationale en 1790, l'argumentation porte sur la valeur

51 ANF, G5 8, Dossier 5. Voir aussi Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la Monarchie administrative (1669-1792)*, thèse citée, p. 319-320, « Date des fermetures des greffes et des bureaux des receveurs ».

des officiers d'amirautés qui sont indispensables car disponibles à tout moment, honnêtes et désintéressés « souvent même, ils font le sacrifice au malheur et au dévouement » écrit-il ⁵². Souvent décriées, peut-être injustement, les amirautés méritent sans doute que l'on étudie minutieusement leur fonctionnement au cours du XVIII^e siècle, en multipliant les études de cas dans les sièges et que l'on rapporte le nombre de personnes en charges au regard de l'activité maritime et des exigences de service public aux usagers de la mer qui s'affirment davantage au cours du XVIII^e siècle, posant la question fiscale au cœur des débats.

Tableau 1. Modulation tarifaire du congé dans les amirautés bretonnes
(en tonnage et livres, sols, deniers).

Pêche		Provinces sauf Provence et Languedoc		Angleterre, Pays du Nord		Morue, Espagne, Portugal, Déroit de Gibraltar, Colonies
poisson frais dans la province	5 s.	De 1 à 10 tonneaux	10 s.	Au-dessous de 20 tonneaux	1 l.	7 l. 10 s.
Inférieur à 10 tonneaux	5 s.	De 10 à 30 tonneaux	15 s.			
De 10 à 30 tonneaux	10 s.	De 30 à 49 tonneaux	1 l.	Au-dessus de 20 tonneaux	2 l.	
Supérieur à 30 tonneaux	1 l.	Au-dessus de 50 tonneaux	1 l. 10 s.			

Source : Enquête Chardon 1781-1783

52 ANF, Marine C4 241, « Mémoire imprimé et présenté à l'Assemblée nationale en 1790 et 1791 », sur la nécessité de conserver la charge d'amiral et les tribunaux des amirautés, n°133, s.d., 29 p.

DE L'AMIRAUTÉ DE PROVENCE AUX AMIRAUTÉS PROVENÇALES (XIII^e-XVIII^e SIÈCLE)

Gilbert Buti

Aix-Marseille Université, MMSH-Telemme, CNRS-7303

Parmi les institutions liées au monde de la mer, l'amirauté est assurément la plus banale mais aussi la plus méconnue, dans la mesure où on tend à associer automatiquement son rôle au commandement et à la direction des forces navales d'un État, à l'instar, peut-être, de la situation anglaise. Certes, comme définie au XVIII^e siècle, « l'Amirauté est une juridiction attribuée au Grand Amiral de France, qu'il exerce par ses lieutenants particuliers et par ses lieutenants généraux¹ ». Mais cette définition très générale masque une juridiction spéciale, complexe et plurielle, dont les attributions variées n'ont entre elles d'autre lien que celui de toucher aux choses de la mer. Ce n'est pas une juridiction d'exception à compétence limitée, mais une juridiction véritable sur la mer, les ports, les havres et les rivages. « Les interventions quotidiennes de l'Amirauté pesaient sur toutes les activités économiques liées à l'exploitation de la mer et des grèves² ». Elle est un des rouages essentiels de la vie maritime où se croisent des attributions d'ordre administratif, judiciaire et militaire, comme le démontre le contenu des dossiers, registres, cartons et liasses conservés dans différents dépôts d'archives familiaux des chercheurs attentifs au fait maritime.

L'étude de cette juridiction peut être globale, saisie à travers les rapports des commissaires envoyés par le pouvoir central en tournées d'inspection sur les côtes du royaume, de Leroux d'Infreville et Séguiran au XVII^e siècle à Chardon à la fin du XVIII^e siècle, ou porter sur un segment du littoral. Chaque amirauté étend en effet sa compétence sur un ressort délimité qui tend néanmoins à se réduire à partir du milieu du XVI^e siècle, quand l'État royal commence à manifester un intérêt nouveau pour les affaires maritimes. Cette volonté, qui

1 Claude Joseph de Ferrière, *Dictionnaire de droit et de pratique*, Paris, Brunet, 1755, p. 116, cité par Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, Marseille, Antoine Ged, 1942, p. 18.

2 André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg (dir.), *État, Marine et société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455, *loc. cit.* p. 439.

se précise et s'affirme au début du xvii^e siècle, conduit au renforcement des bureaux de la Marine et à un étroit quadrillage administratif des rivages. Ainsi, l'amirauté de Provence ou du Levant, qui était sous la seule autorité et l'unique contrôle local du siège marseillais, est découpée en huit amirautés au xvii^e siècle. Ces amirautés provençales, à commencer par celle de « Marseille et des mers du Levant », présentent nombre de traits communs avec la cinquantaine environ qui existent en France à partir du xvii^e siècle et qui se maintiennent jusqu'à la veille de la Révolution ; elles montrent néanmoins quelques traits particuliers liés à l'ancienneté de l'institution, à l'intégration de la province dans le royaume, à l'espace méditerranéen, à la présence de deux ports aux orientations maritimes différentes – Marseille et Toulon –, et à certains officiers administrateurs.

DE L'AMIRAUTÉ AUX AMIRAUTÉS DE PROVENCE : ANCIENNETÉ ET ORGANISATION

78

« Bien que l'histoire du titre suive une évolution différente de celle de la juridiction, il n'en reste pas moins que c'est de l'Amiral qu'est née l'Amirauté et que c'est en lui qu'elle puise sa raison d'être³ ». Le titre d'amiral aurait été emprunté au moment des croisades à l'arabe *al-amir al-bahr*, c'est-à-dire commandant de la mer, sans que nous puissions dire à quel moment précis il a été employé pour désigner de façon permanente le commandant des forces maritimes d'un pays⁴. L'office de Grand Amiral, apparu en Sicile à la fin du xii^e siècle, semble à l'origine de l'amirauté de Provence car c'est en 1293, du temps de Charles II d'Anjou, comte de Provence puis roi de Naples ou Sicile péninsulaire (1285-1309) que Richaud de Lamoignon, chargé de la garde des galères et de l'arsenal de Marseille, est intitulé « Amiral des comtés de Provence et de Forcalquier ». Ses droits et fonctions sont établis à l'image de ceux en vigueur dans l'Amirauté de Sicile. Ainsi, dans les instructions de 1297, l'amiral, qui a la surveillance et la police de la navigation, est chargé de la construction et de la réparation des vaisseaux, autorise l'armement des navires, peut nommer un lieutenant ou vice-amiral, des secrétaires et capitaines des galères. Il dispose également, dans les procès civils et criminels, d'un droit de juridiction sur tous les hommes faisant partie de la flotte et, en fonction de cette autorité, il doit rendre la justice à tous les gens de mer qui portent plainte devant lui⁵.

Dès la fin du xiii^e siècle, et avant l'intégration de la Provence au royaume de France, les comtes de Provence et de Forcalquier exercent leurs droits de souveraineté sur l'espace maritime associé à leur territoire. Ils pouvoient à

3 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 18.

4 Augustin Jal, *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin Didot frères, 1848, p. 117-118 ; rééd. Paris, Éditions du CNRS, 1970.

5 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 27.

l'établissement d'officiers qui ont la charge « de faire vivre leurs sujets en paix sur la terre et en sûreté sur la mer », car ils auraient été imprudents « en la conduite de leur État, s'ils avaient abandonné la Mer du Levant à la merci des vents et des pirates sans se donner aucune marque de puissance et d'autorité en créant un magistrat qui commandait en leur nom »⁶. Cette première amirauté de Provence perd son caractère permanent au cours du premier tiers du XIV^e siècle, et le titre d'amiral n'apparaît que de façon intermittente, sous l'empire de la nécessité ; cependant, les fonctions de celui-ci sont implicitement contenues dans celles du grand sénéchal qui, étant le plus haut représentant du comté, exerce son autorité aussi bien sur terre que sur mer.

Il n'existe donc plus d'amirauté de Provence à proprement parler lorsqu'au moment de l'union de la Provence au royaume de France Charles III, dans son testament du 11 décembre 1481, supplie le roi Louis XI, son cousin et légataire, de « maintenir le Comté en ses anciens établissements de lois et coutumes, charges et privilèges⁷ ». Louis XI respecte la demande du comte de Provence en désignant le dernier grand sénéchal, Palamède de Forbin, gouverneur et lieutenant général du roi, lui confiant par là, comme c'est le cas pour les autres gouverneurs des provinces maritimes du royaume, la défense des côtes, même si la charge d'amiral ne s'y trouve pas expressément mentionnée.

En 1514, le roi François I^{er} poursuit cette politique en donnant à René de Savoie des lettres de provision de gouverneur et lieutenant général, « tant par mer que par terre au comté de Provence car tous les gouverneurs précédents ont toujours eu pleine et entière connaissance du fait des mers du Levant ». Ces lettres de provision lui accordent, tant pour lui que pour ses successeurs, « la pleine et entière connaissance du fait des mers du Levant avec facultés de juger souverainement en leur amirauté ». Les premiers textes qui donnent officiellement le titre d'amiral au gouverneur de Provence, paraissent être les lettres d'octobre 1520 qui accordent à Claude de Savoie, fils et successeur de René, « les mêmes pouvoirs et facultés de juger souverainement en leur amirauté sans que le parlement de Provence puisse recevoir de son appellation⁸ ». Cependant, le titre d'Amiral des mers du Levant, appliqué à ce grand officier et mentionné à partir de 1536, n'implique l'exercice d'aucun commandement à la mer. Le chef des escadres est le général des galères ou, comme il est dit au temps de François I^{er}, « le capitaine général de l'armée du Levant », auquel on attribue d'ailleurs parfois le titre... d'Amiral. L'Amiral des mers du Levant, sans exercer de commandement maritime, doit néanmoins assurer la défense des

6 *Ibid.*, p. 28.

7 Archives départementales des Bouches-du-Rhône (désormais AD 13), B. 704 : Testament de Charles III, 11 décembre 1481.

8 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, *op. cit.*, p. 32.

côtes que menacent les raids barbaresques et veiller à la protection des ports. Il possède pour cela la juridiction maritime au civil et au criminel, et délivre des commissions d'armer en course pour lutter contre les ennemis. Il bénéficie pour remplir ses fonctions de droits fructueux : droits d'épave et de naufrage ainsi que le dixième du produit des prises faites en Méditerranée⁹. Il semble doté d'autres droits – « feux, balises, lestage, quayage » –, mais rencontre dans leur perception les oppositions de seigneurs et communautés qui en jouissent¹⁰. La juridiction du gouverneur en tant qu'Amiral des mers du Levant demeure néanmoins assez vague, et l'exercice de la charge ne prévoit pas d'organes spéciaux.

80

La situation change à partir de l'édit de Joinville (1535) quand la souveraineté des gouverneurs en matière judiciaire est supprimée par François I^{er} ; désormais le jugement en dernier ressort des procès maritimes est attribué au parlement de Provence. Au vrai, la situation provençale s'aligne sur celle de l'Amirauté de France puisque depuis l'ordonnance de 1373 l'appel des jugements de celle-ci revient au parlement de Paris. Les « Amiraux du Levant » ont toutefois de la peine à se résoudre à cet état de choses et sont rappelés à l'ordre jusqu'au milieu du xvi^e siècle. L'amirauté de Provence commence pourtant à exister avec la nomination et l'installation d'un lieutenant à Marseille : en décembre 1535, Antoine Gaufridi, ancien assesseur d'Aix et futur conseiller au Parlement, puis Jean Bléjarde en février 1536¹¹. L'amirauté de Provence en tant que juridiction s'identifie alors à peu près complètement avec le siège de Marseille, les côtes du Languedoc échappant à sa juridiction qui comprend, outre le lieutenant, un procureur du roi nommé par le souverain sur la présentation de l'amiral.

L'édit de Saint-Germain-en-Laye (août 1555) poursuit la réforme engagée de l'amirauté de Provence : désormais tous les offices doivent être pourvus par le roi tandis que pour pouvoir contrôler efficacement un territoire aussi vaste sont créés, en sus de celui de Marseille, des sièges particuliers à Martigues, Arles, Toulon, Fréjus et Antibes. Chaque siège, dont la compétence est définie dans un rayon de deux lieues autour de leur centre, à l'exception de celui de Marseille, est occupé par un lieutenant, un procureur du roi, un greffier et deux sergents, tandis qu'une table de marbre est instituée au parlement d'Aix pour recevoir les appels des jugements maritimes. Malgré ces créations de nouveaux sièges, Marseille conserve une prééminence eu égard au nombre d'affaires judiciaires et administratives qui s'y traitent mais surtout étant donné les liens établis avec les

9 AD 13, IX B 2, fol. 18 : Lettre du duc de Guise, Amiral des mers du Levant, 25 juillet 1622.

10 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 44.

11 Il semble que le ressort de l'amirauté du Levant, auparavant unique, ait été momentanément scindé dans la mesure où Bernardin Gaybier fut nommé en 1536 « lieutenant de la circonscription d'Hyères à Nice ».

Échelles du Levant et de Barbarie. L'amirauté de Marseille demeure le tribunal de fait pour les procès qui dépassent la compétence des consuls et son greffe, qui est une sorte de haute chancellerie pour l'ensemble des consulats, rassemble à partir de 1669 les textes des délibérations des assemblées des nations françaises établies au Levant et en Barbarie. C'est pourquoi les lieutenants de Marseille portent longtemps seuls le titre de « lieutenant général », et sont toujours les seuls à ajouter au titre de leur siège la mention « ...et des mers du Levant ».

Les décisions de 1555 n'ont pas été suivies d'application immédiate et complète. Le parlement de Provence réussit à empêcher la création de la table de marbre et le lieutenant d'amirauté de Marseille, Barthélemy de Valbelle, a résisté à la mise en place des autres sièges, hormis peut-être celui de Toulon, dont la juridiction, exercée par un juge royal commis par le lieutenant de Marseille, semble en place à la fin du xvi^e siècle.

C'est l'année 1612 qui marque la fin de l'hégémonie du siège marseillais avec l'installation effective des cinq autres sièges particuliers après que le duc de Guise, gouverneur de Provence, ait reçu le droit de présenter des candidats aux offices de son amirauté. En application de ce droit, source de revenus pour son détenteur, deux sièges supplémentaires sont créés en 1649 : un dans le port de La Ciotat, par démembrement de celui de Toulon, et un autre à Saint-Tropez, par démembrement de celui de Fréjus dont le lieutenant, Jean Antiboul, avait obtenu en 1614 l'autorisation d'y exercer également sa charge¹².

La mise en place des sièges d'amirauté conduit à la création de circonscriptions nouvelles qui se superposent aux divisions judiciaires existantes, vigueries et sénéchaussées. Aucune règle bien précise ne semble néanmoins avoir été suivie pour effectuer ces découpages ; les points remarquables de la côte – caps, embouchures de rivières, etc. – ont été utilisés pour aboutir à des étendues de sièges extrêmement variées : celles des sièges de Marseille et de Toulon sont les plus vastes, alors que celle du siège de La Ciotat est limitée à sa baie. Cette situation entraîne des réclamations de leurs titulaires qui souhaitent, à des fins pécuniaires, un partage plus égal du littoral et provoque, jusqu'au milieu du xviii^e siècle, des conflits pour l'exercice des droits, comme ceux qui éclatent entre les responsables des sièges de Fréjus et de Saint-Tropez, ou d'Antibes et de Fréjus¹³. À la fin du xviii^e siècle, lors de sa tournée d'inspection, Daniel Chardon, maître des requêtes, « commissaire départi pour la visite des ports et

12 Le déclin des activités maritimes de Fréjus et la croissance de celles de Saint-Tropez rendent compte de cette situation. Les offices de Fréjus et de Saint-Tropez restent exercés jusqu'en 1665 par les mêmes officiers, avec François Hugolen comme lieutenant.

13 Archives départementales du Var (désormais AD 83), 6 B et 7 B 3 : Présentation des causes. Voir également Frédéric d'Agay, « L'Amirauté de Fréjus (1555-1791) », *Annales du Sud-Est varois*, t. XVI, 1991, p. 7-24.

havres », souligne les inconvénients de la trop grande étendue de certains sièges : un naufrage intervenu près de Cavalaire, qui se trouve dans le ressort de Toulon, serait plus rapidement connu à Saint-Tropez¹⁴ ; aussi se montre-t-il favorable à une révision de découpages administratifs des sièges d'amirauté. L'attribution d'autorité aux officiers d'amirauté sur une portion de rivières navigables, en application de l'ordonnance de 1681, conduit à préciser dans ce cas l'espace de juridiction pour éviter des différends entre les diverses justices : ainsi, toute la partie qui va d'Arles à la mer est considérée dans le territoire de l'amirauté, la partie supérieure étant réservée aux juges du lieu ; le même partage est retenu à propos des contestations qui concerneraient les bâtiments à fond plat ou allèges circulant sur le Rhône¹⁵. La définition du territoire suscite également quelques difficultés dans le cas des étangs salés : après de multiples plaintes, c'est finalement le siège de Martigues qui obtient, en 1677, compétence exclusive sur cet espace contre les juges ordinaires des villes, comme Istres, établies sur le pourtour de l'étang de Berre¹⁶.

82

L'étendue de certains sièges, qui rend difficile l'exercice de la tâche de leurs officiers, a conduit ceux-ci, dès la mise en place des nouveaux sièges, à commettre des préposés dans les ports secondaires ou « ports obliques » de leurs districts, à l'instar de ce qu'avait fait le lieutenant de Marseille lorsque sa juridiction s'étendait à toute la Provence¹⁷. C'est ce qu'observe Henri de Séguiran lors de son inspection des côtes de Provence en 1633-1635 : les officiers de l'amirauté de Marseille ont des commis à Cassis, ceux de Toulon en ont à La Ciotat, Sanary, Hyères et Bormes, ceux d'Antibes à Cagnes et Cannes, ceux de Martigues à Saint-Chamas et Berre, et ceux d'Arles à Notre-Dame-de-la-Mer (Saintes-Maries)¹⁸. En 1649, la création des sièges de La Ciotat et de Saint-Tropez entraîne un semblable processus avec la désignation de commis à Bandol pour le premier et à Sainte-Maxime, puis Cavalaire pour le second. Il ne s'agit pas de véritables sièges secondaires car ne s'y trouvent que de simples préposés qui accomplissent des fonctions précises : perceptions de droits, réception de rapports, sous le contrôle des sièges principaux.

14 Archives nationales, (désormais AN), Marine, C4-176 : Inspection de Chardon, 1785, fol. 1590 et 1629.

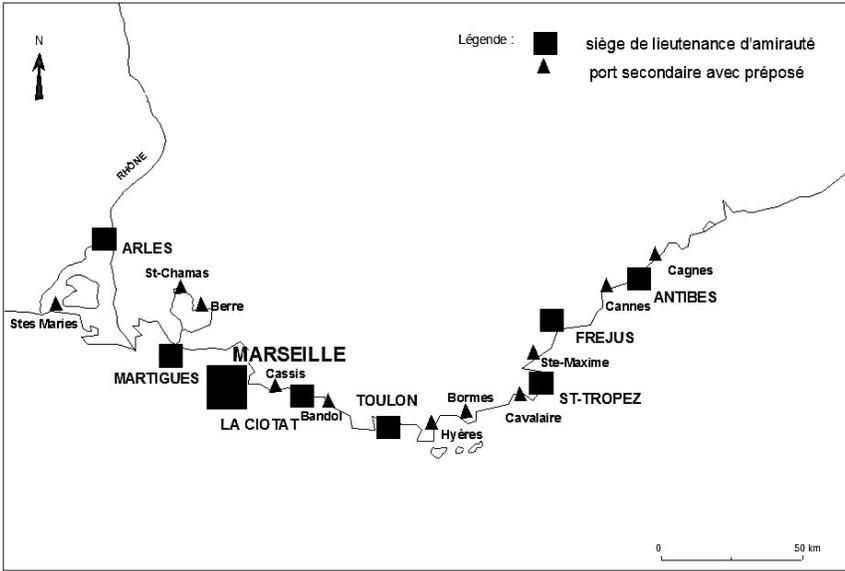
15 AD 13, IX B 2, fol. 390, 1^{er} décembre 1685.

16 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant, op. cit.*, p. 361.

17 L'expression de sièges ou « ports obliques » pour qualifier les sièges secondaires est notamment empruntée à René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Chez Jérôme Legier, 1766, 2 vol.

18 « Voyage et inspection de M. de Séguiran sur les côtes de Provence » (1633), dans *Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis*, accompagnée d'une introduction par M. Eugène Sue, Paris, Imprimerie de Crapelet, 1839, t. 3, p. 223-319.

À partir du milieu du xvii^e siècle, au-delà de frictions locales et d'ajustements territoriaux, la répartition géographique des sièges d'amirautés de Provence est en place jusqu'à la fin de l'Ancien Régime.



Carte 1. Les sièges des amirautés provençales aux xvii^e et xviii^e siècles.

L'institution des sièges d'amirauté prive les gouverneurs des pouvoirs de juridiction qui leur appartenaient encore en propre. Dans la mesure où des officiers, pourvus par le roi, exercent désormais ces pouvoirs, l'amiral en est dépouillé, comme le rappelle la déclaration de septembre 1560 qui fait défense au gouverneur de connaître les procès et différends du ressort des amirautés. Pour l'État royal, désormais « l'amirauté est substituée à l'Amiral » (Raoul Busquet)¹⁹.

Devenu, en 1629, Grand maître, chef et surintendant de la navigation et commerce de France, Richelieu dépossède le gouverneur de Provence, Charles de Guise, accusé de projets de rébellion, de sa charge d'Amiral des mers du Levant et met également la main sur le généralat des galères²⁰. Ces mesures sont enregistrées solennellement en 1629 devant le siège de l'amirauté de Marseille

19 AD 13, Série B, t. IV : Inventaire sommaire présenté par Raoul Busquet (1924-1932), p. IX. Voir également, du même auteur, *Histoire des institutions de la Provence de 1482 à 1790*, Marseille, T. et L. Barlatier, 1920.

20 La charge de général des galères, qui existe dès avant l'union de la Provence au royaume de France, est celle du véritable chef de la flotte militaire du Levant. La confusion entre les droits du général des galères et ceux de l'Amiral des mers du Levant engendre, jusqu'au début du xvii^e siècle, des conflits entre les deux titulaires des charges ; le gouvernement royal s'efforce de les prévenir en définissant les droits attachés aux charges à chaque nouvelle nomination de titulaire. Voir Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 62-71.

par un homme de toute confiance du Cardinal, à savoir le président de la cour des comptes d'Aix, Henri de Séguiran, qui sera chargé, en 1633, de l'inspection des côtes provençales. Cependant, après la suppression de fait de l'Amiral des mers du Levant, les tribunaux des amirautés continuent à fonctionner sans modification de leur organisation et de leur personnel.

Cette structure connaît quelques changements dans les années suivantes mais Colbert, en joignant de nouveau, en 1669, dans son département de secrétaire d'État, la Marine et les galères, assure l'unité de la haute administration de la Marine²¹. Toutefois, en cette même année, il supprime la surintendance générale, devenue vacante après la mort du duc de Beaufort, et rétablit la charge d'Amiral de France. Réservant à celui-ci le commandement d'une armée navale de son choix, il en fait le chef de la justice maritime et lui permet de pourvoir de plein droit à tous les offices des sièges d'amirauté, à condition pour les bénéficiaires d'obtenir des lettres de provisions royales. Cette charge n'a pas eu d'importance immédiate car elle a été confiée successivement à deux enfants : d'abord au comte de Vermandois, âgé de deux ans en 1669, puis au comte de Toulouse, âgé de cinq ans en 1683. Cependant, les attributions attachées à leur charge, augmentées par l'ordonnance de la Marine, édictée à Fontainebleau en août 1681, et l'octroi du jugement des prises (1694) signifient que toutes les tâches accomplies dans les amirautés sont de nouveau soumises au contrôle de l'Amiral : « écarté des amirautés depuis 1535, l'Amiral y rentre à partir de 1669 pour n'en plus sortir » (Raoul Busquet)²².

COMPÉTENCES ET FONCTIONNEMENT DES AMIRAUTÉS PROVENÇALES

Parmi les tribunaux de Provence, la nouvelle juridiction présente des compétences longtemps mal délimitées, bâties aux dépens de juridictions voisines, d'autant que l'édit de 1544, relatif à l'Amirauté de France, n'a pas été enregistré par le parlement d'Aix. C'est pourquoi, « en l'absence de véritable statut de l'Amirauté de Provence, le lieutenant de l'amirauté a travaillé, dès son origine, à fonder sa compétence²³ ». Il en résulte un double inconvénient : le lieutenant d'amirauté ne sait jamais s'il n'outrepasse pas ses pouvoirs et les

21 En 1642 le généralat des galères fut un temps rétabli en faveur d'un neveu du Cardinal, Armand-Jean de Vignerod du Plessis, tandis que la charge de Grand maître et surintendant général de la navigation passait aux mains d'Armand de Maillé-Brézé puis, en 1646 à celles de la Reine-Mère et, en 1650, au duc de Vendôme, puis à son fils le duc François de Beaufort, qui sera tué au siège de Candie en 1669. Voir André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », art. cit., p. 449.

22 AD 13, Série B, t. IV : Inventaire sommaire par Raoul Busquet (1932), p. X.

23 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 251.

particuliers tendent à le suspecter de « maluser » d'une charge dont l'imprécision ouvre la porte aux ambitions personnelles²⁴.

Ainsi, en 1556 et 1558, pour mettre fin aux conflits qui opposent à Marseille, sur des questions fiscales, le lieutenant général de l'amirauté à la sénéchaussée, des lettres patentes interdisent aux responsables de cette dernière juridiction de prendre connaissance des causes et matières concernant la navigation, la pêche, ainsi que tout crime commis en mer et dans les ports²⁵. D'autres heurts émaillent les rapports entre l'amirauté et diverses instances locales : juges des marchands, viguiers, juges ordinaires, consuls de Marseille, députés du commerce et chambre de commerce²⁶. À chaque décision prise l'amirauté fait préciser sa compétence et cette « jurisprudence » fixe en Provence, tout au moins jusqu'à la grande ordonnance de 1681, le statut légal de la juridiction nouvelle. Au reste, y compris à Marseille, les officiers de l'amirauté n'exercent jusque vers 1609-1614 que très partiellement leurs attributions administratives car les ordonnances qui les règlent dans le royaume sont officiellement ignorées en Provence. Aussi, le rôle des officiers de l'amirauté paraît-il s'être limité, jusqu'au début du XVII^e siècle, à la surveillance des prises et à l'enregistrement des autorisations de sortie de marchandises et denrées alimentaires. Le contrôle du trafic maritime appartenait alors aux lieutenants du maître des ports et aux employés de la Ferme de la foraine.

La situation change au début du XVII^e siècle quand, à la suite d'un conflit provoqué par les agents de cette Ferme, le parlement d'Aix rend un arrêt reconnaissant aux officiers des amirautés le droit de visite de tous les bâtiments de mer quittant les ports du royaume (1599), et qu'un arrêt du Conseil (1606), suivi de lettres patentes, consacre ce droit de visite et taxe les opérations des officiers²⁷. Ces lettres, non enregistrées par le parlement, l'ont été au greffe de l'amirauté de Marseille en 1609, pour les certificats de « descente » des marchandises, et en 1614 pour les visites et congés²⁸. En 1662, par un règlement spécial à la Provence, le duc de Vendôme, grand maître et surintendant de la navigation, fixe les droits et salaires perçus par les officiers d'amirauté. Les gages étant négligeables, et souvent non payés, ces droits et salaires, joints à la part qui leur revient sur les prises, constituent leurs émoluments.

²⁴ *Ibid.*, p. 252.

²⁵ AD 13, IX B1, fol. 29 et 110.

²⁶ *Ibid.*, IX B 1, fol. 107. Sur les nombreux procès opposant l'amirauté à la chambre de commerce de Marseille voir : Archives de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence (ACCIM-P), F 5 à F 9 (1558-1685) : Tribunal de l'Amirauté. Procès entre les députés du commerce et le tribunal de l'Amirauté. Voir également Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, *op. cit.*, p. 228-245.

²⁷ AD 13, IX B 1, fol. 324 et 237.

²⁸ *Ibid.*, IX B 14 et IX B 17.

Sans apporter de grands changements au rôle administratif des officiers des sièges des amirautés l'ordonnance de 1681 précise leurs attributions, codifie les prescriptions, définit les rapports des lieutenants avec les gardes-côtes et leur fonction de juridiction à l'égard des corporations qui travaillent à la construction et au gréement des navires. Elle fixe aussi le rôle de l'amirauté de Marseille vis-à-vis des consulats du Levant et de Barbarie. Par ailleurs, dans la mesure où depuis Colbert l'intendant de justice, police et finances joue le rôle de commissaire délégué par le roi pour la direction des affaires du commerce, il intervient dans les amirautés pour y donner des ordres relatifs au commerce et à la navigation : autorisation de chargement, réglementation des exportations, sécurité et police des mers, et tout ce qui touche à la question sensible de l'approvisionnement en blé. L'intendant, qui en Provence porte officiellement depuis 1686 le titre d'inspecteur du commerce du Levant, fait travailler les lieutenants des amirautés à établir les états de la marine marchande et du mouvement des ports à destination du ministre.

Les responsables des amirautés entretiennent des relations plus tendues avec un autre intendant, à savoir celui de la Marine, bien que le caractère essentiellement militaire de celui-ci réduise, en apparence, les terrains de rencontre. Toutefois, les occasions de tension ne manquent pas car les intendants de la Marine sont invités par Colbert à surveiller tous les officiers subalternes qui remplissent dans leur province une fonction maritime. Ainsi, en 1666, l'opposition entre l'intendant de la Marine, ou plus exactement « l'intendant de justice, police et finances des armées navales des mers du Levant », Leroux d'Infreville, et Ricard, lieutenant de l'amirauté de Toulon, amène le roi à obliger le lieutenant de l'amirauté à se démettre de sa charge, tout en faisant surveiller Leroux d'Infreville par Arnoul, intendant des galères. De telles tensions sont également attestées à Marseille où les représentants de l'amirauté refusent de voir « les intendants de la Marine, commissaires et autres gens de l'arsenal s'ingérer dans les fonctions de l'amirauté²⁹ ».

Après l'ordonnance de 1681, qui confère les titres légaux aux amirautés de Marseille et de Provence en général, les documents réglementaires relatifs au fonctionnement des amirautés n'interviennent que sur des aspects mineurs qui précisent ou modifient un article : ainsi, le tarif de 1688 fixe à nouveau les droits et salaires des greffiers et officiers des sièges des amirautés provençales ; en 1709, un règlement général revient sur la perception des droits de l'amiral et les lettres patentes de 1770 et 1785 fixent les droits, salaires et vacations des officiers des amirautés.

²⁹ *Ibid.*, IX B 5, fol. 290 : Lettre du 6 juillet 1705.

Ainsi, à compter du milieu du xvii^e siècle, le fonctionnement administratif des lieutenances est relativement bien défini et les officiers de l'amirauté interviennent dans toutes les étapes de l'organisation des voyages sur mer. Avant le départ, ils ont de multiples tâches à accomplir : l'enregistrement du navire³⁰, la consignation des « participes » à sa propriété ou quirataires³¹, la notification de l'armement, la vérification de la composition de l'équipage inscrite sur le rôle, la délivrance du congé, la mise en règle des papiers de bord, l'organisation de mesures propres à assurer la sécurité de la navigation dans un espace maritime troublé par toutes sortes de brigandages. Une fois le navire équipé et armé, viennent les opérations de chargement qui demandent au lieutenant d'amirauté l'exercice d'une surveillance de tous les instants car, agent d'information et d'exécution du roi, il a un droit de contrôle sur tout le trafic maritime. Enfin, au moment de la sortie, il doit procéder à la visite du navire après quoi seulement celui-ci pourra lever l'ancre. Au retour, les officiers, par trois puis par deux à compter de 1771, ont de nouveau de nombreuses besognes à effectuer : visiter dans les douze heures tous les bâtiments, y compris ceux qui relâchent dans l'enceinte des ports, délivrer les procès-verbaux de visite, recevoir les rapports de mer des capitaines et les rôles d'équipage au désarmement, vérifier les cargaisons, débusquer d'éventuels trafics illicites, mentionner les passagers, autoriser la poursuite du voyage, ou un nouveau départ, en établissant les certificats de sortie des bâtiments de mer³².

Outre ces tâches, directement associées aux expéditions maritimes, les officiers des amirautés reçoivent les déclarations d'épaves et d'avaries, enregistrent les naufrages, vols de bâtiment, pertes de marchandises et objets trouvés en mer et sur la grève, surveillent le lestage et le délestage des navires, connaissent les contrats – nolisements, assurances... –, les crimes et délits commis sur la mer, les rivages et dans les ports, ainsi que les malversations des ouvriers travaillant à la construction navale – charpentiers, calfats, voiliers, poulieurs... –, reçoivent les déclarations concernant les noyés et cadavres trouvés en mer ou sur les côtes. Ils veillent aux usages de la mer en se montrant attentifs au respect des privilèges et autres droits de pêche, ici la pose de madragues, là le « pouvoir de pêcher des anchois avec feux et filets accordé au seigneur d'Agay dans les côtes de Saint-Tropez jusqu'à l'embouchure du Var », ou encore, à Cagnes, le droit du marquis de Grimaldy de toucher la quarantième partie de tous les poissons

30 Enregistrement d'un bâtiment neuf ou non – venant d'une autre circonscription ; la déclaration de « participes » se trouve souvent également faite devant notaire.

31 La propriété du navire est en général fractionnée en 24 parts ou quirats.

32 AD 13, IX B 10.

pris dans l'étendue de la plage³³. Le lieutenant de l'amirauté et l'intendant collaborent parfois pour établir des rapports sur les techniques de pêche et leurs éventuels préjudices sur les ressources halieutiques³⁴. Cependant, si l'amirauté est la juridiction naturelle des calfats, charpentiers et autres artisans du port, les pêcheurs ont en Provence le privilège de ne reconnaître comme juges que leurs pairs. Les amirautés doivent compter sur les pouvoirs des prud'homies, ces juridictions spéciales que l'on trouve à Marseille (1431), La Ciotat (1459), Toulon (1618) et Cannes (1721), et qui étendent leur influence sur les localités voisines ainsi que l'attestent à Saint-Tropez les règlements de pêche. Lors de conflits, comme ceux qui ont dressé à Marseille, durant plus d'un siècle, les pêcheurs marseillais contre les pêcheurs catalans, la prud'homie et l'amirauté ont été opposées³⁵; la première soutenant naturellement ceux-ci, la seconde, qui a compétence sur les étrangers « allant et venant par mer », ceux-là³⁶.

88

Amirautés et prud'homies se trouvent également au centre des débats qui affectent l'exploitation des madragues³⁷ et bordigues³⁸: les fermiers de ces pêcheries fixes recherchent le soutien des amirautés, les pêcheurs celui des prud'homies³⁹. Les officiers des amirautés n'ont certes pas le droit de s'ingérer dans le métier pour en régler les détails ou en arbitrer les conflits, mais ils doivent faire respecter les textes qui régissent le fait de la pêche. Le lieutenant de l'amirauté, qui conserve un droit de police générale sur les gens de mer, doit connaître les pêcheurs de son ressort et en établir la liste, conformément à l'ordonnance de 1681; pour cela les deux plus anciens patrons pêcheurs lui transmettent chaque année le rôle des pêcheurs de leur paroisse. Par ailleurs, sauf à Marseille où la procédure est dévolue aux autorités urbaines, c'est devant

33 Gilbert Buti, « Résonances urbaines des conflits de pêche en Provence (xvii^e-xix^e siècle) », *Provence historique*, fasc. 202, octobre-décembre 2000, p. 438-458.

34 AD 13, IX B 5, fol. 696: Arrêt du 5 mars 1726.

35 Daniel Faget, *Marseille et la mer. Hommes et environnement marin (xviii^e-xx^e siècle)*, Aix-en-Provence/Rennes, PUP/PUR, 2011, p. 51-63.

36 ACCIM-P, F 8: 14 mars 1618. L'amirauté avait jusqu'en 1618 juridiction sur tous les étrangers mais après cette date, à la suite d'un arbitrage du parlement, saisi par les juges consulaires, ceux-ci obtiennent que les marchands étrangers résidant à Marseille soient soumis à la juridiction consulaire dans les mêmes conditions que les Marseillais, l'amirauté conservant sa compétence sur les étrangers « allant et venant à Marseille par mer ».

37 Pêcherie fixe ou parc sous-marin, la madrague est composée d'un vaste filet divisé en plusieurs compartiments, « calé » près du littoral et destiné à la capture des thons. Noms de lieudits et toponymie urbaine rappellent parfois où ce type de pêche était autorisé.

38 Les bordigues ou bourdigues sont des enceintes formées avec des claies, des perches et des filets, sur le bord de la mer, pour prendre le poisson à marée descendante; en Méditerranée elles sont placées dans les chenaux ou graus qui relient la mer aux étangs littoraux, en l'occurrence ici entre la Méditerranée et l'étang de Berre.

39 Gilbert Buti, « Pêcheurs provençaux dans les mailles des pouvoirs du xvii^e au milieu du xix^e siècle », dans Gérard Le Bouédec et François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 57-73. AD 83, 6 B: Procédures et pièces diverses, 19 février 1726.

le lieutenant de l'amirauté que les prud'hommes prêtent serment et c'est à lui qu'ils doivent rendre les comptes des deniers de leur communauté. La surveillance des officiers de l'amirauté sur la pêche se continue jusque dans la vente du poisson effectuée dans les embarcations ou sur les ports et rivages. La pêche reste donc, malgré les prud'homies, un domaine ouvert à l'action des amirautés.

Ainsi, force est de reconnaître que l'amirauté est devenue « l'organe régulateur de la vie maritime⁴⁰ ». La visibilité de son personnel s'affirme en 1786 à la suite de l'ordonnance royale qui accorde aux lieutenants, conseillers, gens du roi et greffiers en chef, un semblable uniforme à porter lorsqu'ils opèrent sur les quais, dans les ports et sur les rivages. Cet uniforme est composé d'un « habit bleu de roi, doublé de même couleur, d'une veste et d'une culotte de drap chamois, avec un bordé en broderie ou en galon d'or [...] et un bouton représentant une ancre [...] sans que les dits officiers puissent porter des épaulettes, dragonnes ou autres marques militaires⁴¹ ». Toutefois, dans les auditoires les magistrats continuent à siéger en robe et doivent, en dehors des audiences qui se tiennent à Marseille deux fois par semaine dans une salle du Palais, mais moins fréquemment ailleurs, et dans la maison du greffier à vaquer « en habit noir » à leurs fonctions de justice.

HOMMES DES AMIRAUTÉS PROVENÇALES

Comme d'autres juridictions les amirautés ont connu, à partir du xvii^e siècle, la multiplication des offices, tant de magistrats – lieutenants, conseillers et gens du roi – que d'officiers subalternes – greffiers, huissiers et sergents –, Marseille disposant toujours du personnel le plus nombreux. En 1623, le gouvernement royal, observant la qualification de lieutenant *général* que le lieutenant de Marseille s'est attribuée, a nommé au même siège un lieutenant *particulier* assesseur criminel⁴². Mais c'est à la fin du xvii^e siècle, alors que le poids de la guerre exige un effort financier, que les sièges des amirautés de Provence sont affectés par la « crue » des offices. Un édit de 1691 crée des conseillers auprès des divers sièges et un siège général à Aix, pour juger les appels des lieutenants, siège qui ne fut toutefois jamais installé. En 1711, de nouvelles charges sont créées dont, à Marseille, celles d'un lieutenant criminel commissaire enquêteur, de six offices de conseillers, un avocat du roi, un substitut du procureur du roi,

⁴⁰ Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 259.

⁴¹ AD 13, IX A 28, 44 et 45.

⁴² Georges Maurin, « Les lieutenants généraux de l'Amirauté de Marseille », *Revue de Marseille et de Provence*, t. 31, 1885, p. 97-114, ici p. 103, cité par Raoul Busquet, *Inventaire*, op. cit., p. XII.

huit procureurs postulants, un premier huissier, des huissiers et des sergents⁴³. Toutefois, les charges de lieutenant particulier et de six conseillers sont aussitôt rachetées par le lieutenant général et réunies à son office, comme le sont par le procureur du roi celles d'avocat du roi et de substitut. Néanmoins, en 1713, un arrêt du Conseil oblige le lieutenant général à faire exercer effectivement les six offices de conseillers et, peu après cette date, le procureur du roi est invité à procéder de même pour les offices d'avocat du roi et de substitut. Au reste, à ce personnel dépendant également des amirautés doivent être ajoutés des maîtres de quai, chargés de la police et de la surveillance des ports, des chirurgiens assermentés, des pilotes, des professeurs d'hydrographie, qui participent aux réceptions des patrons et capitaines, et des interprètes⁴⁴. Les greffes, supprimés dans toutes les amirautés au début du XVIII^e siècle, sont recréés et mis aux enchères; l'amiral s'en rend acquéreur et les afferme à des particuliers chargés de la recette des droits qui lui appartiennent en propre, notamment celle du dixième des prises. À la fin du XVIII^e siècle, Marseille compte deux greffiers, l'un est receveur général des droits de l'amirauté, l'autre, receveur principal des droits de l'Amiral, centralise la recette de tous les sièges de Provence par l'intermédiaire de commis nommés dans les différents ports secondaires ou « obliques » de Provence⁴⁵. En 1785, le personnel de l'amirauté de Marseille est réduit à un lieutenant général, un lieutenant particulier, un procureur du roi, un avocat du roi, des greffiers et sergents; le lieutenant général maintient trois conseillers pour les besoins de sa juridiction⁴⁶.

Dans les autres sièges de Provence les crues d'offices ont été plus modérées. Seul le siège de Toulon est relativement bien pourvu avec, en 1787, un lieutenant général, un lieutenant particulier, deux conseillers, un procureur, un avocat du roi et un substitut. Les autres sièges, comme ceux de Martigues, La Ciotat ou Saint-Tropez, ne disposent que d'un lieutenant général et d'un procureur du roi, ainsi que du personnel du greffe, huissiers et sergents⁴⁷. Des commis sont présents dans les petits ports du ressort de ces juridictions: en 1763, Charles Joseph Martin, lieutenant général au siège de l'amirauté de Saint-Tropez, et

43 AD 13, IX B 113.

44 Gilbert Buti, Michèle Janin-Thivos et Olivier Raveux (dir.), *Langues et langages du commerce en Méditerranée et en Europe à l'époque moderne*, Aix-en-Provence, PUP, 2013.

45 Il existait avant la fin du XVIII^e siècle un receveur pour chacun des droits: recette et distribution des congés, droit d'ancrage, droit de lestage et de délestage, droits de feux, tonnes et balises, naufrages, amendes et confiscation, séquestres, dixièmes des prises ou rançons, recettes du droit annuel. AD 13, IX B 4, fol. 524 (27 juillet 1709).

46 AD 83, 2 B, Sênéchaussée de Marseille, Insinuations, registre 25.

47 Claude-François Achard, *Description historique, géographique et topographique de la Provence*, Aix, Imprimerie de P. J. Calmen, 1787-1788, 3 vol., t. 1, p. 105, 217, 458 et 556; t. 2, p. 503. Voir également Louis-François-Claude Marin, *Histoire de la ville de La Ciotat*, Avignon, s.n., 1782, p. 115.

Jean-François Olivier, procureur du roi au dit siège, nomment et établissent Joseph Gasquet commis au greffe de l'amirauté dans le port de Cavalaire « pour recevoir les rapports des capitaines qui y aborderont avec leur bâtiment, avertir des corsaires barbaresques et autres qu'il apercevra, empêcher qu'il ne soit débarqué aucune marchandise de contrebande et donner aucune atteinte à la santé⁴⁸ ». Capacité, fidélité et attachement au service du roi sont les critères soulignés par les représentants de l'amirauté pour justifier le choix de Gasquet, « ancien lieutenant d'une compagnie détachée de la milice garde-côte et premier général de la terre de Cavalaire », qui plus est apparenté à Pierre Gasquet, ancien lieutenant du siège tropézien (1685-1696). De semblables critères ont présidé à la nomination de Jean-Joseph Ferrier à Sainte-Maxime « pour servir à la réception des rapports des capitaines et patrons qui aborderont et pour faire les visites de tous les bâtiments qui aborderont au dit port⁴⁹ ».

Le personnel des amirautés, et particulièrement les lieutenants généraux, ont souvent été des hommes d'expérience, cultivés, fortunés et aux capacités administratives reconnues, certains ayant pris une part active à la vie politique de leur cité. Leur qualité de juges royaux leur assure une grande considération, et dans des cités comme La Ciotat, où il n'y a pas d'autres juges royaux, ils sont les premiers magistrats du pays.

Les charges se trouvent, parfois pour de nombreuses décennies, entre les mains de quelques familles influentes : à Fréjus, les Suffret détiennent la charge de 1687 à 1747 et les Ginette prennent le relais de 1747 à 1791 ; à Arles, les Roy – Guillaume, Louis et Joseph-Raimond – sont à la tête de l'amirauté de 1630 à 1740 et les Giraud, à Antibes, de 1612 à 1693. À Saint-Tropez, les Tollon occupent la lieutenance de 1696 à 1763, et les Martin jusqu'à la fin du XVIII^e siècle ; à la veille de la Révolution, les Martin de Roquebrune disposent de la plus grosse fortune de la cité, une fortune largement construite grâce aux affaires maritimes, et Jean-François-Tropez Martin sera administrateur du département du Var sous le Directoire⁵⁰. Le siège de l'amirauté de La Ciotat a été marqué au XVIII^e siècle par deux officiers de grande culture : le procureur Joseph-Magloire Olivier et surtout Louis-François-Claude Marin qui, avant d'exercer la charge de lieutenant (1778-1791), fut secrétaire général de la Librairie (1763-1771), puis directeur et censeur de la *Gazette de France* (1771-1777). La lieutenance générale et la charge de procureur du roi sont parfois un temps occupées par la même famille comme à Toulon où Vincent de Ricard est lieutenant de

48 AD 83, 7 B 2 : Ordonnances, sentences, prestations de serments, 1^{er} septembre 1763.

49 *Ibid.*, 25 mai 1772.

50 Gilbert Buti, *Les Chemins de la mer. Un petit port méditerranéen : Saint-Tropez aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Rennes, PUR, 2010, p. 411-417 ; Frédéric d'Agay, *Grands notables du Premier Empire. Le Var*, Paris, Éditions du CNRS, 1988, p. 117-120

l'amirauté de 1634 à 1666 alors que son fils François est procureur de 1662 à 1678. Un étonnant exemple de cumul de certaines charges est celui de César Lambert qui, en 1651, exerce les deux charges de lieutenant et procureur du roi au siège de l'amirauté de La Ciotat, et qui acquiert celle de procureur du roi au siège de l'amirauté de Toulon. De même, il arrive que des officiers d'amirauté soient en même temps les subdélégués de l'intendant comme le sieur Suffret, lieutenant d'amirauté à Fréjus en 1711, ou Joseph Maurel, lieutenant d'amirauté à Martigues en 1743⁵¹. La multiplicité et la complexité des questions que ces hommes sont appelés à résoudre font qu'ils n'ont pas toujours les capacités pour le faire comme le souligne le maître des requêtes Chardon visitant en 1785 l'amirauté de Fréjus et dénonçant, à l'intendant de La Tour, nombre d'abus en relation étroite avec l'extrême jeunesse de certains officiers⁵².

92

L'amirauté de Marseille présente de semblables caractères, et notamment l'hérédité des offices. On n'y retrouve presque exclusivement que deux familles à la charge de procureur du roi : les de Garnier (1551-1674) et les de Gaudemard (de 1689 à 1791). La lieutenance est également dominée aux XVII^e et XVIII^e siècles par deux familles illustres : les de Valbelle et les de Gérin. La charge de lieutenant général est alors la plus considérable des charges de judicature de Provence. En 1712, elle a été achetée, avec les offices joints et les frais des provisions, pour près de 185 000 livres et rapporte, année commune, environ 15 000 livres, mais 18 à 19 000 livres si l'on tient compte du rendement des prises. Ce rapport progresse au cours du XVIII^e siècle pour atteindre 24 000 livres en 1770 et 34 500 en 1790, alors que la charge vaut plus de 300 000 livres⁵³. À titre de comparaison, celle de président au parlement n'a jamais dépassé 130 000 livres et ce pour des profits moindres.

Les Valbelle, fidèles aux monarques durant les troubles religieux du XVI^e siècle, ont occupé, à compter de Barthélemy, seigneur de Cadarache, la lieutenance générale pendant près d'un siècle (1586-1676)⁵⁴. Son fils Antoine, investi en 1625, a eu un rôle majeur durant la Fronde. Il s'est violemment opposé au gouverneur, le comte d'Alais, a été accusé de diverses malversations dans l'exercice de sa charge, mais a été innocenté par le parlement de Toulouse devant lequel le roi avait renvoyé l'affaire. En utilisant ses réseaux et l'autorité attachée à la lieutenance il a été à peu près le véritable maître de Marseille de 1638 à 1655. Son fils Léon, qui lui succède en 1655 après avoir été nommé

51 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, op. cit., p. 212.

52 AD 13, Fonds de l'intendance, C 3059. Parmi les abus, Chardon dénonce la jeunesse et l'inexpérience du procureur du roi et celle du lieutenant, « aussi, est-ce le greffier qui fait tout, ainsi que dans presque toutes les amirautés » (28 juin 1785).

53 Raoul Busquet, *Inventaire*, op. cit., p. XIII.

54 Marthe Lobreau, « Les Valbelle, chronique d'une ascension familiale au XVI^e siècle », *Marseille*, n° 237, juin 2012, p. 57-61.

lieutenant particulier en 1653, cumule sa fonction avec une charge de conseiller au parlement et c'est chez lui, en 1660, que loge la reine mère lors de la visite de Louis XIV à Marseille. À sa mort, en 1674, la lieutenance générale ne quitte pas la famille car elle revient à Nicolas de Roux, mari de Lucrece de Valbelle et beau-frère de Léon, premier échevin de Marseille en 1669, mais qui disparaît prématurément en 1676.

Après Jean-François de Billon (1677-1685), Jérôme d'Audiffret, marquis de Gréoux, pourvu en 1686, se prête mal à l'application de l'ordonnance de 1681, fait difficilement face à la création d'offices qui marque les années 1690, et se heurte à l'autorité de M. de Pontchartrain, comme à celle de l'Amiral de France, le comte de Toulouse. En 1712, à la suite de diverses tracasseries, il offre de vendre son office à Jean-Jacques de Gérin, qui a succédé en 1697 à son père, Jean-Jacques, lieutenant général de l'amirauté de Toulon (1673-1695).

Après des hésitations – la charge de Toulon ne rapporte en temps de paix pas plus de 2 500 livres et l'office marseillais coûte une fortune – et avec le soutien des autorités centrales, Jean-Jacques de Gérin accepte la lieutenance de l'amirauté de Marseille et des mers du Levant⁵⁵. La peste qui frappe la ville et une partie de la Provence en 1720-1722 dévoile un aspect extraordinaire de sa fonction dans la mesure où, en tant que responsable des affaires maritimes, il est désigné par l'intendant Leuret pour instruire le procès du capitaine Jean-Baptiste Chataud qui a introduit la maladie épidémique dans la cité, au retour des Échelles du Levant, en mai 1720. Pour ce faire il se rend sur l'île de Jarre, à l'est de Marseille, où a été relégué le navire pestiféré, interroge des membres de l'équipage, visite le navire et inventorie sa cargaison avant que soit procédé au « brulement » du *Grand Saint-Antoine*⁵⁶. Au terme de sa mission, au cours de laquelle la peste emporte son greffier, un huissier et cinq matelots de l'embarcation qui l'a conduit à l'île de Jarre, le lieutenant Jean-Jacques de Gérin ne découvre aucune faute commise par le capitaine et le déclare non responsable de la contagion⁵⁷. En 1725, il cède sa charge à son jeune fils Jean-Joseph mais l'accompagne dans l'exercice de la charge jusqu'en 1740. Magistrat consciencieux et juriste réputé, Jean-Joseph se fait également remarquer par ses productions littéraires : à côté d'ouvrages et de communications philosophiques présentées devant l'académie de Marseille, dont il est un des membres fondateurs, il n'est pas insensible aux questions scientifiques et techniques qui concernent les choses de la mer. Il est

55 Les liens entre les amirautés de Provence, que l'on perçoit à cette occasion comme à propos de mesures prises pour assurer la sécurité des rivages, mériteraient d'être étudiés.

56 Michel Goury, *Un homme, un navire. La peste de 1720*, Marseille, Jeanne Laffitte, 2013, p. 146-151.

57 Le récit de la mission, comme celui de son passage à la lieutenance de l'amirauté de Marseille, a été relaté dans le *Livre de raison de Jean-Jacques de Gérin*, publié en 1899 par I. de Vouix et H. de Gérin-Ricard : voir Raoul Busquet, *Inventaire, op. cit.*, p. II.

l'auteur d'un *Discours sur l'air maritime de Marseille* (1726) et l'inventeur d'une machine à renflouer les navires naufragés ; le brevet royal, obtenu en 1736, lui accorde le monopole d'exploitation de son procédé tandis que le roi lui fait don des pièces de bois entreposées à Arles pour en construire les appareils⁵⁸. À partir de 1747, il cesse de vaquer en personne à ses fonctions de lieutenant général et délègue ses responsabilités à son gendre, Lazare de Gérin-Ricard, nommé lieutenant particulier. À la mort de son beau-père, en 1787, Lazare de Gérin-Ricard fait pourvoir son fils Lazare-Joseph de la lieutenance générale (1787-1791). C'est le dernier lieutenant général de l'amirauté de Marseille et des mers du Levant.

94

Les amirautés provençales, comme celles des autres rivages du royaume, sont à la fois des instruments « régulateurs de la vie maritime » et des « distributeurs de la justice » criminelle, avec pouvoir disciplinaire sur les gens de mer, civile et administrative⁵⁹. Certes, au fil des décennies et avec l'affirmation du pouvoir central, la fonction administrative de l'amirauté a perdu un peu de son importance en raison de la concurrence des intendants de police, justice et finances, des intendants de la Marine et des commissaires ordonnateurs. Néanmoins, si dans l'officier d'amirauté le juge tend à prendre le pas sur l'administrateur, il reste, à la veille de la Révolution, un des personnages les plus importants dans les ports du royaume, « un organe de la centralisation politique et administrative en marche, un organe d'application de la politique économique mercantiliste et prohibitionniste⁶⁰ ». Si, en France, « la mer [a été] atteinte sans hâte et ne [fut] jamais maîtrisée⁶¹ », la multiplication des sièges d'amirautés et la diversité de leurs attributions traduisent, à compter de la fin du xvi^e siècle, la nouvelle sensibilité de la monarchie administrative pour les affaires maritimes ; parmi d'autres instruments d'intégration des nouvelles provinces dans le royaume, ces juridictions participent également à la politique de « soumission du rivage aux volontés de l'État royal⁶² ».

Maintenues un temps en activité par l'Assemblée constituante les amirautés ont vu, en août 1791, leurs compétences transférées aux tribunaux de district. La lourde fiscalité, la lenteur des procédures et le manque d'expérience des

58 AD 13, IX B 6, fol. 301. Nous ignorons les suites données ou non à cette innovation.

59 Gérard Le Bouëdec (dir), *L'Amirauté de Bretagne. Des origines à la fin du xviii^e siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel, « L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution »*, Rennes, PUR, 2012.

60 Roland Mousnier, *Les Institutions de la France sous la monarchie absolue*, Paris, PUF, 1974 ; rééd. Paris, PUF, coll. « Quadrige », 2005, p. 867.

61 Fernand Braudel, *L'Identité de la France. Espace et histoire*, Paris, Arthaud-Flammarion, 1986, p. 292.

62 André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », art. cit., p. 439.

officiers pour juger les affaires commerciales figurent parmi les divers griefs portés à l'encontre de cette ancienne structure. La législation révolutionnaire et celle du XIX^e siècle ont provoqué l'émiettement des attributions administratives et judiciaires que réunissaient les officiers des amirautés sous l'Ancien Régime. La « dispersion des dépouilles⁶³ » montre la multiplicité et la pluralité des tâches assurées par cette institution à laquelle avait été attribué « tout ce qui concernait la mer⁶⁴ ». Ses fonctions et services se trouvent alors répartis entre les tribunaux de commerce, les prud'homies, les chambres de commerce, la cour d'appel d'Aix-en-Provence, le préfet maritime, les capitaines de port, les services de la marine d'État et de la marine marchande, les préfets, l'administration des domaines, et celle des ponts et chaussées.

63 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, *op. cit.*, p. 435.

64 Roland Mousnier, *Les Institutions de la France sous la monarchie absolue*, *op. cit.*, p. 864.

LE TRAITÉ SUR L'AMIRAL DE FRANCE DE LA POPELINIÈRE

Alain Morgat

Service historique de la Défense, Rochefort

Henri Lancelot Voisin, sieur de La Popelinière, écrit en 1584 un traité sur l'Amiral de France, quelques mois après la parution de la première ordonnance de réelle envergure sur la Marine en France, comportant de nombreux articles sur cette haute charge. L'étude de l'édit ne relève pourtant nullement d'une commande royale. Pourquoi La Popelinière a-t-il produit cet écrit ? C'est l'un des objets de cet article qui s'attache, après l'évocation de quelques aspects biographiques et maritimes de l'auteur, à décrire et à analyser le contenu d'un traité qui constitue finalement l'un des tout premiers ouvrages d'histoire maritime français, et même encore à ce jour la seule étude centrée sur la fonction d'Amiral de France.

La Popelinière, originaire d'une famille de la petite noblesse poitevine, naît en 1541. Il mène de solides études de droit à Paris et à Toulouse. On peut d'ailleurs percevoir leur influence dans le contenu de son traité *L'Amiral de France*, où l'auteur privilégie à de nombreuses reprises les aspects purement juridiques. Ayant très tôt opté pour la religion réformée, il se met au service du parti huguenot, en menant à la fois une carrière d'homme d'armes, émaillée aussi bien de brillants succès que de cuisants échecs, et une activité politique. Il joue ainsi son rôle dans l'assemblée générale protestante de Millau en 1574, ou durant les États généraux de Blois de 1576. Ces activités s'étendent parfois au domaine maritime. En septembre 1575, il contribue à libérer l'île de Ré, dont il est alors nommé gouverneur. Cette réussite pousse les Rochelais à lui confier le commandement d'une flottille chargée de surprendre la flotte royale ancrée dans le port de Nantes. L'expédition échoue, tout comme quelques jours plus tard la tentative de capture de deux grands vaisseaux royaux à l'embouchure de la Loire.

Mettant un terme presque définitif, en 1577, à cette activité militaire et politique, La Popelinière décide de se consacrer à ses travaux intellectuels. Cela fait d'ailleurs plusieurs années qu'il s'intéresse de très près à l'histoire et à la géographie, puisque la première édition de son histoire des guerres civiles

paraît dès 1571¹. Ce sont en tout six ouvrages qui paraissent sous sa plume sur un délai d'une trentaine d'années, plusieurs d'entre eux bénéficiant d'une ou de plusieurs rééditions, ce qui témoigne de leur bon accueil. C'est surtout le cas de sa première œuvre de 1571. Il est en outre le traducteur de plusieurs œuvres de langue latine et italienne centrées sur la géographie, la cartographie et l'art militaire.

98

Au sein de cette œuvre, c'est surtout celle qu'a produite l'historien qui a été étudiée, suscitant en particulier une thèse et plusieurs articles au cours des années 1960 et 1970². Le géographe a moins retenu l'attention, bien que La Popelinière ait fait preuve d'au moins autant d'originalité en ce domaine. Étienne Clouzot, qui a consacré un article à un voyage maritime fait par La Popelinière du côté de l'île de Cordouan, quelques années avant l'édification du premier phare du royaume de France, déplorait déjà cet état de fait au début du siècle dernier³. Cela a évolué ces dernières années, grâce à Franck Lestringant et à l'étude d'Anne-Marie Beaulieu sur *Les Trois Mondes*, dont elle nous a récemment donné une édition dotée d'un bel apparat critique et d'une solide introduction⁴. Cette œuvre, parue en 1582, marque la réorientation de la carrière de La Popelinière, qui se consacre quelque temps à la géographie, après la condamnation que lui vaut en 1581 la parution de son histoire de France⁵. Elle a été prononcée par les magistrats de La Rochelle, à la demande du roi de Navarre, qui juge que l'historien réformé ne se montre pas suffisamment sévère avec le parti adverse. Cette évolution convient d'autant mieux à La Popelinière qu'elle correspond à ses goûts personnels, lui qui considère la géographie comme « œil droit et lumière naturelle » de l'histoire⁶. Elles se nourrissent selon lui des mêmes qualités essentielles, et les deux disciplines lui paraissent totalement complémentaires.

Dans *Les Trois Mondes*, qui se présentent en trois livres d'une cinquantaine de feuillets chacun, La Popelinière traite de la conception du monde par les Anciens, puis évoque les nouveaux territoires découverts par les Modernes, avant d'exposer son projet colonialiste. Il incite les Français à entreprendre une

1 Henri-Lancelot La Popelinière, *La Vraye et entière histoire de ces derniers troubles, advenus tant en France qu'en Flandres*, Cologne, A. Birckman, 1571.

2 George Wylie Sypher, *La Popelinière, Historian and Historiographer*, thèse dactylographiée, Cornell University, 1961; Myriam Yardeni, « La conception de l'histoire dans l'œuvre de La Popelinière », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, vol. 11, 1964, p. 109-126; Claude-Gilbert Dubois, « Les écrits théoriques de La Popelinière », *La Conception de l'Histoire au XVI^e siècle*, Paris, A.-G. Nizet, 1977, p. 124-153. Il est aussi beaucoup question de La Popelinière dans Georges Huppert, *L'Idée de l'histoire parfaite*, Paris, Flammarion, 1973.

3 Étienne Clouzot, « Un voyage à l'île de Cordouan au XVI^e siècle », *Bibliothèque de l'École des Chartes*, vol. LXVI, 1905, p. 401-425.

4 Anne-Marie Beaulieu (éd.), *Les Trois Mondes de La Popelinière*, Genève, Droz, 1997.

5 Henri-Lancelot La Popelinière, *L'Histoire de France, enrichie de ses plus notables occurrences*, La Rochelle, Bibliothèque poitevine, 1587, 2 vol.

6 Henri-Lancelot La Popelinière, *Les Trois Mondes*, Paris, s.n., 1582, livre I, fol. 2v^o et 35v^o.

grande expédition vers le continent austral, qui commence ainsi sa riche carrière dans la littérature maritime française. Ce continent représente le troisième monde, le monde futur, encore inconnu, le premier monde étant l'Ancien Monde, le monde désormais bien connu, du moins en apparence – l'Europe, l'Asie et l'Afrique –, et le deuxième monde correspondant au Nouveau Monde, récemment découvert, l'Amérique, à laquelle, selon La Popelinière, la France doit renoncer, car elle a déjà fait l'objet d'une colonisation par des nations plus audacieuses⁷.

Au regard de ce qu'il propose dans ses ouvrages à dominante géographique, La Popelinière peut apparaître comme un intellectuel qui n'a jamais voyagé, mais ce n'est pas tout à fait conforme à la réalité. Ses déplacements maritimes sont difficiles à bien connaître et ont parfois suscité des hypothèses hautement fantaisistes, même de la part du pourtant très recommandable historien Charles de La Roncière⁸. Il semble bien toutefois qu'il ait participé à un voyage d'exploration sous les ordres du capitaine Trépigny, parti de La Rochelle en mai 1589 ; La Roncière le qualifie abusivement de « notre première expédition vers les terres australes ». La Popelinière n'aurait pas atteint l'hémisphère sud, vaincu par la maladie ou même par le simple mal de mer, et il dut retourner rapidement en France grâce aux bons soins d'un navire portugais⁹.

Cet échec découragea certainement La Popelinière de participer à une autre expédition et de mettre ainsi en application le programme qu'il avait lui-même défini, même s'il semble qu'il ait un moment songé à accompagner, en 1604, le voyage d'un navire de Hollande en direction de l'Asie. Il se contenta de périples plus modestes, en s'intéressant de près aux variations du littoral occidental à l'embouchure de la Gironde, nous laissant à ce sujet deux relations restées inédites, intitulées pour l'une *Estat de la mer sur les costes du pays de Medoc et Bourdelois dez le temps de l'Empire Romain*, et pour l'autre *La Garonne ou Gironde*¹⁰. La Popelinière est donc l'auteur d'écrits géographiques restés à l'état de manuscrits, où il associe, comme il l'aime tant, l'histoire et la géographie, et d'un texte intitulé *Les mémoires de Villegagnon* qui fait écho à ses *Trois Mondes* sur les explorations menées par les Français au cours du XVI^e siècle. La Popelinière a laissé de nombreuses notes à caractère géographique, en particulier sur la colonisation française en Floride et sur le rôle qu'y a joué

7 Cette évocation de trois mondes n'est pas nouvelle, puisque Mercator désigne déjà de cette façon en 1569 ces trois masses continentales.

8 Charles de La Roncière soutient, sans aucune preuve concrète à l'appui, que La Popelinière a cherché à tout prix à aller découvrir en personne les terres australes : voir son article « Les routes des Indes. Le passage par les pôles et l'isthme de Panama au temps de Henri IV », *Revue des questions historiques*, n.s., n° 32, 1904, p. 157-209, notamment p. 157-158.

9 Anne-Marie Beaulieu (éd.), *Les Trois Mondes de La Popelinière*, op. cit., p. 23-25.

10 *Ibid.*, p. 26.

le capitaine de Gourgues¹¹. Enfin, ses travaux de traducteur ont porté avant tout sur la géographie. Il est ainsi le premier à traduire en français l'*Atlas* de Mercator, publié à titre posthume en 1609 à Amsterdam. Il s'est aussi attaqué à la traduction de la célèbre description de l'Italie d'Alberti, restée toutefois à l'état de manuscrit. Ce n'est donc pas un hasard si La Popelinière est le seul géographe français à qui Richard Hakluyt fait l'honneur de ses *Principales Navigations* de 1589¹², et s'il ose en 1584 se lancer dans une étude sur l'Amiral de France, à la croisée de l'histoire et de la géographie : il possède la légitimité pour le faire. Même si La Popelinière n'entre ainsi pas tout à fait dans la catégorie des géographes de cabinet, il ne peut réellement mettre en application sa doctrine, qui préconise de toujours se déplacer pour observer les lieux décrits. Il doit donc se résoudre à recourir à des compilations.

100

Le même type de contradiction marque sa carrière d'historien, parfois à son corps défendant, souvent, semble-t-il, par simple négligence. Par exemple, dans son traité de méthodologie historique, *Histoire des Histoires*, il exalte l'histoire scientifique aux dépens des fictions littéraires, prône une sélection drastique de la matière historique et de ses sources, et propose de se référer avant tout aux textes officiels. Pourtant, lorsqu'on entre dans le détail de ses ouvrages et des sources qui les alimentent, on s'aperçoit qu'il donne fréquemment la parole à des chroniques pour le moins contestables. Ce défaut frappe quelquefois dans son traité sur l'Amiral de France, qui n'a jamais suscité jusqu'à présent auprès de la communauté scientifique l'intérêt des *Trois Mondes* : il a tout juste droit à quelques lignes dans un article de Myriam Yardeni sur les techniques historiques employées par La Popelinière¹³, ou dans les ouvrages de Frank Lestringant¹⁴, ainsi qu'à un bref commentaire dans la bibliographie maritime de Jean Polak, au même titre que tous les ouvrages français du XVI^e siècle sur la marine¹⁵.

Ce n'est pas inexplicable. D'une part, même s'il est un peu trivial de le souligner, les historiens ont eu une tendance naturelle à s'intéresser avant tout à leur domaine de prédilection, et ont largement privilégié ses ouvrages de méthodologie historique. D'autre part, il faut bien avouer que le traité de La Popelinière est affecté de graves défauts. Myriam Yardeni n'hésite pas à écrire dans son article sur La Popelinière historien que son *Histoire de France*

¹¹ *Ibid.*, p. 41.

¹² Frank Lestringant, *Le Huguenot et le sauvage. L'Amérique et la controverse coloniale, en France, au temps des Guerres de Religion (1555-1589)*, Paris, Aux amateurs de livres, 1990, p. 227 ; Hakluyt fait même figurer un large extrait de l'*Amiral de France* dans l'épître liminaire des *Principal navigations, voyages, traffiques and discoveries of the English nation*, Londres, chez G. Bishop, 1589, 2 vol.

¹³ Myriam Yardeni, « La conception de l'histoire dans l'œuvre de La Popelinière », art. cit., p. 122.

¹⁴ En particulier Franck Lestringant, *Le Huguenot et le sauvage*, *op. cit.*

¹⁵ Jean Polak, *Bibliographie maritime française. Depuis les temps les plus reculés jusqu'en 1914*, Grenoble, Éditions des Quatre Seigneurs, 1976, p. 197, n° 5311.

est médiocre, et elle emploie des termes encore plus durs pour son *Histoire des Histoires*¹⁶. À la lecture de son *Amiral de France*, il est bien difficile de donner totalement tort à cette critique sévère. Bien que de dimensions beaucoup plus modestes – l'ouvrage comporte tout juste 92 feuillets, outre les parties liminaires et l'index – La Popelinière y multiplie les répétitions et les digressions. Si la partie consacrée à l'étude de l'ordonnance de Marine de 1584 en est épargnée – et pour cause : c'est une paraphrase de l'édit – l'histoire des Marines française et étrangère, ou la comparaison des ordonnances de marine promulguées depuis les origines en sont particulièrement accablées. Les histoires particulières de chaque Marine sont encombrées d'anecdotes. En résumé, l'œuvre de La Popelinière souffre dans ses structures des défauts récurrents de son époque et, pour parler comme Numa Broc, verse dans le « bric à brac épistémologique de la Renaissance ».¹⁷

Mais il ne faut surtout pas noircir à l'excès La Popelinière et son œuvre. *L'Amiral de France*, même marquée par les travers de son époque, est une œuvre originale qui mêle à la fois histoire maritime, droit maritime, histoire institutionnelle et histoire des voyages, et mérite de sortir de l'oubli dans lequel elle est totalement tombée. Elle a connu lors de sa parution une diffusion suffisamment large pour que la Bibliothèque nationale de France en conserve quatre exemplaires¹⁸, et que, par exemple, la bibliothèque historique centrale de la Marine, à Vincennes, comme la bibliothèque municipale de Marseille en détiennent deux chacune. *L'Amiral de France* fait également partie de bibliothèques privées : certains exemplaires sont parfois signalés en vente.¹⁹

Entrons maintenant dans le détail de l'ouvrage, par le biais de l'un des deux exemplaires du fonds Marine de la bibliothèque du Service historique de la Défense à Vincennes, relié aux armes du duc de Penthièvre²⁰. *L'Amiral de France* se compose tout d'abord d'une partie liminaire de vingt-huit pages, constituée de la page de titre, avec un beau frontispice allégorique, une dédicace de trois pages, naturellement adressée à l'Amiral de France en titre, le duc de Joyeuse, nommé dans cette fonction par le roi en 1582, et un avant-discours de près de dix feuillets pour expliquer pourquoi l'auteur écrit en français. C'est

16 « Et les quelques mille pages de son *Histoire des Histoires* sont d'une longueur et d'une lourdeur insupportables, tandis que les innombrables répétitions et digressions lassent et désespèrent même le lecteur le mieux intentionné » (Myriam Yardeni, « La conception de l'histoire dans l'œuvre de La Popelinière », art. cit., p. 112).

17 Numa Broc, *La Géographie de la Renaissance*, Paris, CTHS, 1986, p. 97.

18 À noter que l'un des exemplaires de la Bibliothèque nationale est aux armes des frères Dupuy. Ceci n'a rien d'étonnant si l'on songe que Claude Dupuy était un grand ami de La Popelinière ; il est probable que ce dernier a remis à ses fils une grande partie de ses notes.

19 Début 2006, la librairie parisienne Giraud-Badin proposait ainsi à l'achat une édition originale à un prix approchant les 3 000 euros.

20 Service historique de la Défense, département Bibliothèque, fonds Marine, 14 J 79 et 15 P 32.

un sujet cher à La Popelinière, qui en fera l'un des fondements de la méthode qu'il développe dans son *Histoire des Histoires*. La partie liminaire se termine avec une table des matières qui s'étend sur trois pages, en reprenant le titre des 16 chapitres, et l'indispensable extrait du privilège accordé par le roi à l'éditeur Thomas Périer d'imprimer et de vendre *l'Amiral de France*. Ce privilège est daté du 8 août 1584.

Thomas Périer est un libraire parisien implanté comme tant d'autres rue Saint-Jacques. Il est mal connu et ne figure pas dans les grands répertoires d'éditeurs et de libraires parisiens. Il semble qu'il ait fait paraître une vingtaine d'ouvrages en français entre 1579 et 1587. Outre ses deux éditions de *L'Amiral de France*, en 1584 et en 1585, cet ensemble comprend quelques ouvrages historiques, dont une édition des mémoires de Commynes, mais aussi des recueils poétiques. Nous ne sommes donc pas vraiment en présence d'un éditeur spécialisé. À cette production en langue française, il convient d'ajouter

102

cinq ouvrages en latin. Étant données son implantation géographique et la chronologie de sa production, il paraît légitime de rattacher ce Thomas Périer aux éditeurs bien mieux identifiés que sont Adrien Périer et surtout Charles Périer, libraire calviniste ardent qui disparaît au moment de la Saint-Barthélemy. Le corps de l'ouvrage se compose de 92 feuillets, divisés en 16 chapitres, détaillés un peu plus loin. Pour clore l'ouvrage, La Popelinière l'enrichit d'un index « matières » d'excellente qualité, s'étendant sur une dizaine de pages, et de deux pages d'*errata*, correspondant, selon les termes de l'auteur, aux « obmissions et fautes survenues en l'impression », qui sont très nombreuses²¹. Au total, nous sommes donc en présence d'un ouvrage dont les parties annexes représentent près de 20 % de l'ensemble, ce qui est une proportion importante pour l'époque, même si c'est loin d'être un record. Ce n'est en tout cas pas un hasard, car cela s'accorde avec le caractère universitaire que La Popelinière veut conférer à cette œuvre, et cela répond aussi à l'objectif fondamental suivi par l'auteur : la mise en valeur de *l'Amiral de France*, d'où l'importance octroyée à la dédicace au duc de Joyeuse. Dans cette partie annexe, il est utile d'accorder un petit développement à l'avant-discours relatif à l'emploi de la langue française, car son contenu est révélateur des conceptions de La Popelinière. Selon lui, les auteurs modernes sont probablement les seuls à avoir préféré une langue étrangère à la leur, il trouve cela absurde. Il écrit même : « Y a-t-il plus beau moyen d'honorer son pays que faisant conoitre puis illustrer sa langue en tous endroits²² ? » La Popelinière fait

21 À noter que dans le second exemplaire de la bibliothèque centrale de la Marine (coté 15 P 32), ces deux éléments sont insérés entre le privilège et le corps de l'ouvrage, mais il semble que cela soit une exception.

22 Henri-Lancelot La Popelinière, *L'Amiral de France. Et par occasion, de celuy des autres nations, tant vieilles que nouvelles*, Paris, s.n., 1584, fol. IV v^o.

ici preuve d'un patriotisme que l'on retrouve plus loin dans sa négation du rôle important tenu par les marins étrangers dans la constitution de la flotte royale et dans son exaltation de la colonisation de nouvelles terres par la France. Ce n'est sans doute pas pour rien qu'il exalte la fonction d'Amiral de France, sans presque jamais parler de l'amiral de Guyenne ou de Levant. De manière générale, la piété monarchique de La Popelinière est omniprésente dans son œuvre.

L'essentiel de l'ouvrage reste cependant, bien entendu, le traité formé de 16 chapitres. Il peut être divisé en trois parties. La première se compose d'un long exposé sur l'histoire des principales Marines mondiales depuis l'Antiquité, en partant du principe qu'elles possédaient toutes un amiral, La Popelinière attribuant d'office ce terme à tout commandant d'armée navale. C'est pour lui l'occasion de retracer les grandes lignes des Marines grecque, phénicienne et romaine, en mettant à chaque fois en exergue ceux qu'il appelle leurs amiraux, après s'être lancé dans de savantes démonstrations basées sur les auteurs grecs et latins les plus illustres pour justifier à chaque fois cette appellation d'amiraux.

La Popelinière s'attache ensuite aux marines gauloise et franque. Pour l'auteur, qui a expliqué dès son introduction qu'il s'oppose formellement aux historiens qui affirment que l'Amiral de France est une création médiévale, c'est l'occasion d'exposer ce qu'il appelle « l'admirauté des premiers rois de France en Gaule²³ » et de la rattacher aux marines antiques. Après un court développement sur l'époque carolingienne, La Popelinière termine cette partie purement historique, la plus longue de l'ouvrage – puisqu'elle se développe sur plus de 40 feuillets – par un ample chapitre sur la Marine des rois Capétiens. Il y expose le rôle joué par les Croisades dans le développement de la Marine royale, l'importance tenue par les marins étrangers, même s'il cherche à plusieurs reprises à la minorer. Il insiste aussi sur la figure de Jean de Vienne, qui apparaît ainsi pour la première fois comme la référence navale de l'époque médiévale, avant de terminer rapidement sur son siècle, en se contentant presque, cette fois, d'aligner les noms des Amiraux de France de son temps. Pour celui qui espère trouver dans le traité de La Popelinière des explications détaillées sur ce qu'est l'Amiral de France au XVI^e siècle ou y découvrir l'évocation de sources maintenant perdues qui apporteraient des informations inédites sur la Marine de ce temps, c'est vraiment peine perdue...

Parvenu à l'époque contemporaine, La Popelinière enchaîne ensuite abruptement avec une étude détaillée de l'ordonnance de mars 1584 sur la Marine. Elle forme le cœur de l'ouvrage et sa deuxième partie, qui s'étend sur 17 feuillets. Pour une fois, La Popelinière tente un effort méritoire de synthèse, et choisit de présenter l'édit par matières. Comme l'écrit l'auteur en parlant

23 *Ibid.*, fol. 32.

de l'édit, « lequel paravant confuz en l'ordonnance qui en fut imprimée, avec plusieurs fautes qui empeschoient la signification des termes de la marine, nous avons tellement disposez par chapitres que la charge d'Amiral en sera beaucoup plus aisée à comprendre²⁴ ». Il faut bien avouer que cette partie de l'ouvrage est la plus facile à suivre. Il convient d'ajouter aussitôt que la plus-value offerte par la lecture de l'ouvrage de La Popelinière est finalement des plus réduites, car il se contente le plus souvent de paraphraser les articles de l'édit. Il n'en reprend jamais intégralement le texte original, qu'il nettoie de ses scories et de ses formules diplomatiques, mais en réutilise exactement les mêmes mots sans jamais les préciser ou les replacer dans leur contexte. La paraphrase touche également le préambule de l'édit, mais cet exemple est particulièrement intéressant, car il éclaire dès le départ les objectifs qu'il a poursuivis dans la publication de son ouvrage. Alors que l'exposé de l'édit royal de mars 1584 insiste sur le caractère primordial de la volonté du roi, comme c'est la règle, en précisant qu'il a simplement consulté « son très cher beau-frère le duc de Joyeuse, pair et amiral de France, nos principaux officiers de la marine de Ponant et aucuns notables personnages se connaissant au fait de la mer²⁵ », La Popelinière donne le rôle moteur à l'Amiral de France dans la constitution de l'édit. Il le décrit comme « conseillé de reigler les droits de charge si honorable et tant nécessaire à la Couronne, mieux qu'ils n'avoient esté²⁶ ».

Même s'il est évident que cela fait partie d'une option prise par La Popelinière, consistant à flatter le duc de Joyeuse chaque fois qu'il le peut, il n'a pas tort de réorienter ainsi l'exposé de l'édit si l'on songe que la période qui a suivi l'accession du duc à cette charge en 1582 a marqué un réel regain d'affirmation de la fonction. Avant l'édit de 1584, les lettres patentes royales du 1^{er} juin 1582 le nommant Amiral de France reprécisent déjà les droits et pouvoirs de cette charge²⁷, tandis que l'Assemblée des notables de Saint-Germain-en-Laye de 1583 rappelle les devoirs qui lui sont inhérents, mais les troubles qui ne font que s'accroître justement à partir de 1584 et la constitution définitive de la Ligue brisent bientôt ces efforts initiaux.

Dans la présentation qu'il fait de l'édit, La Popelinière justifie le titre de son ouvrage en commençant par évoquer les droits et pouvoirs militaires de

²⁴ *Ibid.*, fol. 49.

²⁵ Antoine Fontanon, *Édits et ordonnances des rois de France...*, Paris, Claude Morel, 1611, t. IV, p. 1119.

²⁶ Henri-Lancelot La Popelinière, *L'Amiral de France*, *op. cit.*, fol. 49.

²⁷ Malgré l'apparition de plus en plus fréquente de vastes ordonnances, la législation royale du XVI^e siècle continue d'être plus le résultat de dispositions particulières édictées au sein d'actes royaux que le résultat de la mise en œuvre de ces ordonnances; voir par exemple Alain Morgat, *Tenir son rang. Apanages et douaires royaux en France au XVI^e siècle (1498-1620)*, thèse de doctorat en histoire, université Paris-Sorbonne, 2005.

l'Amiral de France, respectant il est vrai l'ordre initial de l'édit. Certains sujets intéressent moins La Popelinière qui opère, par exemple, de nombreuses coupes dans les articles relatifs à la pêche et au commerce, alors que ceux-ci sont parfois quelques-uns des plus longs de l'édit²⁸. Il est vrai aussi qu'il est en droit de considérer que ces thèmes n'entrent que très indirectement dans le cadre de son étude.

Le dernier tiers de l'ouvrage est relativement hétéroclite, puisqu'il se compose d'une évocation de l'existence de quatre Amiraux en France, d'une petite étude sur le terme d'amiral, d'une très rapide évocation du droit d'amirauté, d'une présentation des ordonnances sur la Marine à travers l'histoire et le monde, visant essentiellement à démontrer que rien n'égale la récente ordonnance française sur la Marine, et, enfin, de ce qui semble vraiment intéresser La Popelinière et qui se situe dans le droit fil de ses *Trois Mondes*, un éloge de la navigation. Ce dernier chapitre, qui est également le plus long, s'intitule en effet : « Louange de la navigation. Avec un discours pour inciter les officiers de l'Amirauté et la jeunesse de ce royaume d'entreprendre quelques beaux voyages à l'honneur de cette nation²⁹ ».

Le chapitre consacré aux autres amiraux du royaume ressemble vraiment à une sorte de passage obligé ne motivant guère l'auteur. Il se contente de rappeler la constitution de ces autres amirautés, de manière d'ailleurs parfaitement exacte, mais n'entre pas du tout dans le détail des attributions respectives de chacun, sauf dans le cas du général des galères de France, qu'il assimile un peu rapidement à l'amiral du Levant. Il ne résout malheureusement pas la question, encore pendante aujourd'hui, des pouvoirs respectifs de ce capitaine général des galères et de l'Amiral de France sur la flotte royale³⁰...

Il convient de passer rapidement sur l'étude étymologique du terme d'amiral, où La Popelinière confronte les opinions des érudits mais cherche visiblement avant tout à réfuter l'origine arabe, sans pourtant l'affirmer ouvertement, faisant ainsi preuve de son chauvinisme récurrent, en dépit de l'objectivité qu'il s'attribue régulièrement. Il est, aussi, inutile de s'attarder sur sa rapide analyse du droit d'amirauté – qui fait quelque peu redondance avec l'étude de l'édit de 1584 – pour en arriver à la dernière partie, qui forme, ostensiblement, dans l'esprit de La Popelinière, le vrai cœur de son ouvrage, davantage que l'étude de l'Amiral de France et de ses droits. La Popelinière y déplore que,

²⁸ Bien que celui-ci s'intitule « Edict du Roy, contenant les ordonnances et reiglement de la juridiction de l'Admiraulté de France ».

²⁹ Henri-Lancelot La Popelinière, *L'Amiral de France*, op. cit., fol. 77v^o-92v^o.

³⁰ Étienne Taillemite, « Les ordonnances de marine au XVI^e siècle », dans Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Tallandier, 1993, p. 55-68.

malgré des moyens humains exceptionnels, la France soit à la traîne de ses voisins dans la découverte de nouveaux territoires. Il fait de nouveau montre de l'hispanophobie sensible dans *Les Trois Mondes*, mais ne fait pour autant aucune concession à la frilosité française dans le domaine maritime. Il veut vraiment pousser ses compatriotes à s'engager dans une voie maritime qu'ils ont par trop négligée. On n'en est pas encore à 1626 et au *Mémoire du chevalier de Razilly* adressé à Richelieu, avec ses phrases bien connues³¹, mais les propos de La Popelinière dans ce chapitre montrent bien que ce type d'opinion n'apparaît pas brutalement au XVII^e siècle.

La Popelinière le fait, lui, en exhortant l'Amiral de France à prendre la tête de ce mouvement. Ce choix est mûrement réfléchi de sa part. Deux ans après la parution des *Trois Mondes*, il ne s'est sans doute encore pas réellement penché sur les moyens nécessaires pour entreprendre son projet de colonisation de la terre australe par les Français. Même s'il encourageait au départ l'initiative privée, il pressent que seule une volonté politique émanant directement de la monarchie peut en être le levier, et nul autre ne peut mieux donner cette impulsion que le chef de la Marine.

106

Cet ouvrage et son thème central, l'Amiral de France, apparaissent finalement pour La Popelinière comme un outil de sa volonté, et non pas comme un but en soi. C'est bien pour cela que ce travail est contestable et que le plus souvent ni l'historien ni le curieux n'y trouvent ce qu'ils y cherchent. Cela ne lui retire pas pour autant tout mérite, y compris dans le domaine d'étude attendu au départ, car le contenu de nombreux chapitres est parfaitement conforme à la réalité historique. En outre, il a présenté lors de sa parution le grand avantage d'offrir, au moins à un public éclairé, des connaissances sur l'histoire et le droit maritimes, sans parler de sa flamme peut-être contagieuse pour les voyages de découverte.

À noter enfin que La Popelinière n'est pas totalement dupe de son propre discours. Il sait parfaitement que les Amiraux de France de son siècle ont tous été des terriens et non pas des hommes de mer³². Ce n'est certainement pas un hasard s'il consacre un sous-chapitre à la question de la compatibilité entre les compétences sur terre et sur mer. Il place habilement cette petite étude dans un chapitre sur les Marines de l'Antiquité mais il est évident qu'il pose ainsi de manière sous-jacente la question pour sa propre époque.

31 Par exemple, « Ceux qui ont gouverné l'Etat ci-devant se sont moqués de la navigation » : voir Léon Deschamps, « Un colonisateur du temps de Richelieu, Isaac de Razilly, biographie, mémoire inédit », *Revue de géographie*, vol. 19, 1886, p. 374-383.

32 Michel Vergé-Franceschi, « Les amiraux de France : 1492-1592 – Treize terriens », dans Philippe Masson et Michel Vergé-Franceschi (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, op. cit., p. 177-191.

Il apparaît aussi que La Popelinière, déçu du peu d'écho reçu par ses propositions de colonisation australe formulées dans ses *Trois Mondes*, tente d'exploiter l'affirmation ponctuelle de la fonction d'Amiral de France par le duc de Joyeuse en proposant de donner à celui-ci un rôle moteur dans le projet. Dans cette optique, il choisit de consacrer une étude historique à cette charge prestigieuse, ce qui lui donne l'occasion rêvée de la dédicacer à l'Amiral de France et de s'adresser directement à lui afin qu'il soutienne ses projets. Il est difficile de savoir si La Popelinière a rencontré le duc de Joyeuse pour les lui présenter de vive voix. Ce qui est certain, c'est que les exhortations de l'historien poitevin n'ont pas abouti : l'expédition menée par le capitaine Trépigny fut dotée de moyens beaucoup trop modestes pour pouvoir correspondre aux visions de La Popelinière et ce fut, de plus, un échec total.

À l'aube du xvii^e siècle, les marins français portèrent plutôt leurs efforts vers le nord du continent américain, dans la voie tracée quelques décennies plus tôt par Cartier et Roberval. La Popelinière n'eut ainsi pas plus de succès dans ses exhortations colonialistes qu'il n'eut de continuateur dans la méthode historique définie dans son *Histoire des Histoires*. Il n'en reste pas moins que son traité sur l'Amiral de France marque une tentative originale de mise en valeur d'une charge importante mais trop souvent mal ou peu exercée, tentative malheureusement restée elle aussi sans lendemain.

UNE ÉPOQUE SANS AMIRAL :
LES GRANDS MAÎTRES DE LA NAVIGATION, 1626-1669

Alan James
King's College, London

En 1669, le duc de Beaufort, le dernier des cinq « Grands Maîtres, Chefs et Surintendants Généraux de la Navigation et du Commerce de France », disparut en combattant les forces turques qui assiégeaient les Vénitiens en Crète¹. Malgré ses efforts valeureux à la tête d'une armée navale composée de 25 vaisseaux et de 7 000 soldats français², Louis XIV décida de supprimer la charge et de rétablir celle d'amiral de France en faveur du comte de Vermandois, son fils illégitime, alors âgé de deux ans. Cette décision fut prise a priori pour des raisons dynastiques et des motifs personnels du roi, mais elle était liée également à une ambition bien connue³ : désormais, en tant que secrétaire d'État de la Marine, Colbert avait une autorité administrative suffisante pour réorganiser la Marine royale et établir la France au premier rang des nations maritimes européennes⁴. Ce rétablissement de la charge d'amiral de France en 1669 illustre bien la nature contradictoire de l'autorité navale du xvii^e siècle : la Marine royale devient de plus en plus moderne et « étatisée », tandis qu'elle demeure par certains aspects à la fois très personnelle et féodale. Dans les études consacrées à l'Amirauté de France à cette époque, il importe de ne pas négliger un de ces aspects au détriment de l'autre, en particulier l'analyse des liens personnels et féodaux toujours essentiels à cette époque.

- 1 Sur le conflit entre les Vénitiens et les Turcs, voir Roberto Barazzutti, « La Marine vénitienne face à la menace turque », *Chronique d'histoire maritime*, n° 60, 2006, p. 13-38. Je suis redevable à Roberto Barazzutti, Emmanuel Roubach et Julie Marionneau de leur aide dans la préparation du texte en français de cet article.
- 2 Ces soldats servaient aussi sur les seize galères : Charles de La Roncière, *Histoire de la marine française*, Paris, Plon, 1920, t. 5, p. 284-295 ; Jean-Paul Desprat, *Les Bâtards d'Henri IV. L'épopée des Vendômes, 1594-1727*, Paris, Perrin, 1994, p. 446 ; pour les exploits admirables de Beaufort en tant que marin et amiral, voir *ibid.*, p. 425-430, 433-439, 441-456.
- 3 Guy Rowlands, *The Dynastic State and the Army under Louis XIV. Royal Service and Private Interest, 1661 to 1701*, Cambridge, Cambridge University Press, 2002 ; il montre à quel point Louis XIV voulait élever ses bâtards dans la haute noblesse.
- 4 Étienne Taillemite, *Colbert : secrétaire d'État de la marine et les réformes de 1669*, Paris, Académie de marine, 1970.

Pourtant, la plupart des historiens semblent s'intéresser essentiellement au seul aspect de la « modernisation ». Celle-ci commence avec l'année 1626 qui marqua la suppression de l'ancienne charge d'Amiral de France et la création de celle de grand maître de la navigation en faveur du cardinal de Richelieu. Les années suivantes, Richelieu élaborait une marine de guerre sans précédent en France pour faire face aux Espagnols qui furent ses ennemis à partir de 1636. Qui plus est, en monopolisant l'autorité maritime en France, il semble que Richelieu ait prévu une centralisation administrative de la Marine moderne, mais qu'il ne put la parachever. On retiendra que la création de la grande maîtrise de la navigation ne fut « qu'une étape dans la voie de l'absolutisme monarchique⁵ ». Pour les historiens, la grande maîtrise de la navigation traduit principalement les ambitions commerciales et absolutistes de Richelieu pour la Marine, ambitions renouvelées et réalisées par Colbert à partir de 1669. En résumé, les années 1626 à 1669 sont souvent présentées comme une déception pour les historiens et une trahison des idées progressistes du cardinal dans le domaine maritime.

L'héritage de Richelieu étant assez mal compris, cette conclusion apparaît quelque peu excessive. En effet, ce dernier ne s'intéressait pas uniquement à la modernisation des institutions mais aussi à l'aspect personnel, dynastique et militaire de la Marine. Malgré la création de la charge de grand maître, en 1626, et les autres titres qu'il collectionnait, tel que général des galères en 1634, il devait par ailleurs gérer son autorité d'une manière pratique. Afin de bien servir son roi, il fallait, comme dans l'armée de terre, non seulement une gestion bureaucratique mais aussi une direction nobiliaire respectée, c'est-à-dire une autorité personnelle. Pour cette raison, et par le biais des réformes maritimes, Richelieu poursuivit un projet méconnu par les historiens mais qui influença l'histoire de la Marine française : léguer à son neveu Jean-Armand de Maillé-Brézé des charges prestigieuses, dignes de la haute noblesse⁶. Il fallait pour cela que la grande maîtrise de la navigation soit une charge militaire du plus haut niveau possible.

Après la mort de Richelieu en 1642, la charge de grand maître revint à Maillé-Brézé, qui avait vaillamment servi à la tête des armées navales, mais ce dernier mourut lors d'une bataille, en 1646. D'après Charles de La Roncière, la marine fut désormais « frappée de stérilité »⁷ car depuis 1646 la charge fut tenue par la reine-mère, Anne d'Autriche. À son tour, en 1650, celle-ci transmet

5 Michel Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Paris, Éditions du CNRS, 1991, p. 55-61.

6 Plusieurs des conclusions de cet article sont tirées d'Alan James, *Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Woodbridge, Boydell Press, 2004.

7 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 127.

la charge à César de Bourbon, duc de Vendôme, et « en survivance » à son fils, frondeur, François de Bourbon-Vendôme, le duc de Beaufort. Cette « revanche posthume » de Vendôme, ancien gouverneur et amiral de Bretagne, qui avait été un grand ennemi de Richelieu et de ses réformes navales dans les années 1620, semble marquer la fin définitive du rêve centralisateur du cardinal⁸. Conformément à son passé de noble intéressé, Vendôme fut qualifié par La Roncière d'hypocrite et d'inepte⁹. Ne jouant plus le rôle du grand défenseur des privilèges et traditions bretonnes depuis 1650, il agissait désormais comme un avare qui voulait exercer les pouvoirs universels auxquels avait prétendu Richelieu. En tant que grand maître, ce fut un échec, car Vendôme ne put rien mener à bonne fin par suite de la résistance du particularisme breton. Si les historiens reconnaissent qu'il a réussi à réserver en faveur de Beaufort quelques droits liés à la charge et à garder le contrôle de la « grange » de Brest¹⁰, la province de Bretagne fut néanmoins « retranchée » du ressort du grand maître¹¹.

En dépit de ce que dit La Roncière, la décision de laisser entre les mains de Vendôme le titre de grand maître de la navigation correspondait aux besoins politiques et militaires très pressants de l'époque : les guerres civiles de la Fronde se prolongèrent démesurément à cause du gouvernement municipal de Bordeaux, dit « l'Ormée », qui résista et organisa les forces navales de cette ville. En 1649 une petite flotte royale de Brouage fut dirigée contre Bordeaux, mais ce n'était pas suffisant pour faire tomber cette ville. En 1650, l'arrivée de quatre frégates espagnoles dans la Gironde venues soutenir la rébellion incita le gouvernement royal à produire un nouvel effort, beaucoup plus grand. Ce fut avec une flotte de 23 vaisseaux et de 40 galiotes pris dans plusieurs ports ponantais que le comte du Daugnon entra dans la Gironde. Avec le soutien de l'armée de terre royale qui assiégeait la ville, il força les rebelles bordelais à se soumettre. Malgré cette victoire, la situation empira. En effet le prince de Condé avait pris la tête de la rébellion, désormais baptisée « la Fronde des Princes ». Plusieurs nobles joignirent les frondeurs. Parmi ces derniers se

8 M. Vergé-Franceschi, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, op. cit., p. 56 ; René La Bruyère, *La Marine de Richelieu : Maillé-Brézé, général des galères, grand amiral, 1619-1646*, Paris, Librairie Plon, 1946, p. 227.

9 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 345-346.

10 Avant l'arsenal, il existait à Brest « un grand bastiment nommé la Grange pour enfermer les canons, voiles, amares et autres équipages des vaisseaux » (Dubuisson-Aubenay). On ne sait s'il s'agit d'un ancien magasin bâti sous François I^{er} ou du magasin général que fit bâtir en 1627 André Céberet, intendant de la Marine à Brest. – Voir Alain Croix, *La Bretagne d'après l'itinéraire de Dubuisson-Aubenay*, Rennes, PUR/Société d'histoire et d'archéologie de Bretagne, 2006, p. 937 ; pour aller plus loin : Alain Boulaire, *Brest et la Marine royale de 1660 à 1790*, thèse de doctorat ès-lettres, université Paris-Sorbonne, 1988. – Tous nos remerciements à Pierrick Pourchasse qui a apporté les précisions permettant de rédiger la présente note (N.d.R.).

11 *Ibid.*, p. 159.

trouvaient le général des galères depuis 1643, le nouveau duc de Richelieu, et aussi le comte du Daugnon lui-même ! L'arrestation de Condé en janvier 1650 fut très vite suivie en mai par la nomination de Vendôme comme grand maître. On avait indubitablement besoin de son appui politique à la cour¹², mais aussi en Bretagne, et de sa connaissance de la marine. Par ailleurs la nouvelle menace anglaise renforçait le besoin impérieux de disposer d'une marine de guerre dirigée par César de Vendôme.

Alors qu'il n'a pas démerité quant aux services rendus au royaume¹³, les historiens n'ont pas considéré Vendôme comme un guerrier. Il prit la tête des forces navales en 1652, à un moment où la situation était fortement dégradée pour la Marine française. En août, il fut vainqueur des forces frondeuses et espagnoles près de La Rochelle¹⁴. Il aurait pu continuer jusqu'à la Gironde, mais c'était compter sans l'intervention des Anglais à Dunkerque. Mazarin lui demanda de se retirer vers le nord, où il fut défait par Robert Blake à Calais¹⁵. En 1653, Vendôme retourna dans la Gironde. Ayant écarté les Espagnols et fermé le port de Bordeaux à l'appui étranger, il contribua directement à la chute de la ville et à la fin de la Fronde en France¹⁶.

112

Il convient de relever l'importance des succès de Vendôme à la tête des flottes royales. Bien plus, il faut souligner que sa nomination à la tête de la Marine fut loin d'être une trahison du rêve centralisateur de Richelieu. Au niveau constitutionnel, l'héritage de Richelieu était en effet assez fragile. En Bretagne, son autorité en tant que grand maître fut principalement limitée à la distribution des congés « en long cours » et aux opérations navales. Richelieu avait tenté d'accroître son autorité en demandant l'obtention des droits associés et en érigeant des sièges d'amirauté en 1640, mais l'indépendance bretonne dans le domaine maritime ne fut guère mise à mal par ses initiatives : Richelieu ne récoltait que très peu d'argent et les sièges d'amirauté furent très vite éteints. Richelieu ne pouvait exercer son autorité maritime en Bretagne qu'en tant que gouverneur de cette province depuis 1631, et grâce aux liens personnels et politiques qu'il y entretenait. Il lui avait été impossible de surmonter la

12 *Mémoires du maréchal d'Estrées*, éd. Paul Bonnefon, Paris, Renouard, 1910, p. 301.

13 Pour Jenkins, par exemple, en 1652, le premier objectif de Vendôme était de défendre Dunkerque, ce qu'il n'a pas pu faire : Ernest-Harold Jenkins, *Histoire de la marine française*, Paris, Albin Michel, 1977, p. 46.

14 Archives nationales de France (désormais ANF), fonds Marine, B⁴ 2, 19 juin 1652, « Instructions du roi à Vendôme », fol. 65 ; C. de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 183-188.

15 J. R. Powell, « Blake's capture of the French fleet before Calais on 4 September 1652 », *The Mariner's Mirror*, vol. 48, n° 3, 1962, p. 192-207 ; Philip A. Knachel, *England and the Fronde*, Ithaca/New York, Cornell University Press, 1967, p. 174-175.

16 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 201-206 ; J.-P. Desprat, *Les Bâtards d'Henri IV, op. cit.*, p. 387-390 ; Sal-Alexander Westrich, *The Ormée of Bordeaux: A Revolution During the Fronde*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1972, p. 119.

résistance des états de Bretagne aux yeux desquels la protection de l'ancien droit du gouverneur de la province à exercer l'autorité d'amiral revêtait une importance primordiale¹⁷.

Après la mort de Richelieu, le poste de gouverneur devint vacant, mais la lieutenance fut tenue par un proche de feu le cardinal de Richelieu, Charles de La Porte, duc de la Meilleraye. Il est fort probable que cette décision fut prise afin d'éviter des disputes éventuelles et de sauvegarder les très faibles prétentions, dans la province, du nouveau grand maître qui n'était autre que le neveu du cardinal, Maillé-Brézé¹⁸. À son décès en 1646, pour Mazarin l'essentiel fut de protéger cette charge de la convoitise d'individus suspects, dont Condé¹⁹ et d'autres prétendants, et de l'hostilité bretonne. C'est ainsi que la reine mère devint grand maître de la navigation en 1646. Depuis longtemps, afin que s'exerce un véritable pouvoir naval, les rois de France se sont attaché à ce que l'Amirauté soit détenue par quelqu'un ayant une autorité personnelle considérable et une loyauté sans faille.

Pourtant, même entre les mains de la reine mère, les états de Bretagne ne reconnaissaient pas la grande maîtrise de la navigation. Afin de satisfaire les protestations des Bretons et de protéger le peu d'autorité pratique de cette charge dans la province, elle en devint gouverneur en 1647, tout comme Richelieu l'avait été, pour les mêmes raisons, en 1631²⁰. Il reste que l'on ne peut, de ce fait, dire que la Bretagne était « retranchée » de la juridiction du grand maître en 1650 car, légalement, celle-ci n'avait jamais fait partie de son ressort en tant que tel. L'autorité de la charge de grand maître – et donc la possibilité de bien diriger des opérations navales sur toutes les côtes de France – restait en Bretagne comme elle l'avait toujours été, c'est-à-dire très faible.

En 1650, face à des impératifs militaires croissants, il apparut que la grande maîtrise ne pouvait être transmise qu'à quelqu'un qui pourrait l'investir d'une autorité réelle, et qui serait reconnue dans la province. Non seulement Vendôme avait de l'expérience dans l'organisation des flottes, mais il voulait aussi récupérer son influence personnelle en Bretagne. Il avait compris,

17 Dans l'arrêt de vérification des lettres de Maillé-Brézé et de la reine Anne comme grand maître par le Parlement de Rennes leur autorité fut limitée dans la province à la distribution des « congés pour les voyages de long cours ou armement de guerre », tout comme pour leurs prédécesseurs. Les états de Vannes de 1643 insistèrent sur le fait qu'ils n'avaient cédé d'autres droits d'amirauté à Richelieu que parce qu'il avait été aussi gouverneur : Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), fonds Duchesne, n° 43, fol. 27-31.

18 Maillé-Brézé tentait, en vain, de toucher tous les droits provenant des prises : BnF, fonds français, n° 18 592, 1649, « Mémoire touchant les prises », fol. 182.

19 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 125, 157.

20 Émile-René Du Crest de Villeneuve, « Essai historique sur la défense des privilèges de la Bretagne en matière d'amirauté », *Bulletin de l'Association bretonne*, t. 16, 1898, p. 306-309.

mieux que personne, que l'autorité effective de l'office dépendait de ses efforts à combattre la résistance bretonne et à prétendre toucher ses droits. Sa motivation et ses ambitions n'avaient pas changé depuis les années 1620 : il faisait partie de la noblesse et voulait protéger ses intérêts politiques, fiscaux, et surtout dynastiques. Il souhaitait faire avancer la fortune et la réputation de sa famille en développant sa vaillance militaire. En 1625-1626, Vendôme avait organisé les forces navales en Bretagne contre les Rochelais. Il voulait récupérer les frais de ces opérations coûteuses sur les états bretons, et il parvint en effet à récolter plusieurs paiements dans les années qui suivirent. Par suite de l'intérêt croissant pour ses services navals, ses droits furent de plus en plus reconnus par le roi²¹. Ainsi, depuis au moins 1649, il se prétendait lieutenant général en Bretagne, avec droits d'amirauté²². En 1651, il reçut notamment 330 000 livres des états bretons, par ordre du Roi, mais on en ignore les raisons précises. C'était peut-être une indemnité pour compenser ses pertes lors des opérations navales. D'après l'historien américain James B. Collins, c'était peut-être une récompense tardive à la suite de la perte de sa charge de gouverneur de Bretagne en 1626²³. En tout cas il est évident que le gouvernement le soutenait et faisait ce qu'il pouvait pour investir la grande maîtrise d'une autorité forte et directe²⁴.

Face à la résolution des états de Bretagne, qui insistèrent sur le fait que le grand maître ne pourrait jamais mettre en cause les privilèges du gouverneur, Anne d'Autriche garda la charge de gouverneur, et il advint même qu'en 1655 Vendôme fut débouté de ses prétentions plus globales sur la province²⁵. Mais un arrêt du conseil du roi de 1658 déclara « fourbans » les capitaines qui prétendaient ne pas dépendre du grand maître²⁶. Que la Grange à Brest, nécessaire pour n'importe quelle opération navale dans le futur, fût accordée en perpétuité au détenteur de la grande maîtrise par ce même édit et que certains droits d'amirauté fussent

21 On parlait de lui donner la grande maîtrise depuis 1643 : *Mémoires du maréchal d'Estrées*, éd. cit., p. 188 ; BnF, fonds français n° 18 592 : « Demande de l'amirauté pour le duc de Vendôme en récompense du gouvernement de Bretagne », fol. 194.

22 C. de La Roncière, *Histoire de la marine française*, op. cit., p. 159, n. 3.

23 James B. Collins, *Classes, Estates, and Order in Early Modern Brittany*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 201.

24 BnF, fonds français, n° 17 329, 1657, « Arrêt du conseil d'état portant défense à tous de prendre congés que du grand-maître », 1657, fol. 136 ; *ibid.*, 1659, Arrêt qui accorde le droit de guet à Vendôme, fol. 141 ; *ibid.*, Extrait des registres du conseil d'État tenant que tous les prétendants des droits d'amirautés devront se présenter devant Vendôme pour la vérification d'icelles, fol. 376.

25 É.-R. Du Crest de Villeneuve, « Essai historique sur la défense des privilèges de la Bretagne en matière d'amirauté », art. cit., p. 309.

26 Prosper Levot, « La Marine française et le port de Brest sous Richelieu et Mazarin », *Bulletin de la Société académique de Brest*, t. 1, 1861, p. 23.

réservés à son héritier, Beaufort, tout cela représentait une avancée de l'autorité directe du grand maître sur les gouverneurs en Bretagne²⁷.

La nomination de Vendôme comme grand maître et l'appui fiscal et militaire qu'il a reçu étaient tout à fait conformes à une stratégie politico-militaire bien établie dans l'histoire maritime de la France : il n'y avait aucune contradiction entre l'indépendance fiscale et judiciaire de l'amiral et les intérêts militaires du roi. En cas de nécessité militaire, la monarchie accordait toujours des droits aux amiraux pour renforcer leur autorité pratique qui, autrement, serait restée indirecte ou, pire, ignorée. Dans les années 1580, l'organisation, pour gagner les Açores, de la plus grande flotte que la France ait jamais eue avant le règne de Louis XIV, correspondait à une série d'édits sur la Marine, notamment ceux de 1584²⁸. Ces derniers accordaient de nombreux pouvoirs et droits au favori du roi Henri III, le nouvel Amiral de France, Anne de Joyeuse. Par suite de la résistance assidue des états de Bretagne et des autres prétendants, il fallut non seulement affirmer une autorité navale par les édits mais aussi en garantir le respect ; il fallut encore s'assurer que l'Amiral continue à défendre ses prérogatives et le récompenser pour ses efforts.²⁹

À chaque fois que la monarchie avait besoin des forces navales on trouve dans la législation des dons de nouveaux droits ou la confirmation de ceux existants. Voulant toucher autant de droits qu'il pourrait, l'Amiral faisait tout pour que son autorité soit reconnue dans les ports. Ce fut le cas en 1621, lorsque Louis XIII donna à l'amiral du Levant, Charles, duc de Guise, le commandement des forces navales contre La Rochelle, avec des lettres patentes lui garantissant des privilèges.³⁰ Plus tard, en 1625, l'Amiral de France, Henri II de Montmorency, qui commandait l'escadre contre la ville, reçut de semblables libéralités³¹. Parallèlement, la création de la nouvelle charge de grand maître de la navigation en faveur de Richelieu en 1626 ne fut qu'un effort, encore plus résolu, en ajoutant *de facto* une autorité maritime aux pouvoirs que lui accordait *de jure* son titre. Que ce soit à cette date alors que les Anglais menaçaient les côtes françaises ou en 1651, le maintien d'une force navale explique la nécessité de protéger et de renforcer l'autorité et les revenus du titulaire de la charge de la grande maîtrise.

27 La situation ressemble à celle de 1584 lors des négociations entre le gouverneur de la province, le duc de Mercœur, et l'Amiral de France, le duc de Joyeuse, à qui le roi voulait réserver les droits qui touchaient surtout à la préparation des flottes de guerre, parmi lesquelles le contrôle de « la grange à Brest » : BnF, fonds Dupuy, n° 464, fol. 5-7.

28 Étienne Taillemite, *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Paris, Tallandier, 1993, p. 55-68 : « Les Ordonnances de marine au XVI^e siècle ».

29 A. James, *Navy and Government in Early Modern France*, *op. cit.*, p. 34-38.

30 BnF, fonds français, n° 23 150, p. 125-126.

31 ANF, P 2675, fol. 77.

Comme Richelieu, Vendôme n'était pas uniquement motivé par le profit. Étant un prince légitimé, il cherchait à acquérir de l'honneur et à développer une réputation militaire digne d'un grand noble dit « d'épée », comportement caractéristique de l'époque³². La consolidation de ses droits d'amirauté lui permettait d'acquérir une autorité locale et constituait une opportunité de bien servir son roi. En bon commandant des flottes royales, il fit de la grande maîtrise une charge militaire convoitée comme celles dans l'armée de terre. Elle devenait plus respectée, plus rentable, et constituait un patrimoine beaucoup plus valable pour son fils et pour la maison de Vendôme.

116

La stratégie de Vendôme était identique à celle de Richelieu. L'autorité du cardinal sur la Marine n'avait pas été garantie par l'édit d'octobre 1626 qui lui accordait cependant la grande maîtrise. Il se devait de la gérer avec soin jusqu'à sa mort. En 1636, quand la guerre navale contre l'Espagne éclata, il put recommander les chefs d'escadre, mais ce fut le Roi qui les nomma. Par exemple, pour commander les flottes en Méditerranée, Richelieu avait suggéré un capitaine qui avait servi au siège de La Rochelle de 1628³³. Malgré cette recommandation de la part de son ministre, le roi choisit le comte d'Harcourt. Cette décision eut des effets néfastes. Il a été souvent remarqué que la hiérarchie navale française durant la guerre de Trente Ans manquait de coordination. Le favori de Richelieu, l'archevêque de Bordeaux, Henri de Sourdis, commandant l'escadre de Guyenne, attirait l'hostilité des autres. Il est évident que Richelieu n'exerça qu'une autorité indirecte sur la direction des flottes. Pour éviter ces désordres, il voulait faire de la grande maîtrise une autorité militaire qu'il pourrait monopoliser. Dans cette stratégie dynastique et militaire, Richelieu utilisa ses neveux. François de Vignerot du Pont-Courlay devint ainsi général des galères, mais il pensait surtout à Maillé-Brézé qui voulait être instruit dans les choses de la mer, et à qui il voulait fournir autant d'expérience sur mer que possible. Le résultat fut qu'en 1642 la direction des flottes du roi revint logiquement et immédiatement au grand maître de la navigation lui-même. Ce fut pareil pour Vendôme qui voulait renforcer la valeur de son office contre ses rivaux. En demandant ses droits mais, surtout, en servant lui-même sur les flottes, il tenta de passer à son fils un office digne d'un grand noble militaire³⁴.

³² David Parrott, *Richelieu's Army: War, Government and Society in France, 1624-1642*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001, p. 467.

³³ *Lettres, instructions diplomatiques et papiers d'État du cardinal de Richelieu*, recueillis par Denis Louis Martial Avenel, Paris, Imprimerie impériale, t. V, 1863, p. 432-435.

³⁴ Même si ce dernier n'avait pas confiance dans les talents militaires de son père : C. de La Roncière, *Histoire de la marine française, op. cit.*, p. 346.

La création de la charge de grand maître de la navigation et son exercice par Richelieu a doté la France d'un très bon héritage. Mais l'importance de cet héritage ne réside ni dans les bases administratives et institutionnelles qu'il a fondées ni dans l'ébauche d'un soi-disant programme absolutiste. En touchant autant de droits d'amirauté que possible, il donna à la nouvelle charge une influence et une assise locale, ce que la législation n'aurait jamais pu faire à elle seule. Cette charge, même si formellement il ne touchait pas de gages, était devenue rentable et puissante sous la main de Richelieu. Surtout, elle était devenue viable lorsqu'il l'avait dotée d'une autorité militaire directe. Son neveu, le duc de Maillé-Brézé, hérita en 1643 d'une charge militaire tout à fait différente de ce qu'elle était lors de sa création en 1626. Avec une autorité militaire incontestable, elle ressemblait plus à la charge ancienne – et respectée parmi la noblesse provençale – du général des galères qu'à celle d'un ministre ou secrétaire d'État moderne. Pour les nobles de l'époque, la meilleure façon de servir leurs propres intérêts et les intérêts dynastiques de leur famille était de bien servir leur roi en guerre tout en étant titulaire d'une charge prestigieuse. Louis XIV avait besoin de tels serviteurs sur mer.

Il est à noter une évolution du métier du marin – et de celui d'officier –, qui devint de plus en plus militarisé, comme nous le dit Michel Vergé-Franceschi. Il y eut aussi une évolution importante entre les années 1626 à 1669 dans la perception du service naval parmi la haute noblesse. Certes, les nobles du XVI^e siècle convoitaient eux aussi l'Amirauté de France, un des « grands offices » rentables, mais, avec la nouvelle charge de grand maître de la navigation, ils s'intéressèrent à l'autorité navale, sachant que la meilleure façon d'en profiter était de l'exercer en tant que guerrier. Voilà le vrai héritage de Richelieu. Le service politique et militaire de Maillé-Brézé et de Beaufort en est la preuve³⁵. Henri II, duc de Guise, qui dirigea les flottes françaises à Naples en 1647 et 1653, suivit son père sur mer. Avec l'intérêt porté par le grand Condé et par César de Vendôme à la grande maîtrise, on peut dire que la noblesse française commençait à accepter que le service naval, même du Ponant, soit honorable, et qu'il ne soit plus l'apanage des Provençaux ou des chevaliers de Malte. Malgré l'importance continue des protestants et des « gros mariniers vaillants nourris dans l'eau de la mer et la bouteille » que Richelieu déclara préférer « aux chevaliers frisés »³⁶, il n'y aurait pas eu de grand futur maritime français sans l'appui de la noblesse. Au cours de la période 1626-1669, à une époque sans Amiral de France, la France ne tenta pas de dépasser les bornes féodales de

35 Beaufort prenait au sérieux ses responsabilités pour le bien de la Marine, dès 1650. J.-P. Desprat, *Les Bâtards d'Henri IV*, *op. cit.*, p. 370 et 416-417.

36 BnF, nouvelles acquisitions françaises, n° 5 131, fol. 101.

l'amirauté. Au contraire, avec l'indépendance fiscale et administrative de cette nouvelle charge de plus en plus « militaire » de grand maître, Richelieu tenta de doter la France d'un vrai Amiral, on pourrait dire même d'un émir de la mer, dans le sens original de « seigneur ».

LA VIE QUOTIDIENNE EN MER D'APRÈS LES RAPPORTS DU SIÈGE D'AMIRAUTÉ DE HONFLEUR AU XVII^e SIÈCLE

André Zysberg
Université de Caen

Le fonds du siège d'amirauté de Honfleur dont le ressort allait de la Risle à la paroisse de Villerville¹, constitue un patrimoine exceptionnel si l'on s'intéresse à l'environnement maritime et littoral de la France au xvii^e siècle². En effet, les sièges d'amirauté constituaient une juridiction de proximité très active jusqu'à la fin du xviii^e siècle, même si leur compétence a souffert des empiètements d'autres instances, comme celle de l'administration de la Marine royale dans les chefs-lieux des quartiers et syndicats et aussi, dans les ports les plus importants, celle des chambres de commerce³. De ce trésor d'archives, nous allons extraire les rapports de mer, qui ont surtout été dépouillés par les historiens de l'économie pour reconstituer le mouvement portuaire, à l'exception notable de la thèse de Jacques Ducoin, qui a exploité les rapports de mer de l'amirauté de Nantes pour analyser les infortunes de mer et le développement de l'assurance maritime au xviii^e siècle⁴. Ces documents forment aussi une mine précieuse pour les archéologues qui cherchent à identifier et pister des épaves. Bien d'autres approches sont possibles. Hélas peu de fonds d'amirauté ont été conservés ! Cela fait évidemment l'intérêt de celui de Honfleur, puisqu'il est très complet pour la seconde moitié du xvii^e siècle.

Les rapports sont les déclarations effectuées par les capitaines ou maîtres de navires français et étrangers au retour d'un voyage, quelle que soit leur provenance, même quand il s'agit d'une escale ou d'une étape inopinée, du moment que leur bâtiment a mouillé l'ancre. Rappelons d'abord la législation concernant

- 1 Voir Joachim Darsel, « L'Amirauté d'Honfleur », *Annales de Normandie*, n° 2, juin 1977, p. 151-164 ; n° 3, octobre 1977, p. 267-280.
- 2 Voir A. Vintras, *Répertoire numérique des Archives municipales de Honfleur*, Caen, L. Jouan et Bigot, 1923.
- 3 Sur l'Amirauté, le travail essentiel reste celui d'un juriste, Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, thèse de droit, Amiens, 1975.
- 4 Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurance dans la marine de commerce au xviii^e siècle : le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Paris, Librairie de l'Inde, 1993.

ce type de document. L'article 4 du titre X de l'ordonnance d'août 1681 établit que « tous maîtres et capitaines de navires seront tenus de faire leur rapport au lieutenant de l'Amirauté, vingt-quatre heures après leur arrivée au port, à peine d'amende arbitraire ». Ce délai n'est pas impératif, comme le dit Valin : « sur quoi on ne les tracasse pas trop, surtout en temps de paix ». En cas de simple relâche, le responsable du navire pourra reprendre la mer après avoir fait son rapport, « sans être tenu de prendre un autre congé pour continuer son voyage⁵ ».

Le contenu du rapport est précisément défini :

le maître faisant son rapport représentera le congé et déclarera le temps et le lieu de son départ, le port et le chargement de son navire, la route qu'il aura tenue, les hazards qu'il aura couru, les désordres arrivés dans son vaisseau et toutes les circonstances de son voyage... Il faut aussi que le capitaine déclare les gens de l'équipage qui sont morts durant le voyage, s'il est Français et qu'il dépose leurs hardes et effets avec leur inventaire au greffe de l'Amirauté⁶.

120

Les rapports de mer jouaient un rôle essentiel en cas d'avarie et de perte de cargaison, car ils permettaient aux capitaines de décharger leur responsabilité par rapport aux intéressés à l'armement et aux propriétaires des marchandises, en invoquant le mauvais temps ou toute autre circonstance atténuante. Le rapport permettait aussi aux capitaines de déclarer des faits d'indiscipline, sinon de mutineries, de signaler des délits commis par des membres de l'équipage, tels que des vols et des violences. Le rapport est ouï par le lieutenant du siège d'amirauté, et parfois le procureur, qui sont des magistrats, et consigné sur un registre par un greffier, lequel saisit à la volée les paroles du capitaine ou maître, qui s'exprime en français ou en normand. En effet, si la transcription de l'acte s'effectue en langue française, il arrive que des tournures, des expressions et des mots caractéristiques de la langue normande apparaissent furtivement dans le texte, notamment au sujet des termes de marine. Quand le capitaine est étranger, un interprète agréé et assermenté traduit ses propos. Si le capitaine ou maître mentionne des faits graves risquant d'entraîner une suite judiciaire, l'officier de l'amirauté peut en exiger la vérification, sous la forme du témoignage des membres de l'équipage, ce qui se produit souvent à Honfleur en cas de dommage causé au navire et à son chargement. « Les officiers de l'Amirauté », écrit Valin, « ne pourront contraindre les maîtres de vérifier leur rapport, mais les rapports non vérifiés ne feront point foi pour la décharge des maîtres ». Cette vérification est intéressante, car elle donne la parole aux officiers marins et aux matelots.

5 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Jérôme Légièr, 1746.

6 *Ibid.*

Dans le cas le plus fréquent, il ne s'est rien passé :

Du jeudy dernier de décembre audict an [1665] à Honfleur au greffe de l'admirauté devant Monsieur de Saint-Laurens. S'est présenté en personne Abraham Pan de la ville de Dieppe, maistre et conducteur d'une barque nommé le Don de Dieu, du port de vingt six tonneaux ou environ. Lequel nous a dit être parti de Calais le vingt-quatrième de ce présent mois et an, après y avoir prins la charge entière de haren pour porter et descharger en la ville de Rouen pour le compte de plusieurs marchands de ladicte ville, estant arrivé en ce port [Honfleur] de mardy dernier, en attendant la commodité des vents et du temps pour monter la rivière, déclarant qu'il ne s'est pas passé aucune chose pendant son veage qui méritte en advertir justice et a ledict Pan signé après avoir faict lecture du présent.

Le merc [la marque] dudit Pan⁷.

Même quand il n'y a rien à signaler, le rapport de mer permet de suivre la trajectoire d'un navire. Par exemple, dans le cas d'un terre-neuvas il est possible de déterminer avec précision le calendrier de sa campagne de pêche :

Du 17 de novembre [1665] devant Monsieur Vellon, présence du du procureur du roy.

S'est présenté en personne Jacques Restou, bourgeois de ce lieu, maître du navire nommé La Sainte-Marie, du port de cent tonneaux ou viron, lequel nous a dit estre parti de ce port et havre le vingt-troisième de mai et est allé à La Rochelle, où il est arrivé le trentiesme de mai, où après avoir chargé de sel en partit le dix-septiesme de juin, et continuant son voyage pour le ban et bature de Terre-Neuve, y arriva le quatrièsm d'août, où après avoir fait sa pesche, en partit le vingtiesme d'octobre, et est arrivé ici le quinziesme de ce présent mois ; et bien inquis a dit ne scavoir autre chose qui mérite en advertir la justice. Enjoint a été au dit capitaine de faire la vérification de son rapport, ce qu'il a promis et lecture faite de son dit rapport a signé⁸.

L'exploitation des rapports de mer du siège de Honfleur a d'abord porté sur les trois premiers registres de la série, ceux qui sont les plus anciens :

- 2 II 287, du 9 janvier 1665 au 7 février ;
- 2 II 288, du 14 avril 1667 au 20 novembre 1668 ;
- 2 II 289, du 26 novembre au 23 octobre 1670.

7 Archives communales de Honfleur (désormais AC Honfleur), 2II 287, 31 décembre 1665, fol. 49v et 50r.

8 *Ibid.*, 17 novembre 1665, fol. 40v.

La graphie des rapports de mer de l'amirauté de Honfleur est peu lisible, irrégulière et changeante selon le greffier, avec ses lettres mal formées et en outre une multitude d'abréviations. L'une des difficultés majeures réside dans l'identification des noms géographiques, notamment celle des ports étrangers, dont l'orthographe est chaotique, et celle des termes relatifs au navire et à la navigation, qui nécessitent une bonne connaissance du lexique technique de la marine⁹. Une étudiante de l'UFR d'histoire de l'université de Caen, Delphine Marie, qui s'est révélée une paléographe hors pair, a dépouillé et transcrit intégralement environ les 450 folios des trois premiers registres, soit près de 600 pages imprimées saisies avec un logiciel de traitement de texte, qui ont fourni la matière première de cette étude. J'ai aussi repris les rubriques invariantes de chaque rapport : identité du déclarant, provenance géographique, nom du navire, port en tonneaux, nature de la cargaison et de l'activité, destination, etc., pour réaliser une base de données permettant de classer cette grande masse d'informations, par exemple de grouper tous les rapports concernant un même type d'activité et un même navire. Une analyse plus poussée permettrait de ventiler les récits concernant les événements de mer : tempêtes, échouages, mutineries, actes de désobéissance, violence à bord, prises et pillage par des corsaires, cette liste n'étant pas exhaustive... Nous ne proposons ici qu'une première et modeste approche thématique du contenu des rapports.

LA PÊCHE CÔTIÈRE APPARAÎT EXCEPTIONNELLEMENT

Nantis d'un congé annuel, les patrons de Honfleur pratiquant la pêche côtière ne font pas de rapport à chaque sortie, sauf lorsqu'il survient un événement notable. Il peut s'agir de la dispute entre deux maître de bateaux qui se disputent le même emplacement à coups d'avirons ou, plus tragique, de la noyade d'un marin qui bascule par-dessus bord à la suite d'une mauvaise manœuvre ou d'un coup de vent :

Du lundi XXIX desdicts mois [mars 1666] se sont présentés François Houel et Henry Bretoq, matelots demeurants en ce lieu, lesquels ont dit que ce jourd'huy de la marée du matin, ils estoient partis de ce port et havre pour s'en aller au Rattier proche de Villerville avec Antoine Prévost demeurant aussy en ce dict lieu, dans une chaloupe qu'il conduisoit comme maistre, appartenant à Thibault Moulin, maistre de navire de ce dict lieu, afin de pescher des moulettes, aians pour cet effet embarqué dans leur dicte chaloupe plusieurs garçons pour aller à la dicte pesche à leur ordinaire. Et qu'estant arrivé le travers de Vazouy,

9 À cet égard, nous devons beaucoup au *Nouveau glossaire nautique* d'Augustin Jal, mis à jour, réédité et publié depuis 1970 par le CNRS.

ils auroient esté prins de mauvais temps, qui les avoit obligez de relâcher pour venir en ce dict port, et ce faisans, estants à l'endroit de la chapelle de Nostre Dame de Grâce, le vent leur estant contraire, et ledict Prévoste se tenant le timon ou bastin qui fait agir le gouvernail de la dicte chaloupe, estoit tombé à la renversze... dont il n'avoit peu estre sauvé, en raison de la continuation de mauvais, de sorte qu'il avoit esté noyé¹⁰.

UN BON POSTE D'OBSERVATION POUR PERCEVOIR LE CABOTAGE

Cette partie de la côte située à l'entrée de l'estuaire de la Seine représente un bon observatoire pour tous les types de navigation. De nombreux bâtiments viennent mouiller à Honfleur, « en attendant la commodité de la marée pour monter la rivière » jusqu'à Rouen. Le port du pays d'Auge sert d'escale et de refuge avant la traversée de l'estuaire de la Seine, zone dangereuse et redoutée à cause des violents courants et des bancs de sable. Le cabotage constitue l'activité prédominante. Il s'agit de la collecte des produits agricoles de Basse-Normandie : beurre, blé, navets, fèves, pommes et cidres, qui sont déchargés au Havre et à Rouen... Le transport des huîtres pêchées à la drague sur la côte ouest du Cotentin mobilise lui aussi une noria de bâtiments de mer et de rivière. Ces coquillages sont d'abord parqués entre Barfleur et Courseulles, où l'on vient les charger pour les acheminer sur des heux jusqu'à Paris :

Du sixiesme de novembre 1665, devant Monsieur Villon, présence de Monsieur le procureur du Roy.

S'est présenté en personne Gilles Le Clerc demeurant à Port en Bessin, maître d'un bateau nommé le Saint-Thomas, du port de trente tonneaux ou viron, lequel nous a dit estre parti de Granville le second de ce mois, estant chargé d'huîtres pour porter à Barfleur ; et estant partis du dict Granville, ont esté obligez par la tempeste de venir se sauver en ce port et havre, où le mauvais temps et la tempeste continuant, il a trouvé à propos pour sauver la marchandise de s'en aller à Rouen ; pour le bien de la chose et l'intérêt des marchands, ledict Leclerc nous a dit que pendant la tempeste, il a esté obligé de jeter à la mer viron six mille huîtres et deux hancières [haussières] de quarante à cinquante brasses chacune, le tout pour sauver la vie et le reste de la marchandise¹¹...

Ce cabotage possède aussi une dimension interrégionale et européenne, qui transite par Honfleur avant de gagner Le Havre et Rouen. Le vin est apporté par

¹⁰ AC Honfleur, 211 287, 29 mars 1666, fol. 59v-60r.

¹¹ *Ibid.*, 2 novembre 1665, fol. 38v.

des caboteurs de Bretagne et de Saintonge, tandis que les harengs de Dieppe, Calais et Boulogne arrivent à Rouen. Les roues de fromage viennent de Hollande et les salaisons d'Irlande. Des barques de Haute-Normandie et de Picardie vont chercher le charbon, le fer et le plomb en Angleterre et dans les pays du Nord.

LA PÊCHE À TERRE-NEUVE, OU L'AVENTURE AU QUOTIDIEN

Port d'escale ou de passage, Honfleur reste aussi un port morutier. Les armements pour la pêche errante sur les bancs de Terre-Neuve s'y maintiennent au cours de la seconde moitié du XVII^e siècle et même au long du XVIII^e siècle. La proximité du marché parisien explique la persistance de cette activité, malgré la difficulté de recruter des marins sur la côte du pays d'Auge. Les rapports de mer montrent toutes les étapes d'une campagne, dont les aléas sont fréquents, notamment les maladies et les accidents qui déciment parfois l'équipage.

124

Du 17 de septembre mil six cents soixante et cinq devant Monsieur de Saint Laurens

S'est présenté en personne Jean Le Duc, bourgeois de ce lieu, maître du navire nommé

le Don de Dieu du port de quatre vingt tonneaux ou viron, lequel nous a dit être parti de ce port et havre le vingt huit ièsm de mars pour aller prendre son sel et est arivé le deux ièsm

d'avril à La Rochelle, d'où il est allé à Brouage prendre son sel et après avoir chargé est parti le vingt six ièsm d'avril pour suivre sa route sur le banc où il est arivé le vingt et deux de juin, et pendant leur pesche le mardi dernier jour de juin, Nicolas Bracard, bourgeois de cette ville, de la paroisse de Saint Léonard, après avoir esté plusieurs jours malade du mal de la mer, s'en est allé de vie à décéz de plus qu'il est parti du banc le 16^e jour d'aoúst pour revenir en la patrie, et que le vingt quatre ièsm jour d'aoúst Marguerin Voisard de Blangi, matelot dans le dit navire ayant esté malade depuis la partie du banc jusqu'au dit jour vingt quatrième mourut de maladie d'estomac, et le traizièsm jour de septembre Guiliaume Pottier de Conteville après avoir esté long temps malade est allé de vie à décéz. Inquis s'il avoit ramené le reste de son ésquipage a dit qu'ouy et qu'il ne s'est rien passé davantage qui mérite en avertir la justice et lecture à luy faite a signé¹².

Les départs s'échelonnent entre janvier et août. Une campagne de pêche errante ou à la *morue verte* – la peau du poisson, pris et salé à bord, prend une couleur verdâtre – s'étale sur quatre à cinq mois, rarement moins. Il faut

12 *Ibid.*, 17 septembre 1665, fol. 33r-v.

un mois pour aller à la Rochelle et Brouage pour y charger le sel et souvent compléter l'avitaillement. Les armateurs peuvent éviter cette opération préalable en prenant leur sel au grenier de Honfleur, quand celui-ci est suffisamment approvisionné, ce qui n'est pas fréquent. Il y avait aussi un grenier à sel au Havre. Il est probable que le sel était vendu plus cher au Havre ou à Honfleur qu'à Brouage, mais le chargement au port d'armement de ce produit aussi indispensable à la conservation du poisson permettait de gagner un bon mois. La traversée de l'océan nécessite quatre à cinq semaines. La pêche au large de Terre-Neuve dure, autant que possible, deux à trois mois. Il faut compter cinq à sept semaines pour le retour. La plupart des navires font une seule campagne par an. Cependant, certains terre-neuvas effectuent deux voyages: une campagne *de prime* et une campagne *de tard*.

Du cinquième de juillet 1665 devant Monsieur de Saint Laurens

S'est comparu en personne Charles Barbel maître et conducteur du navire nommé la Marie

du port de cinquante tonneaux ou viron, lequel nous a dit être parti de ce port et havre le vingt ième de jenvier et estre arivé en Brouage le deux ième de février où il a prit son sel, et en est parti le six ième de mars, et est arivé sur le banc le 5 d'avril où il a fait sa pesche

des morües, estant partit du banc le quatre ième de juin est arivé icy le vingt 6^e du dit mois, le dit maître nous a dit avoir ramené tous ses hommes, inquis s'il nescavoit rien qui méritast en advertir la justice pendant tous son voyage a dit que non et lecture à luy faite a signé¹³.

Nous retrouvons le même navire un peu plus loin dans le registre, lorsque son capitaine fait son rapport, le 19 décembre 1665 :

S'est présenté en personne Charles Barbel maître du navire nommé la Marie du port de cinquante cinq tonneaux ou viron, lequel nous a dit estre parti de ce port et havre le dernier jour d'août avec son sel pour aller à la pesche des moruées sur le banc de Terre Neufve, où il ariva le cinq ième d'octobre, et après avoir fait sa pesche, il en est parti le vingt et un ième de novembre et est arivé en cette ville le saizième de ce mois, et bien inquis a dit qu'il ne sçait autre chose qui mérite en advertir la justice et a signé¹⁴.

Cette coque de noix, guère plus grosse qu'un petit chalutier d'aujourd'hui, a donc bouclé deux campagnes au large de Terre-Neuve, dont la seconde s'achève au mois de décembre. Il faut cependant noter que la *Marie* est partie

¹³ *Ibid.*, 5 juillet 1665, fol. 26r.

¹⁴ *Ibid.*, 19 décembre 1665, fol. 49r.

de Honfleur avec son sel, ce qui lui a permis de gagner un bon mois. La prise de risque augmente à partir de l'automne, alors que les navires peuvent craindre le froid et de violents coups de vent en Atlantique nord, soit sur le banc, soit sur le chemin du retour. Les appareillages courant août et septembre sont très dangereux, car ils impliquent une fin de campagne au mois de décembre. Il arrive parfois qu'un capitaine parti trop tardivement soit contraint de rentrer à cause du mauvais temps en renonçant à sa campagne :

126

S'est présenté en personne, honneste homme Guillaume Morin, bourgeois de ce lieu, maïstre du navire nommé Saint Anthoine de Padoue du port de cinquante tonneaux ou environ, lequel nous a dit qu'il estoit party de ce port et havre avec son sel de droite route pour aller sur le banc de Terrenewfe en pesche de morues; et que le huictième de ce présent mois et an estant à sept ou huict vingtième lieues dudict banc il avoit esté battu d'une tempeste très grande qui dura l'espace de trois heures ou environ pendant lesquelles ledict Morin et tout son esquipage se virent en estat de périr plusieurs fois pour remedier à ce en quelque façon, ils furent contraintz de couper leur grand mast et le jeter en mer; et dans le mesme temps estoit arrivé que la force et violence de la mer dont ledict navire estoit continuellement battu, l'un des hommes de l'équipage dudict Morin avoit esté malheureusement enlever en mer et noyé qui se nomme Jacques Ridel de ce lieu; avoit en outre ledict Morin perdu une partie de son sel les voilles du beaupré et du petit hunier de sondict navire; de sorte qu'après la grande violence de ladicte tempeste, ledict Morin et ses matelots aians esté fort incommodez de mauvais temps, ils avoient résolu de faire leur retour en ce port où ils arrivèrent le jour d'hier. Déclarant qu'il ne s'est passé autre chose pendant le cours de son veage qui mérite en advertir justice et cependant enjoint audict Morin suivant la réquisition du procureur du roy de faire procéder à la vérification du présent rapport dans le temps deub sur les peines au cas appartenant, et a signé; disant en outre ledict Morin que dans le temps de ladicte tempeste la mer avoit rentré dans sondict navire qui avoit gasté une partie de son pain dont il avoit esté contraint de jeter plus de vingt mannes¹⁵.

UN DOCUMENT CLÉ POUR ÉTUDIER LES INFORTUNES DE MER

Les rapports de mer constituent une source de premier ordre pour l'étude des accidents, tels que des collisions et des échouages. La plupart de ces avaries sont dues à de mauvaises manœuvres, voire à l'incompétence du maître ou du pilote. Ces affaires n'occasionnent, la plupart du temps, que des dégâts matériels, qui

¹⁵ *Ibid.*, 28 septembre 1665, fol. 33v-34r.

sont soigneusement détaillés. La crainte majeure, c'est la perte de tout ou partie de la cargaison. Ainsi, en février 1667, une barque de Fécamp talonne un banc de sable devant Villerville ; le maître décide de se sauver avec son équipage sur un petit bateau, en abandonnant son bâtiment, qui contenait une vingtaine de tonneaux de vin, de vinaigre et d'eau-de-vie chargés à La Rochelle. Il retrouve sa barque quelques jours plus tard, mais celle-ci est délestée de la plupart de ses futailles... Dans un autre cas, le capitaine d'un petit navire honfleurais échoué dans la rade de la Hougue assiste impuissant au pillage de sa cargaison et au démontage complet de son bâtiment par les gens du cru : il ne reste pas une planche ni un bout d'agrès sur la plage. Nous pourrions multiplier de tels exemples.

Les intempéries expliquent aussi les infortunes de mer. La navigation hivernale s'avère dangereuse au cours de la seconde moitié de ces années 1660, qui font partie du « petit âge glaciaire ». En janvier 1665, la glace bloque l'estuaire de la Seine ; en janvier 1667, des icebergs flottent devant la côte du pays de Caux. Les rapports permettent de repérer les tempêtes. Le mardi 24 novembre 1665, une violente bourrasque survient en pleine nuit, qui balaie toute la côte de Basse-Normandie, du Cotentin à l'estuaire de la Seine. Le siège d'amirauté de Honfleur enregistre des déclarations de perte d'au moins six bâtiments, presque tous des navires à fond plat, tels que des heux, gribanes et bélandres :

Dudict jour vingt sixième de novembre audict an devant ledict sieur Villon advocat, s'est présenté en personne Michel Allard pillotte de navire, demeurant à Quillebeuf lequel nous a dit qu'il s'estoit embarqué au Havre de Grâce mardy dernier dans le heux dont estoit maïstre feu François Touvel dudict lieu du Havre, du port de soixante tonneaux ou environ pour le conduire en ce port et de là jusques à la rivière de Rouen au lieu de la Pierre du Poirier, chargé de marchandise de morue pour le compte du Sieur Hugo dudict lieu du Havre ; et que le mesme jour il arriva en cedit port une heure après midy où ledict heux avoit esté en attendant la marée du lendemain pour monter ladicte rivière, mais estoit arrivé qu'environ douze heures de soir il s'estoit en ce lieu une sy furieuse tempeste qui avoit contraint jusques au lendemain et tout ledict jour ; que la fureur et violence de la mer avoit réduit ledict heux par morceaux, de sorte que toute ladicte morue avoit esté perdue et ledict heux aussy, s'estans ledict pillotte sauvé avec une partie des matelots dudict Touvel ; et au regard dudict maïstre, il avoit esté noyé avec un de son équipage. Déclarant qu'il ne s'est passé autre chose qui mérite en advertir justice et a signé¹⁶.

16 *Ibid.*, fol. 42v-43r.

Les rapports marquent explicitement que les navires les plus fragiles éclatent sous l'effet des coups de mer :

Du jeudi vingt six ièsme de novembre 1665, audict Honfleur devant ledict Sieur Villon,

S'est présenté en personne Nicolas de la Bie, bourgeois de Calais, maître d'une bellande du port de trente tonneaux ou viron nommée le Chien Noir. Lequel nous a dit estre parti d'Ostende il y a viron cinq semaines, estant chargé de charbon de terre pour le compte de madame de Cheunis marchande de Rouen ; le dit parlant nous a dit qu'il a relaché au Fort mardi, et de là à Calais d'où il parti le vingt deuxièsme de ce présent mois, et ariva en la rade de ce lieu le vingt quatrième, où estant demeurez à dessein de monter à Rouen à la première marée, il fut pris d'une tempeste espouventable qui a duré deux jours ; et le jour d'hier sur les

128

unze heures, la mer montante, la bellande ayant touché plusieurs fois, ouvrit par divers endroits et coula à fond ayant perdu la plus grande partie de la marchandise

et toutes ses hardes, ayant esté oblygé de se jeter à la mer avec ses compagnons pour sauver leurs vies, ne pouvant dire précisément la quantité de charbon qu'il a perdu, enjoint a esté au dit maître de faire faire la vérification de son raport ce qu'il a promis, et bien interrogé est tout ce qu'il a dit sçavoir et a signé¹⁷.

GARE AUX CORSAIRES ANGLAIS

Outre le mauvais temps, les navires de commerce et de pêche redoutaient les rencontres avec des corsaires ennemis. Lorsque le royaume de France était en guerre avec un État maritime, tous les bâtiments français, même les plus modestes caboteurs et les bateaux de pêche, devenaient autant de proies potentielles. Le 26 janvier 1666, Louis XIV déclare la guerre à l'Angleterre, qui est en conflit depuis mars 1665 avec les Provinces-Unies. Drôle de guerre, car la flotte de combat française, réduite à une poignée de vaisseaux, ne se livre à aucun acte hostile contre l'Angleterre. D'une part, sa capacité d'intervention paraît très réduite ; d'autre part, le roi de France veut rester en très bons termes avec son cousin, Charles II Stuart. Néanmoins, les corsaires anglais profitent de cette aubaine pour attaquer tous les navires français qui leur tombent sous la main. Pire encore, plusieurs mois avant la déclaration officielle des hostilités, des bâtiments français sont pillés et racketsés par les Anglais... Le registre des

¹⁷ *ibid.*, fol. 43r.

rapports de mer de Honfleur témoigne de la fréquence de ces agressions, dont une vingtaine de navires sont les victimes impuissantes :

Du vingt et un d'août [1665] devant Monsieur de Saint Laurens s'est comparu en personne Charles Barbel, bourgeois de ce lieu, maître et conducteur du navire nommé la Marie, du port de cinquante cinq tonneaux ou viron, lequel nous a dit être parti de ce port et havre le dixième jour de ce mois et alla à la rade du Havre, d'où il est parti le quinzième jour de ce mois à dessein d'aller faire sa pesche de morüe. Et viron le travers de Barfleur fut rencontre le dix neuvième de ce mois d'un petit bastiment anglois façon de cache [caïque], où il y avoit vingt cinq à trente hommes, lesquels prirent le capitaine et le gardèrent prisonnier quatre heures de temps avec la moitié de son esquipage, et en suite pillèrent son navire... pillé et déprédé tous le cofre du chirurgien, et tous les rafraichissement et eau de vie, hardes, linges et habits de tous les compagnons de l'équipage, excepté quelques vieilles hardes dont ils les ont revestus; et ont frapé batu et outragé tous les compagnons du navire à coups de coutelats, à coups de bouts de pistolet dans la tête et dans le ventre et tirèrent des coups de pistolet sur les matelots, ont mesmes enporté les deux requestes pour la délivrance du sel tant embarqué à Honfleur qu'au Havre de Grâce... ont percé tous les cidres et en ont fait perdre la valeur de deus ponsons... et en suite ledit Barbel a dit qu'après que les anglois les eurent pillés ils le laissèrent aller avec ses matelots, et qu'ils ont esté oblygez de relascher ayant perdu toutes leurs hardes et lignes pour la pesche, et est arivé en ce port le jour d'hier. Inquis s'il ne sçavoit rien d'avantage qui méritast en avertir la justice a dit que non et lecture à luy faite a signé. Et cependant enjoint audit Barbel de faire vérifier son raport et ce à la réquisition de Monsieur le procureur du roy¹⁸.

La *Marie*, capitaine Charles Barbel, navire que nous avons déjà cité, a accompli deux campagnes de pêche à Terre-Neuve au cours de la même année 1665. C'est en partant pour le second voyage, au mois d'août, que ce bâtiment est pillé par un corsaire anglais. Tout était bon à prendre, même les papiers du navire et la chemise du capitaine. Le rapport constitue un véritable inventaire de l'équipement et de l'avitaillement d'un bâtiment morutier : voiles de rechange, câbles, poulies, pommes de racage, clous, outils, armes blanches et armes à feu, instruments de navigation – un sablier et une boussole –, engins de pêche – lignes de chanvre et hameçons –, lard, biscuit, eau-de-vie, chandelles, vaisselle d'étain, lampes, linge, tout est razié. Ce qui n'est pas emporté, comme les tonneaux de cidre, est gâché. Autre aspect, dont les textes sur la course ne parlent pas habituellement : l'équipage des matelots pêcheurs est molesté

¹⁸ *Ibid.*, fol. 29r-31v.

et même honteusement battu. Les corsaires anglais se sont donc comportés comme des brigands. Cependant, revenue à Honfleur, la *Marie* est à nouveau équipée pour la pêche et reprend la mer dix jours plus tard...

Il arrive que les bâtiments de pêche ou de commerce soient décidés à se défendre. Néanmoins, ces combats sont rares, car les équipages de petits navires corsaires sont souvent plus fournis et mieux armés que ceux des navires qu'ils s'efforcent d'aborder. Pourquoi risquer sa vie pour une cargaison et une société d'armateurs ? C'est pourtant le cas de la *Madeleine*, un morutier honfleurais de 80 tonneaux. Le 29 juin 1666, trois jours après son appareillage, ce navire se trouve au large de la côte bretonne, lorsqu'il

est rencontré d'une frégate d'Angleterre de six ou huit pièces de canon avec laquelle il fut obligé de se battre pour évilter la prise de sondict navire et esquiper, pendant lequel combat il fut démasté de son mast de hunier ; et en suite s'estans séparés il s'en alla de droicte route à Olleron où il a prins le sel nécessaire pour sa pesche et après iceluy prins en estoit party le vingt septième de juillet dernier et allé droicte ment sur ledict banc où il arriva le neuvième de septembre ensuivant et après y avoir fait sa pesche en estoit party le deuxième de ce mois et est venu de droicte route en ce dict port où il arriva le jour d'hier¹⁹.

130

Tous les terre-neuvas possédaient des pièces de canons qui leur permettaient de lutter contre des petits corsaires, du moins si le capitaine et l'équipage étaient d'accord pour résister.

Lorsqu'un navire d'une certaine importance est capturé, il est conduit dans un port anglais. C'est le sort d'un bâtiment de Hambourg jaugeant 160 tonneaux. Ville libre de l'Empire germanique, Hambourg est neutre dans ce conflit, mais ce vaisseau transportait, pour le compte de marchands de Rouen, du plomb qui pouvait servir à la fabrication de munitions. Cette fois, pas de pillage : le navire de Hambourg est arraisonné en mer du Nord par un bâtiment de la *Royal Navy*, qui l'escorte jusqu'à Harwich, où il est retenu deux mois jusqu'au paiement d'une rançon. Ces prises ne se déroulent pas toujours aussi régulièrement. Vers la fin de juillet 1666, un navire dieppois de 200 tonneaux, le *Saint-Pierre*, chargé du charbon, du plomb et du beurre à Newcastle. C'est se jeter dans la gueule du loup, car lorsque ce vaisseau veut appareiller, il est retenu par des charbonniers anglais et, après plusieurs péripéties, le *Saint-Pierre* est conduit à Portsmouth, où on saisit une partie de sa cargaison. Ce vaisseau est en outre pillé : on vole l'argent et les vêtements des membres de son équipage, qui sont détroussés comme au coin d'un bois. Une partie de ses agrès disparaît, jusqu'à la voile de la chaloupe ; mais ce vaisseau dieppois parvient malgré tout à atteindre le

¹⁹ *Ibid.*, 22 novembre 1666, fol. 75v.

port de Honfleur, où son capitaine raconte sa mésaventure. Ce navire dieppois s'en tire à bon compte, à côté du sort funeste du *Don de Dieu*, un terre-neuvas de 50 tonneaux. Parti de Honfleur le dernier jour de juin 1665, ce bâtiment pêche sur les bancs jusqu'au 22 novembre 1665. Il doit affronter la tempête et se réfugier dans un havre de l'île d'Aran. Mauvais choix, car ces îliens peu hospitaliers se saisissent du navire en janvier 1666, afin de le conduire à Galway, sur la côte ouest de l'Irlande, où il est jugé bonne prise et vendu avec sa cargaison le 9 mai 1666, tandis que l'équipage est emprisonné à Kilkenny, au sud-est de l'Irlande. Les malheureux matelots pêcheurs du *Don de Dieu* sont libérés et menés à Dublin le 10 septembre 1666, afin de rechercher un embarquement pour la France, qu'ils trouveront seulement à Londres le jour de Noël 1666. Au terme de cette odyssée qui a duré un an et demi, ils sont de retour à Honfleur le 31 janvier 1667.

LA PERCEPTION DE LA VIOLENCE À BORD

C'est un autre volet des rapports de mer. Si les relations au sein de l'équipage sont empreintes de rudesse, les diverses brutalités – coups de corde, coups de pied, coups de poing – laissent peu de traces écrites, alors qu'elles constituent une pratique courante durant le travail jusqu'au milieu du XIX^e siècle, voire au-delà. Les archives mentionnent la violence quand celle-ci provoque une blessure grave ou une mutilation, ou qu'il en est résulté la mort d'un homme, surtout quand la victime est le capitaine :

Du saizième de novembre devant Monsieur Villon, présence du procureur du roy, s'est présenté en personne Guiliaume Cabot, bourgeois de ce lieu, lequel nous a dit estre contremaître dans le navire nommé le Saint-Joseph du port de quatre vingt tonneaux ou viron, dont estoit maître feu Nicolas Guerrier. Le dit Cabot nous a dit qu'ils partirent de ce port et havre le premier jour de juin, et allèrent à La Rochelle, où ils arivèrent le sixièsme de juin, et de La Rochelle allèrent prendre leur sel à Brouage, d'où ils partirent le sixièsme de juillet pour aller à la pesche des moruées, et arivèrent sur le banc le vingtièsme d'aoust, où comme ils estoient en pesche ; le quinzièsme de septembre, le pilote François Le Lièvre ayant querelle avec François Tripehou, ledit Cabot qui abilioit la morue sortit de sa barelle pour aller au bruit, et vit le capitaine en sang blessé à la tête d'un coup de marteau que ledit Tripehou avoit jetté à la tête de François Le Lièvre, au raport de l'équipage qui pouvoit avoir veu le coup. En suite ledit Guerrier blessé feut oblygé de garder la chambre cinq ou six jours, et après l'équipage ayant continué la pesche et ayant chargé, ils partirent du banc le douzième d'octobre, le capitaine croyant être guéri de sa blessure, mais le jour

de la Toussaint, il feut repris de grandes douleurs de tête, et fut oblygé en suite de garder le lit jusqu'au dixième de ce mois qu'ils arivèrent en ce port et havre, et le dit Guerrier fut porté de son navire en sa maison ou après avoir demeuré quelques jours malade est allé de vie à décéz et le dit Cabot bien inquis est tout ce qu'il a dit sçavoir. De la réquisition du procureur du roy defence a esté aux bourgeois du navire de se desaisir des hardes et du loyer du dit Tripehou jusqu'à ce qu'autrement par justice en ayt esté ordonné. Et lecture faite au dit Cabot a signé²⁰.

132

Le navire morutier est un espace conflictuel : la fatigue accumulée au fil de la campagne, le confinement de l'équipage durant quatre à cinq mois et l'usage de l'alcool suscitent des bagarres, comme celle qui oppose le pilote, François Le Lièvre, à l'un des matelots, François Tripehou, sans que l'on en connaisse la raison. Le terre-neuvas est en pêche. Le contremaître, Guillaume Cabot, est en train d'habiller – découper et préparer – la morue sur son établi, quand il est alerté par l'équipage. Cette violente dispute provoque indirectement le trépas du capitaine, Nicolas Guerrier, blessé à la tête par le jet d'un marteau. Il est certain que dans ce cas, il y a eu un procès, dont nous pourrions trouver la trace dans le contentieux criminel du siège de Honfleur. Cette partie du fonds de l'amirauté contient en effet des affaires de ce type. Toutefois, la violence apparaît comme un trait récurrent de la vie sociale et professionnelle à bord, qui ne donnait pas nécessairement lieu à des suites judiciaires au retour du navire. On s'en aperçoit en lisant le rapport sur le voyage au grand cabotage d'un navire marchand :

Du mardy dixseptième jour de janvier 1668 à Honfleur devant Monsieur de Saint-Laurens.

Suivant la réquisition du procureur du Roy en ce siège et de Jacques Lair demeurant en ce lieu, maistre et conducteur du navire nommé le Joseph du port de quatre-vingts dix tonneaux ou environ, nous nous transportez en la maison dudict Lair à raison de sa malladie pour procédder à son rapport du veage par lui fait en marchandise. En quoy faisant, ledict Lair a dit être party de cedit lieu le premier de novembre 1666 et arrivé au Port Louis, coste de Bretagne, le dixième dudict mois, où il avoit chargé quatre cens baricques de sardine pour porter à Marseilles. Apprès quoy il étoit party dudict Port Louis le vingt-deuxième décembre ensuivant et arrivé audict lieu de Marseilles le lendemain des cendres audict an, où il avoit fait la décharge de sadicte marchandise, pour le compte de Maïstre Charles Thierry, conseiller du Roy et

20 *Ibid.*, 16 novembre 1665, fol. 39r-40r.

compagnie interessez audict navire ; auquel lieu il avoit resté viron deux mois et chargé dans sondict navire de plusieurs marchandises comme draps, papiers et autres pour porter à Constantinople, où il est arrivé le quinzeiesme de juin dernier, où ayant faict sa décharge il avoit rechargé de cuirs, laine et cire pour rapporter audict Marseille ; estant party le vingt cinquiesme de juillet ensuivant et arrivé audict lieu de Marseille le dixseptiesme de septembre aussy dernier, où il avoit faict sa décharge après avoir faict un mois de quarantaine aux isles dudict lieu ; dans lequel temps Michel Beurrier de Hennequeville, son canonnier, ayant eu quelque démeslé avec Guillaume Dubosc, matelot, il luy avoit donné un coup de balle à canon par la teste dont il fut quelque temps mallade ce qui avoit esté réglé par Messieurs les intendans dudict lieu de Marseille, où il n'estoit entré dans le port que le dix-huictiesme d'octobre ; auquel lieu, il avoit chargé dans sondict navire de plusieurs sortes de marchandises comme savon, figues, raisins, amandes, brignolles, ollivier, anchois, capres, souffre, aveline et autres marchandises mentionnés en ses acquits pour apporter en ce lieu ; après laquelle charge, il estoit party dudict lieu de Marseille le dix-neufiesme de novembre et faisant sa routte pour venir en cedit lieu, il avoit esté rencontré de deux frégates d'Alger, le quatreiesme de décembre, estant par le travers du Cap de Gatte, l'une armée de trente pièces de canon, nommée la Rose, et l'autre de vingt pièces, nommée le Levrier, qui avoient tiré deux coups de canon sur eux et plusieurs coups de mousquet. Ayant envoyé à bord de sondict navire leurs challoupes plaines de monde, qui avoient pillé et prins par force quatre barils d'anchois, un demy sac d'amandes, un pistolet, un coustelas, une petite hache, quatre pièces de toille de Perce, estimée à huit escus avec plusieurs hardes de son équipage ; après quoy ils retournèrent dans leurs dictes frégates et auroit ledict Lair continué sa routte et arrivé en cedit lieu le jour d'hier. Disant en outre que Jullien l'Herondel, charpentier dans son dict navire, de cedit lieu auroit esté prins de malladie, le vingt-neufièsme dudict mois de novembre dernier et dont il seroit décédé le septièsme de décembre. Déclarant qu'il ne s'est passé autre chose pendant son voyage, qui mérite en advertir justice dont lettre et a signé ; et a luy enjoint de faire vériffier sondict rapport et requérant ledict procureur du Roy ce qu'il s'est soumis faire avec déffence de se dessaisir des hardes et loyer dudict Lherondel jusque à ce qu'autrement en ayt esté ordonné²¹.

Ce rapport permet de suivre avec une grande précision le déroulement d'un voyage au grand cabotage, qui conduit un navire honfleurais dans la Méditerranée. Ce vaisseau qui est géré par une société ou compagnie d'intéressés, dont le principal actionnaire, Charles Thierry, porte le titre honorifique de

²¹ *Ibid.*, 211 288, 17 novembre 1668, fol. 62r-63r.

conseiller du Roy, figure dans l'inventaire de la flotte marchande qui a été dressé en 1664 sur l'ordre de Colbert. On le trouve effectivement à Honfleur sous le nom de *Saint-Joseph*, construit en 1648, avec un port déclaré de 80 tonneaux et un fort armement de 14 canons. Il est possible que le *Saint-Joseph* ait appareillé sur lest. À Port-Louis, sa première étape, il charge des barils de sardines, qu'il débarque à Marseille au lendemain des Cendres, sans doute en février 1667. C'est le début du carême, période obligée de consommation du poisson, de la morue sèche dont les Provençaux sont friands, mais aussi des sardines pressées de Bretagne, qui sont appréciées par les gens du petit peuple. Deux mois plus tard, en mars ou avril, au sortir de l'hiver, le *Saint-Joseph* s'achemine vers Istanbul, où il jette l'ancre à la mi-juin. Nous avons ici un exemple du rôle des chargeurs français vers les Échelles du Levant, comme les nombreuses tartanes de la riviéra provençale qui faisaient la « caravane », ainsi que des vaisseaux du Ponant, tels que notre bâtiment honfleurais. La composition de la cargaison du *Saint-Joseph* – du papier, des draps et d'autres articles, peut-être de la quincaillerie – reflète les besoins de l'empire ottoman en produits élaborés, notamment le papier. Au voyage de retour, le *Saint-Joseph* emporte des produits bruts : de la laine, de la cire et des cuirs. Il lui faut un mois et demi pour rallier Marseille. Le *Saint-Joseph* ne mouille pas tout de suite dans le port phocéén. Comme la peste reste endémique au Levant, tout capitaine revenant des Échelles doit présenter sa patente au bureau de la santé de Marseille, puis attendre un mois dans l'une des îles du Frioul, celle de Pomègue le plus souvent. C'est durant la quarantaine, alors que les équipages sont ainsi confinés et s'ennuient, que le canonnier du *Saint-Joseph* se querelle violemment avec un matelot, auquel il donne un coup de boulet... Cette affaire est réglée par les intendants de la santé de Marseille. Le 19 novembre 1667, le *Saint-Joseph* quitte Marseille avec une cargaison de produits provençaux qui seront déchargés à Honfleur : du savon, des fruits secs – prunes de Brignoles, du raisin sec, des avelines ou grosses noisettes, des amandes –, des olives, des anchois et des câpres. Le passage redouté est celui de l'entrée dans l'Atlantique, entre le détroit de Gibraltar et le cap Saint-Vincent, où les corsaires de Salé et d'Alger guettent leurs proies. Pris en chasse par deux frégates d'Alger très fortement armées, le capitaine préfère se laisser aborder. Il se sort de cette situation critique à bon compte en laissant prendre quelques tonneaux d'anchois et un demi-sac d'amandes. On peut s'étonner que le *Saint-Joseph* n'ait pas été pris et conduit à Alger avec son équipage pour y être vendu. En fait, nous sommes à cette époque où Louis XIV a déjà lancé plusieurs expéditions punitives contre le port d'Alger, qui a été bombardé à trois reprises, en 1663, 1664 et 1665. Il est probable que les corsaires d'Alger préférèrent éviter d'autres représailles en ménageant les navires français après ces démonstrations de force répétées. Le voyage du *Saint-Joseph*, qui avait duré quinze mois, s'acheva à la mi-janvier 1668.

Les rapports de mer permettent aussi de connaître et étudier des conflits violents qui se déclenchent au sein de l'équipage. Néanmoins, comme l'a remarqué Alain Cabantous, les affaires de mutineries ouvertes semblent très rares, sinon exceptionnelles²². Il est pourtant indéniable que les mauvais traitements et surtout des vivres en qualité et quantité insuffisantes pouvaient inciter les hommes à la « groume », la grosse colère, qui les menait à la révolte. Nous ne trouvons pas de mutinerie dans les rapports, seulement de la grogne, des injures et une seule fois des voies de fait exercées contre un capitaine, lesquelles semblent assez proches de la désobéissance collective. Ce cas survient à bord de l'*Étoile*, un navire calaisien de 200 tonneaux chargé de sel, qui est affrété par « Messieurs des Gabelles ». Parti le 5 octobre 1666 de Brouage, ce vaisseau est si malmené par le mauvais temps qu'il relâche à Commes, petit havre près de Port-en-Bessin. Le maître de l'*Étoile* doit faire face en outre aux plaintes véhémentes de son équipage qui lui réclame du vin et des victuailles. Les cinq meneurs, dont le pilote, Jean Jos, originaire de Flessingue, l'auraient « tellement maltraité d'injures pendant ledit voyage, et même l'auraient pris pour le vouloir jeter à la mer ». Nous sommes proches de la mutinerie. Alors que le maître s'est retranché dans sa chambre, le pilote tente d'y pénétrer de force en brisant la porte à coups de hache. L'intervention providentielle d'un vaisseau de la marine royale, le *Saint-Louis*, commandé par le comte de Grancey, qui croisait au large de la côte du Bessin, permet de rétablir l'ordre à bord de l'*Étoile*. Les quatre rebelles sont embarqués sur le vaisseau royal, tandis que le comte de Grancey prête un pilote et quatre matelots au capitaine de l'*Étoile* pour lui permettre d'achever son voyage. Il parvient à Honfleur le 7 février 1667 : il lui donc a fallu quatre mois de route.

Il est amusant de constater qu'à de rares exceptions près, l'histoire maritime se fait surtout en observant la terre, que la production historiographique s'intéresse essentiellement aux sociétés littorales, plutôt qu'à la navigation et à la vie en mer²³. Ce n'est certes pas un défaut, ni une approche biaisée, car les équipages, les capitaux et les navires sont formés ou réunis à terre. Il existe un rapport dialectique entre terre et mer. L'économie maritime doit se penser en termes de pluriactivités, par exemple des rapports spatiaux entre les

22 Voir Alain Cabantous, *La Vergue et les fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Paris, Tallandier, 1984.

23 Voir Christophe Cérino, Alette Geistdoerfer, Gérard Le Bouëdec et François Ploux (dir.), *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (xv^e-xx^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004. Éric Barré, Elisabeth Ridel et André Zysberg (dir.), *Ils vivent avec le rivage. Pêche côtière et exploitation du littoral*, Caen, CRHQ, 2005. Frédéric Chauvaux et Jacques Péret (dir.), *Terres marine. Études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes, PUR/Université de Poitiers, 2005.

marais salants, les parcs à huîtres, la pêche sur l'estran et la pêche côtière. Nous savons aussi qu'il n'existe pas de génération spontanée de marins, que les liens familiaux s'entrecroisent entre gens de terre et gens de mer. Cependant, un bilan historiographique sur la France montre que nous avons peu d'études sur le travail en mer qui soient fondées sur des archives. Les sources littéraires, de l'Antiquité à aujourd'hui sont plus prolixes à cet égard. S'agissant de regards actuels, les anthropologues ont poussé leurs recherches à partir de récits de vie, tandis que les historiens français restent à la traîne. C'est ce constat qui nous a fait réagir dans le cadre des projets de l'axe maritime du Centre de recherches en histoire quantitative (CRHQ) de l'université de Caen et du pôle maritime de la Maison de la recherche en sciences humaines de cette même université (MRSH), en lançant une enquête sur l'équipage, dont le volet préliminaire vient de paraître²⁴. Les fonds de l'amirauté et ceux de l'Inscription maritime constituent des sources privilégiées à cet égard. Cette revue rapide au sujet des rapports de mer espère avoir démontré que ces documents permettent d'approcher toutes les facettes de la vie en mer, d'autant qu'ici, malgré les non-dits, ce sont des marins qui prennent la parole.

24 Voir André Zysberg, « L'équipage en mer aux XVII^e et XVIII^e siècles : un projet d'histoire », *Cahiers de la MRSH de Caen*, avril 2007, p. 135-161.

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

Chercheur associé au CRHQ (UMR 6583), université de Caen

L'enquête des amirautés de 1665 est un document de grande valeur mais rarement exploité en histoire maritime, si l'on excepte la publication par Edmond Esmonin du mémoire consacré à la généralité de Rouen en 1665¹. Les procès-verbaux de cette vaste enquête menée en 1665 sur les littoraux du Ponant comme du Levant sont actuellement conservés au Service historique de la Défense de Vincennes, fonds Marine, avec la cote SH 48². Le document relié, que l'on appellera par commodité le *SH 48*, contient tout à la fois un exemplaire de l'arrêt du conseil du 24 janvier 1665 sur le lestage et délestage des navires, un modèle manuscrit de la lettre missive de Colbert adressée à l'ensemble des amirautés ou, le cas échéant, des juridictions littorales, une table récapitulative des sièges d'amirautés et juridictions ayant ou non adressé leur procès-verbal. Viennent en dernier lieu les 509 feuillets des procès-verbaux envoyés par les sièges d'amirautés ou les juridictions littorales du royaume en activité en 1665 ; ils sont classés selon un ordre géographique particulier³.

L'enquête a pour contexte la mise en œuvre par Colbert du grand dessein maritime de Louis XIV : la monarchie entend fermement reprendre en mains

- 1 Jean-Baptiste Voysin de la Noiraye, *Mémoire sur la Généralité de Rouen* [1665], éd. Edmond Esmonin, Paris, Hachette, 1913.
- 2 SH signifie « Service hydrographique ». Ces procès-verbaux ont été naguère référencés dans la Bibliothèque du Service hydrographique, ms. n° 271. Par convenance, on désigne ici le Service hydrographique de la Marine par l'acronyme SHD.
- 3 Michel Morineau, « La Marine française de commerce de Colbert à Seignelay », dans Henry Méchoulan et Joël Cornette (dir.), *L'État classique, 1652-1715. Regards sur la pensée politique de la France dans le second XVII^e siècle*, Paris, Vrin, 1996, p. 240-241. L'enquête des amirautés de 1665 suit une procédure comparable à l'enquête sur la flotte marchande de 1664 (arrêt du Conseil, instructions aux officiers des amirautés). L'ordre de collation des procès-verbaux des deux enquêtes de 1664 et 1665 est d'ailleurs sensiblement similaire.

le contrôle du littoral⁴. Toutefois, la puissance navale française apparaît encore bien modeste dans une conjoncture de très forte tension politique, navale et coloniale opposant l'Angleterre aux Provinces-Unies, d'où l'urgence pour Colbert de repenser la question des ports capables d'abriter une flotte de guerre⁵. Les instructions remises aux officiers des sièges comprennent donc deux volets. L'arrêt du 24 janvier 1665 leur ordonne tout d'abord d'enquêter sur l'existence et les droits prélevés sur le lestage ou le délestage des navires. Il est aussi enjoint aux officiers de faire sonder les fonds des lieux affectés au dépôt des lests de pierres dont la dispersion anarchique serait dans certains ports la cause d'obstructions partielles à la navigation. La lettre missive de Colbert jointe à l'arrêt prend modèle sur les « grands questionnaires » lancés dans les généralités.

138

Colbert ordonne aux officiers des sièges d'amirauté, ou exerçant une charge de juridiction sur le littoral, de collecter des informations très détaillées sur les accès portuaires, la sécurité de la navigation, les chantiers navals et leurs approvisionnements, le nombre de gens de mer en activité, la défense portuaire, la fiscalité en vigueur et l'efficacité locale des juridictions commerciales. Colbert exige également de connaître en détail les caractéristiques propres aux sites naturels susceptibles d'y établir un nouveau port de guerre. Ainsi se dessine en contrepoint des procès-verbaux le modèle moderne du port idéal rêvé depuis Paris par Colbert qui, selon Jean Meyer, reste « un terrien et à beaucoup d'égards un Parisien ». Il imagine donc un port de guerre bien géré, susceptible d'abriter une flotte de guerre constamment opérationnelle et dégagée des contraintes des marées ou des hauteurs d'eau.

L'enquête de 1665 fut rondement menée dans les ressorts des amirautés : Colbert réceptionna les procès-verbaux de la plupart des sièges d'amirautés entre mars et mai 1665. Il manque pourtant les réponses d'un bon nombre de sièges, notamment de la plupart des juridictions littorales bretonnes (**tableau 1**).

4 André Zysberg, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine Acerra, Jean-Pierre Poussou, Michel Vergé-Franceschi et André Zysberg (dir.), *État, Marine et société. Hommage à Jean Meyer*, Paris, PUPS, 1995, p. 439-455.

5 Jean-Pierre Poussou, *Les Îles Britanniques, les Provinces-Unies, la guerre et la paix au XVII^e siècle*, Paris, Économica, 1991, p. 77-82 : en 1661, la flotte anglaise s'appuie déjà sur 47 vaisseaux et 4 900 pièces de canon ; la France ne pouvait aligner plus de 9 bâtiments à la mer, mais le rythme de la récupération navale française fut fort soutenu : 15 vaisseaux en 1662, 17 en 1663, 22 en 1664, 26 l'année suivante puis 49 en 1666. Sur les aspects économiques de la rivalité anglo-hollandaise, voir Jonathan I. Israël, « England's Mercantilist Response to Dutch World Trade Primacy, 1647-1674 », dans Jonathan I. Israël (dir.), *Conflicts of Empires. Spain, the Low Countries and the Struggle for World Supremacy, 1585-1713*, London, The Hambledon Press, 1997, p. 305-318.

Tableau 1. Les origines géographiques des procès-verbaux des amirautés.

Procès-verbaux reçus des amirautés (avec parfois leurs ports « obliques » ou secondaires) ou autres juridictions (ordre de classement du document SH 48).	Amirautés ou autres juridictions dont les procès-verbaux font défaut dans le document SH 48 (le classement des sièges reprend celui dressé par les commis).
Dunkerque, Gravelines, Boulogne, St Valéry, Bourg-d'Ault, Eu et Treport, Sables d'Ollone, Rouën, Dieppe, St Valéry en Caux, Havre de grace, Caudebec, Honfleur, Estreham, Caen, Bayeux port et anelles, Carentan, Grand Camp, La hogue et Geneville [Quinéville], Barfleur, Cherbourg, Coustances, Bordeaux, Bayonne, Costes et isles de Xaintonges, La Rochelle, Marseille, Toulon, Arles, Martigues, St Torpez, Narbonne, Cap de Cette, Agde, Frontignan, Serignan, Vendres, St Malo et Cancale, Morlaix, Ruiz, Vannes, Auray, Hennebon, Quimperlé, Treguier, Cornuaille, Guerrande.	Calais, Abbeville et le Crotoy, Touques, Dives, Portbail et Carteret, Grandville et Genet, Brouage et isles, Antibes, Aiguemorte, St Briec, Lanion, Brest St Renan et le Conquet, Lesnevan et Roscoff, Chateaulin et Landerneau, Quimper Corentin et Audierne, Concarneau, Pinpol et isles de Bréat, Piriac Le Croisic et St Nazaire, Belle isle, Nantes.

Source : SHD Vincennes, cote SH 48.

NB : orthographe toponymique d'origine conservée ; inversion de classement des procès-verbaux du siège de Saint-Valéry-sur-Somme avec celui de Saint-Valéry-en-Caux par rapport à la table des matières, due à une confusion de la part des commis. Les sièges de Fécamp, Collioure-Perpignan (créé en 1691)⁶, La Ciotat et Fréjus ne figurent nulle part dans le document. En Bretagne, où n'existent pas de sièges d'amirauté avant 1691, les causes maritimes et littorales sont connues par les juridictions ordinaires (sénéchaussées). L'amirauté de Brouage est remplacée depuis 1645 environ par celle de Marennes. Les sièges d'amirautés coloniales⁷, établis par l'édit de 1717 et ceux de Corse (1768), ne figurent évidemment pas dans le document.

Les informations remontant des sièges vers Colbert sont pourtant loin de répondre à ses attentes. Les auditions des comparants : les marins, maîtres, patrons et capitaines les plus anciens, capables, experts et intelligents, sont menées par des officiers de justice, donc par des spécialistes du droit n'ayant qu'une connaissance restreinte en hydrologie comme en ingénierie portuaire. Si le contenu des procès-verbaux se borne le plus souvent à une description topographique de la configuration locale du rivage ou du port, il se révèle souvent riche d'informations pour l'historien des ports et de la navigation. Ainsi, la configuration naturelle de leur site est parfois assortie de la présence de dangers de la navigation ne figurant pas sur les cartes marines, d'une description précise des fonds de rades, des hauteurs d'eau et des marées liées très souvent au problème des accès nautiques et chenaux du port. Les procès-verbaux

6 Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure (1691-1790)*, thèse de doctorat en droit, université de Perpignan, 1998.

7 Le pouvoir de l'Amirauté de France s'établit progressivement aux colonies par la guerre de course durant la guerre de la Ligue d'Augsbourg : voir Jacques Gasser, « Les droits de l'Amirauté de France à la Martinique (1696-1697) », *Chronique d'histoire maritime*, n° 73, décembre 2012, p. 27-40.

abordent aussi la question de l'évolution du trait de côte⁸, la dégradation des infrastructures portuaires après des décennies d'incurie, l'état précaire des quais ou des rivières navigables soumises aux marées, ainsi que les capacités d'accueil des ports, souvent dépeintes comme de plus en plus restreintes.

Ponctuellement, l'historien des sociétés littorales peut également identifier les particularismes locaux dans des domaines aussi divers que le langage maritime, les qualités, âges et expérience professionnelle des gens de mer auditionnés, les trafics maritimes – « monoculture » halieutique ou pluriactivité portuaire⁹ –, la typologie prudente des embarcations de pêche et de cabotage. L'approche sémantique délicate de la plate, ou platte, embarcation légère de pêche employée en de nombreux lieux, mais pour différents usages, en constitue un excellent exemple. L'historien maritimiste dispose ainsi, un bon demi-siècle avant les rapports émanant des inspecteurs des pêches Sicard, Le Masson du Parc ou Chardon, d'un irremplaçable instantané de presque tous les ports de France de Dunkerque à Saint-Torpez ou Tropez en 1665, un an après la célèbre enquête sur la flotte marchande française¹⁰.

Les procès-verbaux des sièges d'amirauté du Bourg-d'Ault et de Saint-Valéry-sur-Somme, respectivement dressés le 13 avril et le 9 avril 1665, sont proposés ici à titre d'exemples¹¹, ces deux ports étant peu évoqués en histoire maritime. Établis à proche distance l'un de l'autre en Manche orientale, ils s'opposent pourtant sur de nombreux points et confirment la riche diversité des ports français au début du règne personnel de Louis XIV. Le Bourg-d'Ault et Saint-Valéry-sur-Somme se différencient par leur profil de côte, sableuse ou à falaise, ainsi que par la rusticité ou non des infrastructures portuaires : le Bourg-d'Ault est un perré d'échouage, Saint-Valéry-sur-Somme dispose d'un quai à la Ferté et d'un avant-port au Hourdel. Leurs trafics sont voués soit

8 Sur la définition, paradoxalement délicate, du trait de côte, voir : Jean-Noël Salomon, *Géomorphologie sous-marine et littorale*, Talence, Presses universitaires de Bordeaux, 2009, p. 94-95 ; Alain Corbin cite le questionnaire du Suédois Urban Hiärne rédigé en 1694 pour étudier le retrait de la mer Baltique par rapport au trait de côte : *Le Territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage*, Paris, Flammarion, 1990, p. 121. Le littoral devient pour les scientifiques un objet d'étude suite à la découverte puis à la mesure des oscillations de la ligne de rivage.

9 Gérard Le Bouëdec, Aliette Geistdoerfer, François Ploux et Christophe Cérimo (dir.), *Entre terre et mer : sociétés littorales et pluriactivités (XV^e-XX^e siècle)*, Rennes, PUR, 2004. Éric Barré, Elisabeth Ridel et André Zysberg (dir.), *Ils vivent avec le rivage : pêche côtière et exploitation du littoral*, Caen, CRHQ, 2005.

10 Bibliothèque nationale de France (désormais BnF), *Cinq Cents*, ms. n° 199, *Inventaire général et description de tous les vaisseaux appartenans aux sujets du Roy en l'année 1664, en conséquence d'un arrest du Conseil royal des finances donné au rapport de Monsieur Colbert*, 361 feuillets.

11 Le Bourg-d'Ault, toponyme généralement employé pendant l'Ancien Régime, fait référence à l'actuelle commune d'Ault sise dans le département de la Somme.

exclusivement aux pêches – hareng, maquereau, pêche aux folles¹², pêcheries d'estran – pour le Bourg-d'Ault, soit aux mouvements annuels de marchandises en gros, réclamées pour la consommation des peuples ou des manufactures, par l'importation de marchandises en commission-consignation – potasses, lins baltes, laines d'Espagne, bois, sucres, papiers, beurres, sels, morues et harengs salés, vins, eaux-de-vie, huiles, soudes de Méditerranée – ou pour l'exportation – vins de Champagne ou de Bourgogne, fils, toiles, blés – pour Saint-Valéry-sur-Somme¹³.

Il est également possible de comparer, par l'iconographie ou la cartographie, l'évolution du littoral de Saint-Valéry-sur-Somme à une trentaine d'années de distance au moyen de l'atlas de Christophe Tassin¹⁴. La *Description hydrographique des costes, ports, havres et rades du Royaume de France... faite en Dieppe* par Jean Guérard en 1627 vient parfois abonder le document SH 48 en ce qui concerne Saint-Valéry-sur-Somme¹⁵. L'atlas de Claude de Chastillon contient le « portraict de Saint Valléry port de mer et pais adiacent » avec une perspective du port de la Ferté et de la ville depuis Pinchefalise en direction de l'estuaire de la Somme, mais l'auteur confond toutefois Le Crotoy avec Le Tréport¹⁶. Les informations apparaissent plus parcimonieuses pour le Bourg-d'Ault et son havre naturel appelé le Hâble d'Ault, enchâssé plus au nord dans le cordon littoral¹⁷.

12 *Nouveau glossaire nautique d'Augustin Jal*, Paris, Éditions du CNRS, 1986, p. 667. La folle désigne un filet flottant à larges mailles, utilisé surtout pour la pêche des poissons plats.

13 BnF, *Cinq Cents*, ms. n° 122, *Rapport sur les ports de Picardie et Normandie et sur quelques affaires du Commerce (1664)*, port de Saint-Valéry-sur-Somme. Robert Richard, « Navires de Saint-Valéry-sur-Somme dans la Méditerranée occidentale au XVIII^e siècle », dans Jean-Louis Miège (dir.), *Navigations et migrations en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours*, Paris, Éditions du CNRS, 1990, p. 303-322. La Rochelle et Bordeaux étaient à l'époque de Clerville les principales destinations des exportations de toiles et de carets par Saint-Valéry-sur-Somme.

14 *Cartes générales et particulières de toutes les côtes de France...*, à Paris, au Palais chez Martin Gobert [autre édition chez S. Cramoisy, même année], 1634, 14 p., 32 fol.

15 BnF, département Cartes & plans, deux documents : CPL GE SH ARCH-11 pour la description écrite des côtes et GE SH ARCH-12 pour la description imagée et parfois légendée des littoraux, fonds de rades ou d'estuaire : « Saint Vallery est une lieue dedans la riviere de Somme il y a un havre ou il peult entrer des navires de Cent thonneaux. Le hourdel est scitué a l'entrée de la ditte riviere de Somme du costé du Sud, il y a sept a huit petithes maisons, et une petite source d'eau il y peult entrer des navires de quatre cents thonneaux. Ledict lieu du hourdel apartient a Mons' de nevers, il est elongné de tout commandement de deux lieues, il ce pourroit faire un tres beau havre... ».

16 Claude de Chastillon, *Topographie françoise...*, Paris, Boisseau, 1641, 399 vues et 22 plans. Plusieurs exemplaires de la vue du port sont consultables à la Bibliothèque municipale d'Abbeville (cotes carton Q-1 Fi 24/2, ou St.V.°4 à 6). Mireille Pastoureau, *Les Atlas français, XVI^e-XVII^e siècle. Répertoire bibliographique et étude*, Paris, Bibliothèque nationale, 1984.

17 BnF, département Cartes & plans, CPL GE SH ARCH-11 : « Du hourdel a caieu une lieue et demie [de distance] il ny a aucun havre, il y a des batteaux pescheurs qui echouent sur le perray [...] De caieu a un havre qui ce nomme le havre d'ault une lieue il y peult entrer dedans des moiens batteaux, [...], le Bourg-d'Ault dont ledict havre tire son nom est elongné d'une lieue il y a viron quatre vingts petits batteaux qui eschouent sur le perray, depuis le hourdel iusques au Bourg-d'Ault il ni a aucune fallaise... ».

Selon Éric Dardel, le Bourg-d'Ault est encore un actif port de pêche au début du XVII^e siècle, néanmoins le nombre de ses armements décline¹⁸. En 1640, Ault comptait une cinquantaine de bateaux de pêche. En 1664, le chevalier de Clerville ne mentionne plus que vingt-trois petits harenguiers d'une quinzaine de tonneaux. Les armements tombent à dix-huit drogueurs en 1688 pour 3 600 barils de harengs commercialisés par an. Les comparants au siège de l'amirauté du Bourg-d'Ault sont les anciens maîtres de bateaux Marc Bélart, Jean et Honoré Dohen, Anthoine Pecquet, Michel Froluatel et Jean Le Fort. La rade du Bourg-d'Ault est profonde de dix brasses à la pleine mer et de huit brasses en basse mer, trouvée de bon sable comme de bon ancrage. Il n'est fait aucune autre mention relative à ce havre d'échouage, notamment sur la partie basse de la ville, le quartier du Perroir, qui est détruit avant 1740, avec la zone d'échouage et sa jetée, par l'action érosive de la mer.

142

Le procès-verbal est en revanche bien plus prolixe sur le Hâble d'Ault. Ce havre naturel offrait encore au XIV^e siècle un abri sûr aux bateaux de Cayeux et du Bourg-d'Ault. La côte basse n'offre aucun autre abri aux navires de fort tonnage entre Le Hourdel et Le Tréport, d'autant plus qu'il existe au-devant des falaises du Bourg-d'Ault des bancs de sables très redoutés, appelés les Esquemelins, qui ne figurent sur aucune carte marine¹⁹. La rade du Hâble d'Ault, distante d'une lieue marine – soit 5,56 km – du Bourg-d'Ault et de trois quarts de lieue de l'embouchure du Hâble, est d'une profondeur de huit à dix brasses²⁰. Le fond de sable est trouvé bon et de bon ancrage pour les navires qui ne peuvent pourtant s'y abriter en cas de fort coup de vent – secteurs SO à NE –, car la « planeur » ou planéité du fond de la rade rend la mer très rude.

En 1667, la superficie totale du Hâble d'Ault a bien diminué depuis le Moyen Âge en raison de la poldérisation entreprise par les propriétaires des terrains jouxtant le Hâble²¹. De ce fait, le chenal du Hâble se modifie depuis

18 Éric Dardel, *La Pêche harenguière en France : étude d'histoire économique et sociale*, Paris, PUF, 1941, p. 161. Le lent comblement du Hâble d'Ault, bien avant le « grand barrement » de 1767, et l'érosion littorale entraînent le déclin des armements de pêche hauturière du Bourg-d'Ault : six à quatre harenguiers armés entre 1723 et 1729 avant leur disparition en 1738. Il ne reste sur place que quelques cordiers pour la pêche au hareng ou au maquereau. En 1740, le Bourg-d'Ault n'a plus ni « port ny de batteaux ». Les matelots du lieu émigrent à Dieppe ou à Cayeux où l'on y arme 13 bateaux en 1784 et 16 en 1787.

19 BnF, département Cartes & plans, GE SH 18 PF 36 DIV 1 P 2, Louis-Nicolas de Clerville, Carte topographique des costes maritimes de Normandie et partie de Picardie depuis Etretat jusque à Cayeux, ca 1665, par exemple, ne signale pas ces dangereux bancs de sables existant entre la rade du Hâble d'Ault et le Bourg-d'Ault, contrairement à ceux situés à proximité de l'embouchure de la Somme.

20 La brasses à 6 pieds, soit 1,92 m.

21 BnF, département Cartes & plans, GE SH 18 PF 35 DIV 7 P 16 D, *Projets pour le Hâble d'Ault et port projeté*, 1767. *Ibid.*, Carte de partie de la coste de Normandie depuis la Somme jusqu'au bourg d'Eau [sic], GE SH 18 PF 35 DIV 7 P 2D, montre le chenal quasi rectiligne et perpendiculaire à la côte ainsi que le Hâble.

la construction de nouvelles digues : il s'est déplacé de sept kilomètres vers le nord entre 1550 et 1750. Cette évolution littorale n'est pourtant pas relevée dans le procès-verbal qui affirme que « a été le dict havre [d'Ault] tel de toute ancienneté ». Les officiers et comparants sondent en barque l'embouchure du Hâble d'Ault profonde de six ou sept pieds ; son « chenail » ou chenal est trouvé large de vingt-quatre pieds et son « creu » ou profondeur de sept pieds à « basse eau » (basse mer) et dix à douze pieds à pleine mer, sa longueur mesurée à un demi quart de lieue.

Le Hâble se vide régulièrement au jusant. Le reflux agit comme une chasse contre l'invasion des sables, vases et galets, mais sans « l'accompagnement d'aucune rivière ». Le chenal est parfois sujet au changement en raison de « quelques poinctes qui le traversent dans ses bordures et advenües ». Faute d'épis et de palissades pour contenir le cours du galet et des bancs de sables vers l'estuaire de Somme, l'entretien du chenal laisse à désirer, soulignant implicitement le déclin irrémédiable du site. Le Hâble d'Ault n'est plus accessible à de « grands navires » en raison de sa profondeur inférieure à dix-huit pieds, valeur reconnue comme minimale pour l'entrée et la sortie de gros navires marchands dans les principaux ports. Seuls de « moyens vaisseaux et bateaux pescheurs » peuvent encore le fréquenter.

Contrairement au procès-verbal du siège du Bourg-d'Ault, les officiers du siège de Saint-Valéry-sur-Somme – Nicolas Blondin, lieutenant, François Lacaille, procureur du roi, et Jean Blondin, greffier – n'effectuent aucune visite en barque de leur juridiction, notamment sur la rade du mouillage à proximité de l'embouchure de la Somme. Ils se contentent d'enregistrer au greffe les dépositions des maîtres de navires de Saint-Valéry-sur-Somme comparants : Jean Le Noir, Jacques Le Roy et François Mayot.

À peine explicité dans le procès-verbal, le problème nautique principal de Saint-Valéry-sur-Somme demeure bien celui du régime des marées dans un estuaire subissant le déplacement permanent des bancs de sable et de vase²². D'après Clerville, un navire se rend généralement en trois marées depuis la rade du Hourdel jusqu'à Saint-Valéry-sur-Somme, un trajet bien plus long que les vingt quatre heures nécessaires pour se rendre de Hollande au Hourdel ! Cette perte de temps considérable dans l'estuaire de Somme est soigneusement occultée à dessein dans le procès-verbal qui ne souligne que la commodité des

22 SHD Vincennes, SH 48, procès-verbal du siège de Saint-Valéry-sur-Somme : « sy il arrive quelques changemens dans les entréesz quy sont quelques fois plus facile dans ung temps que dans ung aultre, et notamment pour le dit port de Saint VValéry [*sic*] cela prosède de ce que les ventz et tempestes rendant la mer agistée font que les sables et la rivière de Somme changent... ». Voir par exemple le célèbre pilote côtier de Bougard réédité à de nombreuses reprises, *Le Petit Flambeau de la mer...*, Le Havre, P.J. D.G. Faure, 1763, p. 4-5, sur les atterrages de l'estuaire de la Somme jusqu'à Saint-Valéry.

rades pour le mouillage des navires en attente de la montée vers le port de Saint-Valéry-sur-Somme, décrit par les contemporains comme très actif.

Si les armements en pêche – morue, hareng, baleine – ont considérablement décliné, le grand cabotage assure désormais l'essentiel du trafic portuaire²³. Le quai du port de la Ferté, implanté en amont de Saint-Valéry-sur-Somme à l'aplomb de la Somme, borde le chemin d'Abbeville. Le port n'est accessible aux navires de fort tonnage – cent tonneaux et plus – que tous les quinze jours, puisque sa profondeur atteint dix-huit pieds en pleine mer de vive eau contre neuf pieds en marée haute de morte eau. En revanche, la mobilité des bancs fait que le chenal du port, habituellement traversé par « un petit courant d'eau » à basse mer de morte eau, bénéficie parfois de l'appoint bienvenu de la rivière de Somme à pleine mer de morte eau ou à faible coefficient de marée « pendant lesquels les grands navires n'ont pas la liberté de pouvoir arriver aisement dans ledit havre qui est néanmoins d'assez bon giste ».

144

L'avant-port du Hourdel offre aux navires un certain nombre d'avantages que les officiers du siège présentent sous un jour plus que favorable, mais sans mentionner une seule fois la présence de redoutables bancs de sables découvrant à marée basse. Ainsi, la rade de mouillage du Hourdel n'est distante de cet avant-port que de trois quarts de lieue. Elle atteint quarante-huit pieds de profondeur en pleine mer de vive eau contre vingt-quatre pieds en pleine mer de morte eau. De plus, avant d'entrer dans l'estuaire de la Somme avec le courant de flot, les navires trouvent à marée descendante une zone de mouillage commode au lieu dit la Fosse situé au large de Cayeux-sur-mer, à mi-chemin entre la rade et le port du Hourdel, avec une profondeur minimale de quinze pieds. Les hauteurs d'eau et la présence de rades profondes rendent donc très commode l'accès des grands navires au Hourdel. Le site de cet avant-port « est fort bon pour la seureté et reppoz des navires » tout comme l'entrée et le mouillage des navires. Conscients, comme dans les autres sièges d'amirauté, des importantes retombées économiques locales en cas d'extension portuaire, les officiers comme les comparants ne manquent pas d'ajouter que le Hourdel ferait un port considérable « sy l'on y faisoit faire quelques travaux ». Les officiers suggèrent à Colbert d'y faire construire un grand bassin, une façon

23 BnF, *Cinq Cents*, ms. n° 122 : les armements s'élevaient à soixante-dix grands bateaux au début du xvii^e siècle, mais Clerville n'en relève plus que douze « petits et grands » en 1663. Les cinq armements baleiniers n'ont pu se réaliser en raison de l'édit sur les huiles de baleine qui en ôte tout profit. Le cabotage de Saint-Valéry-sur-Somme s'élevait à 200-300 bâtiments par an avec Calais, la Normandie et la Bretagne, dont vingt-deux caboteurs ou « heux » de 20 à 80 tx enregistrés à Saint-Valéry-sur-Somme et armés pour la Flandre et la Hollande. Selon l'intendant Bignon, le succès commercial et portuaire de Saint-Valéry-sur-Somme réside principalement dans son avantageuse situation avec l'Angleterre, la Hollande et Hambourg d'une part, les provinces de Picardie, Artois, Champagne et Paris d'autre part, « sans courir les risques et être exposées aux retards de la voie du Havre ».

habile et détournée de prendre acte du caractère inéluctable de l'ensablement de Saint-Valéry-sur-Somme.

Bien évidemment, ces deux exemples ne sauraient à eux seuls représenter l'ensemble des ports du royaume. Néanmoins, le Bourg-d'Ault, avec le Hâble d'Ault, et Saint-Valéry-sur-Somme traduisent assez bien toute la complexité de l'évolution naturelle et permanente du trait de côte sur les littoraux du royaume, à tout le moins sur le Ponant. On entend ici l'envasement, le comblement par divers matériaux, voire parfois la submersion ou l'inondation, d'une part, et l'érosion, l'effondrement, le recul littoral, d'autre part, sans compter la poldérisation des marais entreprise à la mode de Hollande dès le début du xvii^e siècle sur le littoral atlantique – marais Poitevin – et les côtes de la Manche, dans le marais Vernier ou le Hâble d'Ault, par exemple, dont on essaie aujourd'hui de comprendre l'histoire sur le long terme²⁴.

Les procès-verbaux du Bourg-d'Ault et de Saint-Valéry-sur-Somme n'évoquent pas non plus de front la question, pourtant aigüe, du délabrement des infrastructures portuaires et fluviales, laissées en plan, après les grands efforts navals et portuaires de Richelieu²⁵, par le défaut d'attribution de fonds publics durant la guerre contre l'Espagne. Au printemps de 1665, Colbert se trouve de ce fait confronté à un choix difficile : faut-il injecter massivement des fonds publics dans la réhabilitation des ports de commerce, et ce au moment où s'affirme la mutation rapide des trafics portuaires entamée bien avant la Paix des Pyrénées, à Bordeaux notamment²⁶ ? Ou bien faut-il poursuivre la politique coûteuse de grands travaux dans les ports de guerre, sachant qu'il n'existe pas de salut pour le commerce maritime sans vaisseaux de ligne capables de faire respecter le pavillon du roi ou celui des compagnies des Indes ?

Enfin, les trafics maritimes et portuaires du Bourg-d'Ault comme de Saint-Valéry-sur-Somme ne sont pas de nature à engendrer une puissante

24 Frédéric Bertrand et Lydie Goeldner, « Les côtes à polders. Les fondements humains de la poldérisation », *L'Information géographique*, vol. 63, n° 2, 1999, p. 78-86. Martine Acerra et Thierry Sauzeau, « Zones construites, zones désertes sur le littoral atlantique. Les leçons du passé », *Noréis*, vol. 122, n° 1, 2012, p. 103-114.

25 Sur le financement de la Marine française à l'époque de Richelieu, voir Alan James, *Navy and Government in Early Modern France, 1572-1661*, Woodbridge, The Boydell Press, 2004, p. 124-147.

26 Bertrand Gautier, « Commerce et marchands bordelais dans la première moitié du xvii^e siècle – 1630-1660 », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n.s., n° 6, 1993, p. 13-59. – Les grands travaux de réhabilitation portuaire en Manche orientale n'eurent réellement lieu qu'après 1783 : Archives départementales de la Seine-Maritime, 1 Mi 3 : plans et cartes du Tréport, Dieppe, Fécamp, Saint-Valéry-en-Caux, Le Havre, Honfleur, phare d'Ailly, etc., xviii^e siècle.

oligarchie marchande régnicole ou étrangère²⁷, à la différence de Rouen, Nantes, La Rochelle, Bordeaux ou Marseille. Logiquement absentes de nombreux procès-verbaux, des communautés marchandes, notamment protestantes, font pourtant résonner leur voix dans quelques greffes d'amirauté comme à Dieppe où le mécontentement gronde depuis l'établissement des compagnies des Indes. Les résultats décevants obtenus par l'enquête des amirautés de 1665 confortent également Colbert dans son intention de faire bouger les corps d'officiers ordinaires, trop souvent enkystés dans les lenteurs de l'administration collégiale et prisonniers de leur milieu social. L'institution des classes de la Marine ainsi que le maillage administratif du littoral par les quartiers maritimes, hors d'atteinte du système de la vénalité des charges, trouvent ici une solide justification de leur création. Ainsi, le document *SH 48* rassemble une documentation inédite et de premier ordre à croiser avec d'autres enquêtes ou mémoires tels que l'inventaire de la flotte marchande de 1664, afin d'obtenir une connaissance accrue de la France maritime au début du règne personnel de Louis XIV.

27 Bertrand Gautier, « Les marchands étrangers à Bordeaux et à Rouen dans la première moitié du xvii^e siècle », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, n.s., n° 7, 1995, p. 9-32. Michel Zylberberg, « Les relations internationales de Rouen dans le premier xvii^e siècle », dans Jean-Pierre Cléro (dir.), *Les Pascal à Rouen, 1640-1648*, Rouen, Presses universitaires de Rouen, 2001, p. 31-47.

L'AMIRAUTÉ DE GUYENNE À BORDEAUX
AUX XVII^e ET XVIII^e SIÈCLES :
SON IMPLICATION DANS LE COMMERCE CANADIEN

Raymonde Litalien
Conservateur honoraire des Archives du Canada

Parmi la cinquantaine de sièges d'amirauté en France, aux XVII^e et XVIII^e siècles, celui de Bordeaux se distingue par son étendue géographique, par la diversité des cas traités, et par la présence continue de faits concernant l'activité maritime entre la France et le Canada. L'amirauté de Guyenne à Bordeaux sert de cas de figure pour l'étude du mandat, du fonctionnement et de l'efficacité d'un tribunal maritime sous l'Ancien Régime. De plus son importante implication dans le commerce avec de nombreux ports, notamment ceux du Canada¹, permet de mesurer la grande place du port bordelais dans le monde nord-atlantique. Certes, le port de Bordeaux était d'abord tourné vers le nord : les Provinces-Unies, les villes hanséatiques, les pays scandinaves étaient ses principaux partenaires commerciaux et, à un moindre degré, la Grande-Bretagne, l'Espagne et le Portugal. À proximité, le cabotage acheminait vers les ports français de l'Atlantique et de la mer du Nord une partie notable des produits bordelais, dont le vin. Mais la navigation au long cours vers l'ouest occupait aussi une place non négligeable dans l'histoire de Bordeaux à l'époque moderne. La pêche à la morue sur les côtes de Terre-Neuve et celle de la baleine vers le Labrador ont été les premières aventures transatlantiques de Bordeaux. Dès la première moitié du XVI^e siècle, les Bordelais ont pratiqué la pêche lointaine à l'instar des autres marins du littoral. Cette activité prit un essor considérable vers le milieu du siècle et se maintint jusqu'au début du XVIII^e siècle. Les Antilles et le commerce du sucre devinrent alors la première destination des armements bordelais. Cependant, l'Aquitaine resta un marché important pour la morue : les navires des divers ports français apportaient à Bordeaux la morue séchée sur les côtes du Canada ainsi que la morue verte provenant des bancs de Terre-Neuve. De plus,

1 Raymonde Litalien (dir.), *Guide de recherche. Amirauté de Guyenne source de l'histoire de la Nouvelle-France*, Ottawa, Archives nationales du Canada, Ministère des approvisionnements et services du Canada, 1993.

au milieu du siècle, durant les conflits coloniaux franco-anglais, Québec fut ravitaillé principalement par des armateurs bordelais. Bordeaux devint alors le premier port français du commerce canadien.

BORDEAUX ET L'AMIRAUTÉ

L'estuaire de la Gironde est l'un des principaux pôles du commerce atlantique français avec ses ports de Bordeaux, Blaye, Bourg et Libourne. Au cours du XVIII^e siècle, le trafic girondin atteint plus de 3 000 sorties de navires totalisant environ 140 000 tonneaux par an. Aucun autre des grands ports du littoral français, de Dieppe à Saint-Jean-de-Luz, en passant par Granville, Nantes et La Rochelle, ne dépassait à cette période 2 000 sorties par an. Le port le plus important de la Gironde est incontestablement celui de Bordeaux, regroupant la plupart des activités qui règlent la vie maritime. Il héberge aussi le principal siège de l'amirauté de Guyenne.

148

La charge d'Amiral de France, créée par Charles V le 7 décembre 1373, entraîne la mise en place de tribunaux dans les principaux ports. Celui de la Guyenne reçoit ses lettres patentes de Charles VIII, le 12 juillet 1490, au château de Montil-les-Tours, aujourd'hui Plessis-les-Tours. Il couvre un vaste territoire s'étendant de la Loire aux Pyrénées, dépassant largement « le pays de Guienne », qui se limite au Bordelais. Il va des Sables-d'Olonne jusqu'à la rivière Bidassoa, à la frontière actuelle de la France et de l'Espagne, intégrant la Gironde et la Dordogne. L'amirauté de Guyenne comprend, au total, 80 kilomètres de côtes maritimes et environ 250 kilomètres de berges de la Garonne, de la Dordogne et de l'Isle.

Elle compte cinq sièges particuliers d'amirauté. Ils se situent aux Sables-d'Olonne, à La Rochelle, à Brouage ou à Marennes, à Bordeaux et à Bayonne. Au fil du temps, seul le siège de La Rochelle sort du groupe, en 1631, pour être rattaché directement à l'Amiral de France. Chacun des sièges est dirigé par un lieutenant particulier qui reçoit les cas ressortissant de sa juridiction. Le justiciable, qui appartient aux sièges de Marennes, Bayonne et Bordeaux, après s'être présenté devant son lieutenant général, peut ensuite faire appel à la table de marbre de Bordeaux; dans le cas des juridictions des Sables-d'Olonne et de La Rochelle, on peut faire appel par-devant la table de marbre du Palais à Paris et, de là, au parlement de Paris.

Comme les autres sièges d'amirauté, celui de Guyenne exerce un triple rôle: militaire, avec la surveillance de la Gironde et la présence d'une base navale à Bordeaux; diplomatique, car chargé des négociations relatives à la navigation, judiciaire de par sa compétence à juger toutes les matières civiles, criminelles ou de police concernant la Marine et son personnel, la navigation et le commerce

maritime. L'amirauté opère à l'intérieur d'une structure bien définie, dont les rouages et les usages ont peu évolué au cours de son existence. Son activité peut être reconstituée grâce au riche fonds d'archives conservé aux Archives départementales de la Gironde².

CONDITIONS D'EXERCICE DE L'AMIRAUTÉ DE BORDEAUX

L'amirauté occupe des locaux dans le palais de l'Ombrière, avec d'autres juridictions comme la sénéchaussée et le parlement. Cette cohabitation et la vétusté du lieu ne semblent pas faciliter la tâche des officiers, si l'on en croit un rapport daté de 1699. Les officiers de l'amirauté de Bordeaux n'ont qu'une petite chambre pour

rendre la justice, recevoir les rapports, enregistrer les congés, procéder à l'audition des tesmoins et faire le procès aux coupables. Ils sont journellement interrompus par le grand-maître et les officiers de la Table de marbre qui passent, de même que leurs chiens, par le travers de leur auditoire dans celluy de l'amirauté lequel estant trop petit pour y tenir tous les papiers du greffier, le greffier est obligé de les tenir chès lui, se rendant néanmoins à l'auditoire pour toutes les expéditions des rapports³.

C'est seulement en 1763 que l'amirauté est logée dans l'élégant hôtel de la Marine, qui abrite de nos jours la direction régionale des affaires maritimes. Toutes les fonctions de l'amirauté sont exercées en son siège par des officiers du roi qui ont acheté leurs offices. Ceux-ci restent souvent dans la même famille pendant plusieurs générations. Avant d'être investi, un candidat doit être diplômé en droit, âgé d'au moins vingt-cinq ans, avoir fréquenté le barreau pendant trois ans ou plus, réussi un examen d'entrée, et fourni une garantie de bonne vie, mœurs et religion. S'il est reçu au parlement, il porte alors le titre d'officier. Un officier touche des émoluments en proportion de ses actes, le montant apparaissant sur le « rôle de dépens ». Entre 1679 et 1682, les « dépens » oscillent entre 30 et 280 livres par procès. Les officiers touchent également des droits sur les procédures par eux faites et, de plus, ils reçoivent souvent des « épices », en nature ou en espèces.

Les audiences au tribunal sont présidées par le lieutenant général civil et criminel assisté des conseillers. Le parquet est représenté par le procureur du roi siégeant comme juge, avec le lieutenant et les conseillers, dans les affaires pour

2 Maurice Oudot de Dainville, *Répertoire numérique des fonds de l'amirauté de Guienne (série 6B) et de la juridiction consulaire (série 7B)*, Bordeaux, Imprimerie Gounouilhoulou, 1913.

3 Marcel Gouron, *L'Amirauté de Guienne*, Paris, Librairie du Recueil Sirey, 1938, p. 282.

lesquelles il ne demande pas de peine au nom du roi. Le rythme des audiences est de deux à trois par semaine alors que les officiers se réunissent pour entendre et juger les causes.

FONCTIONS ADMINISTRATIVES DE L'AMIRAUTÉ⁴

En juridiction civile, les officiers du tribunal de l'amirauté doivent faire respecter la réglementation en usage. Malgré la création de l'amirauté de Guyenne en 1490, ses archives les plus anciennes ne remontent pas au-delà de 1640. Deux raisons peuvent expliquer cette lacune. D'une part, les greffiers, propriétaires de leurs charges, s'approprient parfois les papiers du greffe ; d'autre part, l'auditoire de Bordeaux étant trop exigu, le greffier logeait chez lui les dossiers de l'amirauté, ce qui entraîna souvent des problèmes de transmission lors de l'arrivée de nouveaux greffiers. Le fonds d'archives est clos en 1792, lorsque l'amirauté est remplacée par le tribunal du commerce.

150

Sous l'administration du ministre Jean-Baptiste Colbert, l'activité maritime est réglemantée avec le plus grand soin. L'ordonnance de la Marine d'août 1681 fixe les attributions des sièges d'amirauté⁵ ainsi que la tenue de sept registres pour chacune de ses fonctions⁶. Comme ailleurs en France, Bordeaux n'applique pas l'ordonnance avec le plus grand scrupule, pour diverses raisons, dont la principale est la contestation, par d'autres tribunaux, des droits de l'amirauté sur plusieurs aspects de la vie maritime. Tout d'abord, les différends sur les quais constituent le sujet majeur de luttes épiques entre les juges municipaux ou jurats et l'amirauté. Puis, la juridiction consulaire, ou tribunal des marchands, revendique les causes d'assurances maritimes. Les affaires concernant les saisies de contrebande sont enlevées par le directeur des Fermes, tandis que les responsables des eaux et forêts tiennent à juger certains délits commis sur la Dordogne et la Garonne. Bien plus, le personnel restreint de l'amirauté n'arrive pas à assumer toutes les tâches de son mandat.

4 Archives départementales de la Gironde (désormais AD 33), 6B 1-612.

5 René-Josué Valin, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Jérôme Légiér, 1766, t. 1, p. 105-148.

6 Selon l'ordonnance de la Marine de 1681 (livre I, titre IV, articles V à X), l'exercice des fonctions de l'amirauté doit donner lieu à sept registres différents : (1) causes d'audience ; (2) jugements rendus sur procès par écrit ; (3) enregistrement des édits, déclarations, ordonnances du roi, arrêts des cours de justice, provisions, commissions et installations d'officiers, réceptions de maîtres et de pilotes, titres de propriété sur les vaisseaux, marchandises et pêcheries ; (4) congés ; (5) rapports des capitaines et maîtres de navires, déclarations des prises, naufrages et épaves de mer et tous les actes faits en conséquence ; (6) dépôt des procès produits devant le tribunal et des pièces consignées au greffe ; (7) rôles des maîtres, matelots, pêcheurs et mariniers résidant dans le ressort du siège et des navires appartenant à des armateurs demeurant dans son étendue.

Dans l'ensemble, conformément aux ordonnances, les registres ont été correctement tenus, et se trouvent dans le fonds d'archives de l'amirauté de Guyenne. La particularité du classement est d'avoir effectué un partage entre les attributions administratives et les attributions judiciaires, partage qui est loin de respecter les intitulés, puisqu'on retrouve inévitablement des pièces de nature administrative dans les instructions judiciaires et vice-versa. Cette division a toutefois le mérite de rassembler approximativement les documents de finalité commune et de composer ainsi le portrait d'une institution, celle d'un tribunal d'amirauté.

Édits et arrêts⁷

L'amirauté reçoit les décisions et instructions royales qu'elle doit d'abord enregistrer, puis appliquer et diffuser auprès de la population consacrée à l'activité maritime et fluviale dans le territoire de son ressort. Il s'agit aussi bien d'arrêts du conseil d'État, de trêves et déclarations de guerre, de ratifications de traités, que d'ordonnances sur la discipline à bord des navires, de la solde des matelots, de conventions régissant la course, de jugements des prises, de commerce avec les colonies. Peu d'enregistrements concernent directement la Nouvelle-France : une dizaine qui, pour la plupart, règlementent la pêche à Terre-Neuve, la vie à bord des morutiers et le commerce entre les pêcheurs et les Indiens⁸.

Une des fonctions essentielles de l'amirauté est la délivrance des congés aux navires à leur départ. Le montant des droits à verser varie selon la nature du congé. À Bordeaux, l'amirauté en distingue six différents : congé pour armer en guerre, pour armer en guerre et en marchandises, pour les voyages au long cours, pour les voyages ordinaires, pour la pêche et pour le cabotage. Environ 150 décisions de l'amirauté ont été enregistrées pour des congés, commissions en guerre et jugements de prises pour des voyages destinés à la Nouvelle-France au cours de la guerre de Succession d'Autriche et de la guerre de Sept Ans, ce qui marque nettement l'importance du trafic entre Bordeaux et le Canada au milieu du XVIII^e siècle.

7 AD 33, 6 B 1-21, 1681-1791.

8 « Ordonnance du roi qui défend aux capitaines qui iront faire la pêche aux côtes de Terre-Neuve et aux autres embarqués sur les dits bâtiments de traiter aucune arme, munition ni ferrement avec les sauvages esquimaux, sous peine d'amende et d'interdiction de tout commandement de bâtiment de mer et condamnation de trois mois de prison. Marly, le 16 février 1734 » (AD 33, 6B 6, fol. 112-112v^o, 6 mars 1734).

Réceptions⁹

Il appartient à l'amirauté d'admettre les officiers de Marine à un grade et de les autoriser à assurer leurs fonctions, selon les critères de l'ordonnance de la Marine de 1681¹⁰. Elle examine les aspirants capitaines, pilotes, chirurgiens de mer et maîtres en cabotage qui doivent fournir leurs états de service. Avec le temps, le recrutement devient complètement éclaté : en plus des marins de Bordeaux et de l'estuaire de la Gironde, se présentent aussi des candidats basques, saintongeais, bretons, normands et canadiens. On peut alors constater que la plupart des aspirants ont voyagé au moins une fois à Terre-Neuve¹¹.

Passeports et soumissions¹²

L'amirauté accorde des passeports aux navires et aux passagers, examine et valide ceux qui ont été émis dans d'autres ports, y compris dans d'autres États¹³. Elle doit alors s'assurer du respect des conventions internationales.

152

Bordeaux, connu surtout comme port de marchandises, apparaît aussi, à la fin du règne de Louis XIV, comme port de voyageurs. Aucun passager ne peut s'embarquer sans avoir prouvé son identité – nom, âge, lieu de naissance – et signé avec le capitaine du navire sa description physique – taille, couleur de poil, port de perruque, etc. –, ainsi que la déclaration du motif du voyage. Par ailleurs, les passeports des navires sont accordés au nom du roi. L'identification du navire est complète, comme pour un rôle d'équipage. Ces sauf-conduits mettent les navires marchands à l'abri des corsaires et facilitent leur circulation sur les mers, surtout s'ils ne bénéficient pas de la protection d'un convoi.

9 AD 33, 6B 22-44, 1699-1739.

10 « [...]Aucun ne pourra ci-après être reçu capitaine, maître ou patron et pilote du navire, qu'il n'ait navigué pendant cinq ans et n'ait été fixé publiquement sur le fait de la navigation et trouvé capable par deux anciens maîtres, en présence des officiers de l'amirauté et du professeur d'hydrographie s'il y en a un dans le lieu » (livre II, titre I, article 1).

11 « Réception comme capitaine, maître ou patron et pilote de Yves Alexis Roumain de Saint-Malo. A navigué avec le capitaine Louis Leboucher, sur la "Grande Baye" pendant 10 mois, 20 jours en 1735-1736, comme enseigne sur le *Sauveur de Saint-Malo*, capitaine Louis Robert Le Cannis, pour la "Grande Baye" et le Petit Nord, pendant 9 mois 24 jours en 1736-1737, 5 mois 23 jours en 1737, 10 mois 7 jours en 1738-1739, 6 mois 14 jours en 1739 ». (AD 33, 6B 26, 25 août 1742).

12 AD 33, 6B 45-116, 1670-1792.

13 « Traduction d'un passeport du roi d'Angleterre donné à Jacques Clerice, maître du vaisseau français *L'Aimable société de Honfleur* pour faire voile vers Bordeaux ou autres ports de France à Québec et retour en France » (AD 33, 6B 27, 20 juillet 1748).

Les navires destinés aux colonies font l'objet d'un traitement particulier : ils sont soumis à des exigences propres comme le transport d'engagés, de fusils boucaniers ou l'embarquement de chirurgiens. Les départs pour le Canada et la Louisiane atteignent leur nombre maximal entre 1750 et 1763. Il s'agit surtout de voyages commerciaux de Français vers le Canada ou de Canadiens vers les Antilles. Certains passeports sont accordés à des Canadiens qui rejoignent leur famille à Louisbourg, Québec ou Montréal après un séjour en France ou dans les Îles. Bordeaux sert également de port de transit et d'embarquement pour des esclaves noirs venus des Antilles et destinés à des propriétaires au Canada. Après 1763, plusieurs négociants bordelais s'embarquent pour Saint-Pierre-et-Miquelon.

Le commerce dans les colonies ne peut se faire sans crédit ni pièces justificatives, telles que lettres de change, factures, reconnaissances de dettes, etc., que les négociants prennent soin de faire enregistrer au greffe de l'amirauté de crainte qu'elles ne se perdent au cours du voyage¹⁴. Ces pièces sont confiées au capitaine, qui doit les remettre à leurs destinataires, selon un parcours souvent complexe.

Lettres de mer¹⁵

Les « lettres de mer » enregistrées au siège de l'amirauté de Bordeaux sont des sauf-conduits obtenus par des négociants auprès d'un prince dont ils ne sont pas sujets, pour faciliter leur commerce ou armer en course contre ses ennemis. Elles sont remises dans des circonstances très précises, au moment de la guerre de la ligue d'Augsbourg, de septembre 1688 jusqu'au traité de Ryswick en 1697. Une dizaine de « lettres de mer » en langue basque, délivrées à Saint-Sébastien – Espagne – à des navires de Ciboure, Saint-Jean-de-Luz et Bayonne, ont été présentées à Bordeaux pour autoriser l'entrée des cargaisons de graisse ou d'huile de baleine. Aucune « lettre de mer » ne semble avoir été présentée pour des navires ayant trafiqué au Canada.

Permissions, déclarations et soumissions de marchandises¹⁶

Les cargaisons sont déclarées, aussi bien au départ qu'à l'arrivée des navires qui sont aussi visités par les huissiers de l'amirauté pour inspecter les marchandises, l'équipage, les passagers et tenir un registre de procès-verbaux d'inspection¹⁷.

14 « Déclaration de Joseph Estebe concernant le paiement de deux billets de Beaujeu, datés de la Nouvelle-Orléans et de la Louisiane en 1765-1766, qui appartiennent à Joseph Cadet ancien munitionnaire général du Canada comme provenant des marchandises vendues pour son compte à Beaujeu. Le déclarant les transporte à l'ordre d'Amiot, négociant de Québec pour en poursuivre le paiement contre Beaujeu et en rendre compte à Cadet » (AD 33, 6B 104).

15 AD 33, 6B 117-131, 1678-1717.

16 AD 33, 6B 132-160, 1657-1790.

17 Visite des bateaux, AD 33, 6B 161-212, 1779-1792.

Bordeaux voit ainsi des navires basques de Bilbao charger des farines pour Terre-Neuve et Québec (1750-1759). L'amirauté enregistre encore de nombreux déchargements de morue ce qui confirme le rôle de Bordeaux comme port importateur et redistributeur de poisson salé au XVIII^e siècle.

Entrées et sorties des navires¹⁸

Tous les capitaines de navires sont tenus de faire leur rapport au lieutenant de l'amirauté vingt-quatre heures au plus tard après leur arrivée au port. Ce rapport doit comprendre le rôle d'équipage, les passagers, le port d'attache, le chargement du navire, le lieu du voyage et, le cas échéant, le récit des événements exceptionnels qui ont pu marquer la navigation. Ainsi sont mentionnés les décès, les conflits, les actes de piraterie, les avaries, etc.¹⁹. Ces rapports deviennent des pièces maîtresses lors de procédures judiciaires. Ils sont également d'éloquents témoins de l'activité entre Bordeaux et le Canada.

154

Autres activités administratives

Enfin, l'amirauté doit assurer diverses autres fonctions d'administration de la vie maritime. Parmi ses responsabilités, elle doit enregistrer les déclarations de propriété de navires acquis en France ou à l'étranger. Elle enregistre aussi les assurances maritimes déjà passées devant notaire, souscrites en France ou à l'étranger, et veille au paiement des sommes assurées. Pratiquées surtout en période de guerre, les assurances maritimes donnent lieu à de nombreuses contestations, et leur règlement se termine souvent devant le tribunal. On peut en dire autant de multiples irrégularités et infractions révélées par les divers autres contrôles des officiers d'amirauté.

Attributions judiciaires de l'amirauté²⁰

Le code de procédure est le même, à quelques exceptions près, dans tous les tribunaux d'amirauté français, aux XVII^e et XVIII^e siècles. Les procès sont règlementés par l'ordonnance civile d'avril 1667, restée en usage jusqu'à la Révolution²¹. Ils se partagent en trois catégories : les procès civils de causes

¹⁸ AD 33, 6B 213-312, 1640-1792.

¹⁹ « Le capitaine Jean Javelleau du *Sauvage* de Bordeaux se plaint d'Isaac Boyer, embauché comme trancheur de morue. Arrivé sur le Banc, ledit Boyer ne savait point faire ladite trancherie et le capitaine dut la faire lui-même jour et nuit, ce qui lui porta un grand préjudice ayant été malade à cause de la peine qu'il a prins. » (AD 33, 6B 222, fol. 119^v, 7 décembre 1684).

²⁰ AD 33, 6B 613-2112.

²¹ Pour le texte de l'ordonnance civile touchant la réforme de la justice, d'avril 1667, voir François-André Isambert, Alfred Decrusy et Alphonse-Honoré Taillandier, *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, Paris, Belin-Leprieur, 1827, t. 18, p. 103-180.

jugées à l'audience, celles jugées à partir des procès par écrit, et enfin les procès criminels. Le caractère essentiel de la justice devant l'amirauté est d'être expéditif. Pour ces mêmes motifs de célérité, certaines formalités devant les juges des amirautés diffèrent de celles d'autres tribunaux. Par exemple, il n'est pas nécessaire de passer devant un juge pour obtenir une assignation, la présence d'un procureur n'est pas obligatoire, etc.

Conformément aux étapes des procès instruits, les procédures en reconstituent le processus complet : sentences, appointements, présentations et défauts, informations, affirmations, productions, remises et retirés, rôles de dépens et conclusions. D'autres se rapportent à des problèmes maritimes qui ne font pas nécessairement l'objet de procès : ventes judiciaires, prises, oppositions au départ des navires, inventaires des morts et règlements d'avaries. Des recoupements se retrouvent fréquemment entre les causes. La fréquence des procès semble à peu près constante durant les deux siècles observés : en moyenne, deux ou trois causes sont jugées chaque mois.

Causes civiles à l'audience

La majorité des contestations civiles entendues devant le tribunal de l'amirauté sont jugées à l'audience, c'est-à-dire par les juges assemblés pour écouter les parties ou leurs procureurs plaquant devant eux. Dans les registres d'audience, appelés à Bordeaux registres d'appointements, sont inscrites quotidiennement les décisions des juges. À Bordeaux, le terme d'appointement avait un sens plus large qu'ailleurs en France, car il était utilisé pour tous les jugements rendus à l'audience²². Parfois, un différend était réglé en une seule audience mais, le plus souvent, une cause devait être reprise plusieurs fois afin de permettre aux juges d'en être mieux instruits.

Causes civiles par écrit

Un procès se poursuit par écrit quand, après la comparution des parties et de leur procureur, le juge estime que la cause n'est pas suffisamment instruite pour la juger. Les parties présentent alors leurs mémoires dans lesquels elles explicitent leurs défenses et accusations, puis le procureur dépose ses conclusions. Peu de jours après, le juge rend sa sentence qui est susceptible d'appel devant le parlement de Bordeaux. Certaines causes peuvent s'étaler sur une très longue période. Ainsi, onze ans après la mort de Pierre Le Moyne d'Iberville, on trouve encore une intervention du comte de Toulouse, l'amiral de France qui,

22 « Appointements entre des membres de l'équipage du *Petit Soleil de Saint-Malo* et Jean Hugon, maître, parti pour Terre-Neuve. Les contestations concernent la portion de morue due aux matelots » (AD 33, 6B 945, 27 octobre 1660).

le 15 décembre 1717, adresse une lettre aux officiers d'amirauté de La Rochelle au sujet des prises faites par d'Iberville.

Procès criminels

La procédure des procès criminels est réglée par l'ordonnance criminelle d'août 1670²³. Ces procès sont écrits et les pièces s'y référant sont intégrées aux dossiers des « procédures » ou d'« informations ». Les procès criminels commencent par une plainte, exprimée sous forme de requête par le plaignant ou par le procureur du roi auprès du lieutenant général de l'amirauté. La plainte reconstitue les circonstances et la description du crime²⁴.

156 Suivent l'assignation des témoins à comparaître, les interrogatoires assermentés des témoins, éventuellement l'arrestation de l'accusé, la perquisition, la production de pièces à conviction, la confrontation des témoins avec l'accusé et le récolement. Le sac de pièces est alors donné au procureur pour qu'il prépare ses conclusions. Peu de jours après le dépôt des conclusions, les juges prononcent leur sentence : ils condamnent, donnent l'absolution pure et simple, mettent l'affaire hors cour faute de preuves, ou décident vouloir être plus amplement informés.

Les naufrages²⁵

L'amirauté agit aussi comme police des rivages et, à ce titre, elle doit constater les naufrages. Quand un naufrage est signalé par les garde-côtes, les juges se rendent sur les lieux – en robe ! –, récupèrent les papiers de bord, reçoivent les déclarations du capitaine, dressent un procès-verbal des marchandises récupérées, et les mettent en lieu sûr. Les navires et les effets échoués non réclamés « dans l'an et jour » sont partagés entre l'amiral et le roi, ou les seigneurs riverains auxquels le roi cède son droit.

Les prises²⁶

L'amirauté a le pouvoir d'instruire les procès des prises de navires faites en mer sur les ennemis de l'État et d'exécuter le jugement rendu à Paris par le « conseil des prises ». L'instruction de la prise a généralement lieu dans le port

23 Voir le texte de l'ordonnance de 1670 dans François-André Isambert, Alfred Decrusy et Alphonse-Honoré Taillandier, *Recueil général des anciennes lois françaises...*, *op. cit.*, p. 371-423.

24 « Plainte et information d'un matelot témoin, à la requête de Thomas Fougeray, contre Jacques Le Coq, troisième sur le navire le *Luxembourg de Granville*, étant à la pêche à la morue à Port-à-Choix (Terre-Neuve) [...] ledit Jacques Le Coq sortit son couteau pour frapper ledit plaignant » (AD 33, 6B 1238, 15 novembre 1736).

25 AD 33, 6B 313-323.

26 AD 33, 6B 1978-2029, 1688-1781.

d'armement du navire preneur car les capitaines ont l'obligation d'amener les prises en droiture à leur port d'attache, sans faire escale. Sitôt arrivé, le capitaine ou le chef de prise doit immédiatement faire sa déclaration aux officiers de l'amirauté. Cette déclaration marque le début de la procédure. Les officiers de l'amirauté doivent alors se rendre à bord de la prise, dresser procès-verbal du navire et de la cargaison, recueillir les papiers de bord, fermer les écoutilles, et laisser un gardien afin d'éviter d'éventuels pillages. Ils procèdent ensuite à l'interrogatoire du capitaine et des officiers du navire capturé. Lorsque la prise est chargée de marchandises périssables, celles-ci sont vendues avant le jugement.

Une fois l'instruction terminée, les pièces sont envoyées au conseil des prises qui en juge la validité. L'amirauté fait ensuite exécuter le jugement. La prise déclarée « bonne » est vendue judiciairement aux enchères publiques, à la criée et à la bougie. Sur le produit de la vente, divers droits sont prélevés : dixième de l'Amiral – supprimé en 1758 –, frais de justice et droits de six deniers pour chaque livre tournois de valeur de la prise en faveur des Invalides de la Marine. Le solde restant est ensuite partagé entre les bénéficiaires : deux tiers à l'armateur – ou au roi s'il s'agit d'un vaisseau de Sa Majesté – et un tiers à l'équipage, la somme revenant aux membres de ce dernier étant proportionnelle à l'importance du poste de chacun.

L'amirauté de Bordeaux est bien un tribunal. En effet, de toutes ses activités, ce sont les procédures judiciaires qui ont laissé le plus de traces et de façon particulièrement significative²⁷. À eux seuls, les dossiers de procédures représentent plus de la moitié de l'ensemble du fonds d'archives de l'Amirauté de Guyenne à Bordeaux. De même, quelques 1 300 dossiers touchent l'histoire de la Nouvelle-France entre 1700 et 1758 : 25 % d'entre eux sont des déclarations d'avaries, 15 % des requêtes pour être reçu pilote ou capitaine, 11 % des déclarations d'achat de navires, le reste faisant apparaître l'éventail habituel de causes.

L'étude de l'amirauté de Bordeaux confirme l'orientation commerciale de ce port, qui pratique effectivement la plus grande partie de ses échanges avec l'Europe du Nord. Vers les autres ports de France, Bordeaux exporte des denrées issues d'une production de proximité, comme le vin, ainsi que d'autres biens provenant de lointains rivages, dont le sucre des Antilles et le poisson de Terre-Neuve, pour lequel les pêcheurs rapportent leur sel de la baie de Marennes.

²⁷ Sur les 1 500 articles des attributions judiciaires de l'amirauté de Bordeaux, les « procédures » se chiffrent à plus d'un millier : AD 33, 6 B 898-1941.

La « grande pêche » à la baleine, pratiquée traditionnellement par les Basques tient ses lointaines origines du golfe de Gascogne où, au Moyen Âge, les cétacés étaient capturés à proximité du littoral aquitain. À l'époque moderne, Bordeaux est souvent le port de retour des navires baleiniers où ils peuvent écouler leurs huiles et graisses. De même, les morutiers de nombreux ports bretons, vendéens, rochelais ou basques, y déchargent leur poisson, trouvant là un vaste marché de redistribution dans l'arrière-pays. Les Bordelais eux-mêmes s'engagent dans l'aventure transatlantique et, dès le milieu du *xvi^e* siècle, sont présents dans de nombreux armements vers Terre-Neuve et le golfe du Saint-Laurent. Au cours du *xviii^e* siècle, si le trafic terre-neuvier semble reculer, le commerce avec les autres régions du Canada s'accroît. En effet, la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748) et la guerre de Sept Ans (1756-1763) mobilisent les armateurs bordelais pour le ravitaillement des magasins du roi à Québec en vivres, munitions et marchandises diverses. Les départs pour le Canada passent d'une moyenne de cinq navires par an, pendant la décennie 1730-1740, à plus de trente pendant les années 1750. Bon nombre de navires bordelais, après avoir fait leur vente à Québec ou à Louisbourg, portent ensuite aux Antilles de la farine, des morues, du bois, des légumes et céréales du Canada, pour retourner enfin vers la Gironde avec un chargement de produits antillais.

L'analyse des archives de cette institution bordelaise aujourd'hui disparue nous plonge au cœur de l'économie transatlantique. Des valeurs monétaires multiples y transitent, en pièces sonnantes et trébuchantes mais surtout sous forme de papier-monnaie avant la lettre. Par l'intermédiaire des marins se révèle un monde multiple, de part et d'autre de l'Atlantique, avec ses habiletés, ses besoins essentiels mais aussi ses rêves d'aventure, de richesse et de pouvoir. Des sociétés en construction s'esquissent dans ces échanges entre deux mondes qui se rejoignent.

LES SIÈGES DE L'AMIRAUTÉ EN NOUVELLE-FRANCE :
BRETONS ET NORMANDS FACE À L'ADMINISTRATION
ET À LA JUSTICE MARITIMES

Jean-Pierre Chrestien (†)
Conservateur, Musée canadien des civilisations

C'est sous la Régence que sont créés, en même temps, les sièges de l'amirauté à Québec, Louisbourg et Saint-Pierre de la Martinique : l'édit du 12 janvier 1717 établit des bureaux et des cours de l'amirauté dans les principaux ports des colonies françaises d'Amérique. Ces tribunaux de première instance ont pour fonction de régler les causes et les différends maritimes¹. Ces cours contentieuses sur les faits de la mer, distinctes et séparées de l'administration de la Marine et des tribunaux judiciaires, rendent la justice sous le nom et l'autorité de l'Amiral de France, « à la fois ministre, commandant en chef, juge suprême, à vie, presque aussi souverain que le roi en matière maritime² », en bref, « fondé de pouvoir universel de la royauté sur le fait de la mer³ ». Ces sièges de l'amirauté maintiennent des bureaux qui reçoivent les droits de prise des navires, « droits de l'Amiral ». Jusqu'en 1717, ces droits – le dixième de la valeur d'une prise – étaient obtenus et contrôlés par l'intendant de justice en Nouvelle-France, ou son subdélégué, un commissaire ou un notaire greffier de la Marine. La même année, en juin 1717, trois bailliages et un conseil supérieur sont également créés à l'Île Royale, au lendemain de la signature du Traité d'Utrecht et du déplacement de la population française établie à Terre-Neuve.

La présente communication s'attarde sur le règlement du 12 janvier 1717 établissant et régissant ces sièges d'amirauté. Il convient d'esquisser à grands traits les responsabilités des fonctionnaires de l'amirauté en Nouvelle-France

- 1 Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ), TP1, série 36, Fonds du conseil souverain, pièce 546, 12 janvier 1717, « Règlement au sujet des sièges d'Amirauté que le Roi veut établir dans tous les ports des îles et colonies françaises en quelque partie du monde qu'elles soient situées ». Également cité dans Jacques Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au XVIII^e siècle*, Montréal, Fides, 1981, p. 39 ; BAnQ, EO, I, 358ss (ancienne cote), « Édits et Ordonnances ».
- 2 Joannès Tramond, *Manuel d'histoire maritime de la France des origines à 1815*, Paris, Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, 1916, p. 151.
- 3 Jean Meyer, « Amiral », dans Lucien Bély (dir.), *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF, 1996, p. 55-56.

septentrionale, à Québec, et à Louisbourg, avant de signaler quelques cas et appels qui ont amené des capitaines bretons et normands devant la cour de l'amirauté et le conseil supérieur.

LES SOURCES

160

En dépit de lacunes importantes, une grande partie des archives du siège de l'amirauté de Louisbourg a survécu, alors que celles de Québec se limitent à trois registres et à quelques documents épars. Ces derniers comptent moins de 500 écritures⁴. Les archives de l'amirauté de Québec ont été détruites pendant les bombardements de la ville, en 1759, ou perdues au lendemain de la guerre de Sept Ans, lors du rapatriement des officiers coloniaux. Le greffe de Terre-Neuve, à Plaisance, regroupe le greffe de l'amirauté, les actes notariés et diverses pièces judiciaires, pour la période de 1696 à 1714, avant la création des sièges d'amirauté en Nouvelle-France⁵.

Les archives de l'amirauté de Louisbourg sont conservées aux archives départementales de la Charente-Maritime, dans la série B, « Cours et juridictions provinciales, intendants », sous l'appellation « Amirauté de Louisbourg à La Rochelle »⁶. On y retrouve un registre des sentences, de nombreux enregistrements de contrats de vente et d'acquisition de bâtiments de mer, des registres d'enregistrement des causes d'audience et des jugements civils, des enregistrements des actes d'affirmation, d'intervention et de production, des registres d'enregistrement des édits, des visites de bâtiments et descentes à bord de navires, etc. Ces documents mettent en évidence le commerce, la pêche et la construction navale à l'Île Royale entre 1727 et 1745. Par exemple, on y découvre de nombreux contrats d'engagement de pêcheurs par des habitants propriétaires ou concessionnaires, comme Pestour de la Garande qui, après son retour à Granville, a armé plusieurs goélettes bâties au Cap-Breton. Après la seconde prise de Louisbourg, en 1758, les papiers de l'amirauté ont été transportés en France sous la responsabilité de Laurent de Domingé Meyrac, lieutenant général de l'amirauté et bailli à Louisbourg.

L'AMIRAUTÉ EN NOUVELLE-FRANCE AVANT 1717

C'est sous l'influence de plusieurs amiraux de France auprès de François I^{er} que débutent les explorations françaises du Nouveau Monde. Vers 1520, Jean

4 BANQ, TP2, 1687-1760, Amirauté de Québec. Voir <<http://www.banq.qc.ca>>.

5 Archives des Colonies, France (désormais ACF), G³ 2053-2055, 1696-1714, Notariat.

6 Archives départementales de la Charente-Maritime (désormais AD 17), B 265-183, 1768-1778, B 6109-6125, Cours et juridictions provinciales, intendants.

Ango fait pression sur le Roi par la voix de l'Amiral Bonivet⁷. En 1530, à la suite de la saisie de son navire *La Marie* par les Portugais, l'armateur dieppois obtient, grâce à l'amiral Philippe Chabot, une lettre de marque signée par le roi qui autorise le vicomte de Dieppe à se payer sur les bateaux portugais⁸. C'est sous l'administration de Chabot que Jacques Cartier et Roberval entreprennent leurs explorations et leurs tentatives d'implantation sur le Saint-Laurent. Trente ans plus tard, l'amiral de Coligny lance « le programme colonial de Floride et du Brésil dont on sait l'échec final⁹ ». En 1581, un autre amiral, le duc de Joyeuse, à l'instigation du cardinal de Bourbon, archevêque de Rouen, favorise « un projet en vue d'explorer le littoral au sud et à l'ouest du Cap-Breton pour y trafiquer avec les Micmacs et y établir un petit comptoir qui, espérait-il, pourrait constituer plus tard le noyau d'un établissement colonial¹⁰ ». Entre 1596 et 1612, Charles de Montmorency, Amiral de France et de Bretagne, encourage l'établissement des premiers comptoirs normands sur le fleuve Saint-Laurent. Champlain lui dédie son ouvrage, *Des Sauvages, ou voyage... fait en la France nouvelle*¹¹... Sous l'autorité de l'Amiral jusqu'en 1627¹², la Nouvelle-France relève ensuite du cardinal de Richelieu, Grand Maître de la navigation, qui cumule les pouvoirs, puis du ministère de la Marine, à l'exception d'une courte période sous le conseil de la Marine¹³. C'est à partir de cette époque que la Marine devient royale grâce aux réformes fondamentales dues à Richelieu et à Colbert qui dotent enfin le royaume d'institutions rationnelles dans ce domaine. Le règlement sur le fait de la Marine du 29 mars 1631 constitue une des premières bases de l'organisation administrative de la Marine; complétée par Colbert et Seignelay, elle dure jusqu'à la fin de l'Ancien Régime¹⁴.

De 1670 à 1720, l'administration coloniale est en constante évolution : « Les fonctions du gouverneur et de l'intendant étaient encore mal définies, le Conseil souverain servait à la fois de Conseil exécutif et de Cour de justice¹⁵ ». La gouvernance coloniale et ses règles sont enfin fixées en 1717. L'absolutisme

7 Guillaume Bonivet Gouffier, Amiral de France, tué à Pavie en 1525.

8 Fernand Braudel (dir.), *Le Monde de Jacques Cartier. L'aventure au XVI^e siècle*, Paris, Berger-Levrault, 1984, p. 123.

9 Jean Meyer, « Amiral », art. cit., p. 55-56.

10 Voir l'article de David B. Quinn, consacré à Étienne Bellenger (vers 1580-1584), marchand de Rouen et explorateur des provinces atlantiques canadiennes : « Étienne Bellenger », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, Québec, PUL, 1966, vol. 1, p. 89-92.

11 Samuel Champlain, *Des Sauvages ou Voyage de Samuel Champlain, de Brouage, fait en la France nouvelle, l'an mil six cens trois*, Paris, Claude de Monstroeil, 1603.

12 Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France, histoire et institutions*, Montréal, HRW, 1971, p. 161.

13 Sous la Régence, le conseil de Marine remplace le ministère de la Marine entre 1715 et 1723.

14 Kenneth J. Banks, *Chasing Empire Across the Sea: Communications and the State in the French Empire, 1713-1763*, Montreal/Kingston, McGill-Queen's University Press, 2002, p. 81.

15 Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France, op. cit.*, p. 160.

royal n'impose pas de chaîne de commandement parfaitement structurée entre le monarque et les fonctionnaires subalternes de ses ministères. La définition d'un organigramme tel qu'il se conçoit aujourd'hui est impossible mais, exceptionnellement, le ministère de la Marine, qui contrôle presque tous les aspects de la vie dans les colonies, s'organise d'une manière plus centralisatrice¹⁶.

L'amirauté possède déjà des représentants dans la colonie à la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle. Ceux-ci contrôlent le mouvement des navires et rendent justice au nom de l'Amiral lors des conflits entre les capitaines marchands, les armateurs et les négociants maritimes¹⁷. L'intendant de la Nouvelle-France est le premier mandataire de l'Amiral au Canada. Il est « le personnage le plus influent » de la colonie, « à cause de sa juridiction qui couvre à la fois la justice, la police et les finances »¹⁸. Vers la fin du régime, il est également responsable de la marine intérieure, sur les fleuves, les rivières et les Grands Lacs¹⁹. À Terre-Neuve, son subdélégué remplit cette responsabilité dans le principal port morutier français d'Amérique, Plaisance. Il siège à titre de juge au nom du conseil des prises. Pierre-Louis Courthiau occupe cette fonction dès 1692 ; Durand de la Garenne lui succède en 1701. Cet ancien commis du port de Rochefort occupe d'abord le poste d'écrivain de la Marine en 1699, puis, l'année suivante, celui de commissaire de la Marine²⁰. En 1712, Jean-Chrysostome Loppinot, originaire de Paris, est nommé greffier à Plaisance en plus d'être procureur du roi depuis 1699²¹. D'abord notaire, greffier et procureur du roi à Port-Royal, en Acadie, Loppinot, est également présent lors des audiences de l'amirauté. Il assiste aux délibérations du juge de l'amirauté tout comme le faisait Durand de la Garenne lors des jugements des prises amenées par les corsaires.

En 1698, le receveur des droits de l'Amiral, Charles Mahier, bourgeois et marchand de Saint-Malo, propriétaire du navire *Le Saint-Antoine de Pade*, réside à Plaisance²². Impliqué dans la pêche, il emploie une vingtaine d'hommes entre

16 James S. Pritchard, *In Search of Empire. The French in the Americas, 1670-1730*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, p. 233.

17 ACF, G³, Notariat et greffe de Terre-Neuve (Plaisance), greffe de l'amirauté, actes notariés et diverses pièces judiciaires. Dans cet ensemble, il convient de citer les pièces 160 (18 mai 1709, Requête de Georges de Lasson contre le sieur Dupont au sujet de la vente du tabac du Brésil), 275 (18 novembre 1709, Requête de Georges de Lasson contre les sieurs Belestre et Dadaupe pour paiement de dettes), 224 (10 septembre 1709, Sentence entre le sieur de Lasson et le sieur Dadaupe pour le sieur Belestre).

18 Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, op. cit., p. 164.

19 *Ibid.*, p. 164.

20 ACF, Série C¹C, Correspondance générale, Canada, vol. 3, fol. 291-298, 7 novembre 1702, Durand la Garenne au ministre.

21 René Baudry, « Jean-Chrysostome Loppinot », dans *Dictionnaire biographique du Canada*, Québec, PUL, 1969, vol. 2, p. 464.

22 ACF, G³, Notariat de Terre-Neuve (Plaisance), vol. 2053 (7/175), pièce 64, 13 novembre 1705 ; vol. 2054 (8/176), pièce 209, 16 août 1709 ; vol. 2054 (8/176), pièce 30, 30 mai 1711 ; pièce 134, 15 novembre 1710 ; pièce 149, 19 décembre 1710.

1704 et 1706. Les documents notariaux le montrent à l'œuvre quelques années avant son décès en 1710²³. Il intervient lors de la prise du bateau le *Saint-Louis* en faveur de Charles Beufve, maître du bateau malouin capturé, et de Nicolas Tanqueray, capitaine du vaisseau *Le Grand-Joseph* de Saint-Malo qui l'a repris²⁴. Son fils, Charles Henri Mahier, lui succède après 1710²⁵.

Plaisance possède un représentant de l'amirauté résidant avant la création officielle des sièges en Nouvelle-France. Cet officier a la responsabilité d'accorder les congés ou permis de voyage, de contrôler ceux des capitaines à l'arrivée, et de faire la vérification des bâtiments entrant et sortant, selon l'ordonnance de la Marine de 1681, en tenant compte des nouveaux règlements et amendements. Les gouverneurs en poste à Québec, Plaisance, Port-Royal, et plus tard à Louisbourg ont également des responsabilités qui touchent les gens de mer au conseil de Guerre²⁶. Leurs interventions sont parfois sujettes à des discordes entre les pouvoirs militaires et civils.

L'AMIRAUTÉ EN NOUVELLE-FRANCE À PARTIR DE 1717

Selon le règlement du 12 janvier 1717, la raison principale de la création des cours de l'amirauté est que l'absence de ces tribunaux « donne occasion à toutes sortes de juges et de praticiens de s'attribuer la connaissance des affaires maritimes, sans aucune capacité ni connaissance des ordonnances, ce qui cause un préjudice considérable au commerce et à la situation de la navigation ». De l'avis du Régent, ces domaines ont été pour les monarques de France des affaires importantes ; ils le sont encore au début du XVIII^e siècle et doivent être bien administrés²⁷.

Le nouveau règlement vise à créer, dans tous les ports, les îles et les colonies françaises situées en quelque partie du monde, des cours où les officiers de l'amirauté prennent connaissance et jugent les causes maritimes suivant l'ordonnance de la Marine de 1681 et tous autres ordonnances et règlements concernés, dont celui de 1669, rétablissant la charge d'Amiral de France²⁸.

23 *Ibid.*, vol. 2053 (7/175), pièce 64, 13 novembre 1705 ; pièce 209, 16 août 1709.

24 *Ibid.*, pièce 229, 18 septembre 1709 ; pièce 231, 19 septembre 1709 ; pièce 239, 27 septembre 1709.

25 *Ibid.*, vol. 2055, pièce 44, 13 juillet 1713.

26 Gilles Proulx, *Tribunaux et lois de Louisbourg*, Ottawa, Direction des lieux des parcs historiques nationaux, Ministère des Affaires indiennes et du Nord, 1975, p. 2.

27 BANQ, TP1, Série 36, Fonds du conseil souverain, pièce 546, 12 janvier 1717, Préambule du « Règlement au sujet des sièges d'Amirauté... ».

28 *Ibid.*, titre I, article 1. Édit du Roi portant suppression de la charge de Grand Maître, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France et rétablissant la charge d'Amiral de France. Novembre 1669. Service historique de la défense à Vincennes (SHD-V), 3S¹, vol. 2, dossier 277 bis, Arrêts, édits et ordonnances de la Marine.

Comme dans le royaume, les juges des sièges coloniaux sont nommés par l'Amiral de France, après commission royale révocable²⁹. Ils sont choisis parmi les juges des juridictions ordinaires, ce qui semble toutefois aller à l'encontre des objectifs initiaux du règlement. Ils rendent la justice au nom de l'Amiral. Les appels de leurs sentences sont relevés de la manière prescrite par l'ordonnance de la marine et peuvent être en même temps jugés par l'amirauté et les membres des Conseils Supérieurs des colonies³⁰. Un lieutenant est le chef des officiers dans chaque siège d'amirauté ; il est secondé par un procureur du roi, un greffier et un ou deux huissiers selon le besoin, avec les fonctions attribuées dans l'ordonnance de 1681³¹. Ces lieutenants et ces procureurs sont reçus au tribunal où sont portés les appels de leurs sentences, tandis que les greffiers et les huissiers sont reçus par les officiers de leurs sièges³². Les lieutenants et les procureurs du roi doivent être âgés de vingt-cinq ans ou plus, et avoir une connaissance suffisante des ordonnances de la marine et des affaires maritimes sur lesquelles ils sont interrogés, avant d'être reçus³³. Ils rendent la justice et tiennent les audiences au même lieu où se rend la justice ordinaire, mais à des jours et des heures convenant, afin d'éviter toute confusion avec les autres cours de justice³⁴. En cas d'absence, de mort, de maladie ou de récusation des officiers, leurs fonctions sont saisies par le juge ordinaire le plus proche jusqu'à ce que son poste soit pourvu³⁵. Il est aisé d'entrevoir les possibles conflits de juridictions. Toutefois :

les procureurs du roi et les greffiers sont obligés de tenir des registres ainsi qu'il est prescrit par l'ordonnance de 1681 ; et si ces officiers sont choisis parmi ceux des juridictions ordinaires, ils tiendront leurs registres distincts et séparés pour chaque juridiction et sans que les affaires de l'une soient confondues avec l'autre³⁶.

Les affaires de la compétence de l'amirauté sont toujours instruites et jugées conformément à l'ordonnance de la marine de 1681, et les appels sont portés au Conseil Supérieur³⁷. Sur sa fonction principale de régler les différends maritimes, se greffent deux autres responsabilités déjà bien reconnues : la perception du droit de l'Amiral sur les prises de guerre, et le contrôle de

²⁹ *Ibid.*, titre I, article 2.

³⁰ *Ibid.*, titre I, article 3.

³¹ *Ibid.*, titre I, article 5. – Jean-Baptiste Willaumez, *Dictionnaire de Marine*, Douarnenez, Le Chasse-Marée/ArMen, 1998 (réimp. de l'édition de 1831), p. 22.

³² *Ibid.*, titre I, article 6.

³³ *Ibid.*, titre I, article 7.

³⁴ *Ibid.*, titre I, article 8.

³⁵ *Ibid.*, titre I, article 9.

³⁶ *Ibid.*, titre I, article 12. J. Camille Pouliot, *Glanures historiques et légales autour de l'Ordonnance de la Marine de 1681*, Québec, Dussault & Proulx, 1925, p. 72-75.

³⁷ *Ibid.*, titre III, article 1, « Des Procédures et des Jugements ».

l'activité maritime et commerciale. L'Amiral peut établir un receveur pour délivrer ses congés et remplir d'autres fonctions prescrites³⁸. Les officiers de l'amirauté sont les seuls compétents pour l'instruction des prises amenées à leur siège en temps de guerre. Leurs procédures sont jugées par l'Amiral³⁹. En temps de paix, ces mêmes officiers jugent les prises faites sur les forbans. L'appel est porté au Conseil Supérieur⁴⁰. « Les demandes pour le payement [...] de la cargaison d'un vaisseau prêt à faire voile pour revenir en France, sont jugées sommairement et exécutées nonobstant l'appel, et sans préjudice » pour ses officiers et propriétaires. Les détenteurs des marchandises peuvent être contraints à la vente de leurs effets, s'il est besoin d'en acquitter le prix. Lorsque le paiement n'est pas contesté, « la sentence de l'amirauté sera toujours exécutée par provision, nonobstant l'appel, et sans préjudice » pour celui qui en donne caution⁴¹.

La surveillance administrative devient l'occupation première des officiers de l'amirauté, car, contrairement à l'activité judiciaire, elle concerne tous les bâtiments maritimes, tous les capitaines, et implique de multiples procédures, dont voici les principales : l'enregistrement et la certification des rôles d'équipage, l'enregistrement des contrats d'achat de bâtiments maritimes, l'enregistrement des déclarations de construction de navire ou d'avaries, l'enregistrement des procès-verbaux de jauge et de décharge, l'enregistrement des inventaires, des estimations et des ventes aux enchères, l'enregistrement des partages des biens sauvés des naufrages, la vérification des congés des capitaines et des matelots, l'expertise sur les cargaisons et les bâtiments de mer, etc.

Aucun vaisseau ne doit sortir des ports et havres des colonies et des établissements français à destination de la France, ou de quelque autre colonie, sans congé de l'Amiral enregistré au greffe de l'amirauté de son lieu de départ à peine de confiscation du vaisseau et de son chargement⁴². Le roi interdit aux gouverneurs des colonies ou aux lieutenants des places et autres officiers militaires d'accorder des congés, passeports, et sauf-conduits pour aller en mer. Par ailleurs, il est défendu aux maîtres ou capitaines de vaisseaux d'en prendre sous peine de confiscation de leur navire et de leurs marchandises. Ceux qui ont donné ces autorisations, sont tenus aux dommages et intérêts causés⁴³. Les officiers supérieurs navigants sont tenus de prendre un congé du receveur de l'amirauté pour retourner à leur port d'origine, s'il est situé hors de l'amirauté

38 *Ibid.*, titre II, article 1, « Du receveur de l'Amiral ».

39 *Ibid.*, titre III, article 2, « Des Procédures et des Jugements ».

40 *Ibid.*, titre III, article 3, « Des Procédures et des Jugements ».

41 *Ibid.*, titre III, article 4, « Des Procédures et des Jugements ».

42 *Ibid.*, titre IV, article 1, « Des Congés et rapports ».

43 *Ibid.*, titre IV, article 2, « Des Congés et rapports ».

où ils ont fait décharger leur cargaison⁴⁴. Lorsqu'un gouverneur donne à un maître ou capitaine de vaisseau des ordres dont l'exécution est importante pour le service du roi, il doit l'inscrire au dos du congé de l'Amiral et signer suivant une formule mentionnée à la fin du règlement⁴⁵.

Les maîtres et capitaines des bâtiments dont la navigation ordonnée consiste à porter des sucres ou autres marchandises d'un port à un autre dans la même île d'Amérique, et ceux qui naviguent d'île en île et vont de la Martinique vers d'autres îles françaises des Antilles, ou l'île de Cayenne, en Guyane, à la côte de Saint-Domingue et à l'île de la Tortue, doivent prendre des congés de l'Amiral valables pour un an⁴⁶. De même, ceux qui font leur commerce ordinaire à l'Île Royale, de port en port, ou qui vont vers les îles adjacentes, à celles du Golfe Saint-Laurent et sur ses côtes, doivent se munir de congés de l'Amiral donnés pour un an. Toutefois, s'ils viennent à Québec, ils doivent prendre un nouveau congé⁴⁷, les sièges d'amirauté de l'Île Royale et du Canada appartenant à deux colonies distinctes. De plus, avant de recevoir leur congé, les maîtres des bâtiments doivent affirmer sous serment au greffe qu'ils ne vont dans aucune île ou côte étrangère sous peine de confiscation de leur vaisseau et de ses marchandises, ainsi que de 300 livres d'amendes dont ils donnent caution⁴⁸. Bien que le roi dispense les maîtres des bâtiments maritimes, naviguant d'île en île, de renouveler les formalités à chaque voyage pendant une même année, ils sont tout de même « tenus de faire viser par le greffier de l'amirauté leur congé à chaque voyage et s'ils ont trouvé les débris de quelque navire, vu quelque flotte, ou fait quelque rencontre considérable en mer », ils doivent faire rapport aux officiers de l'amirauté sans frais⁴⁹.

Tous les voyageurs sont soumis aux juridictions militaires et maritimes. Dans tous les cas, les congés accordés aux officiers des navires qui retournent en France ne peuvent être délivrés par le receveur de l'amirauté, ni être enregistrés à l'amirauté, qu'après en avoir averti le gouverneur de la colonie. De même, ils ne peuvent ramener des passagers, ou des habitants, sans la permission expresse du gouverneur⁵⁰. Aussi, les congés pour la pêche ne sont-ils délivrés qu'avec le consentement du gouverneur qui doit empêcher qu'on en abuse pour faire le commerce avec les étrangers.

Tous les capitaines de navires arrivant dans les colonies, ou les établissements français, sont tenus de faire leur rapport au lieutenant de l'amirauté,

44 *Ibid.*, titre IV, article 3, « Des Congés et rapports ».

45 *Ibid.*, titre IV, article 4, « Des Congés et rapports ».

46 *Ibid.*, titre IV, article 5, « Des Congés et rapports ».

47 *Ibid.*, titre IV, articles 6 et 8, « Des Congés et rapports ».

48 *Ibid.*, titre IV, article 7, « Des Congés et rapports ».

49 *Ibid.*, titre IV, article 13, « Des Congés et rapports ».

50 *Ibid.*, titre IV, article 9, « Des Congés et rapports ».

vingt-quatre heures après leur arrivée au port, sous peine d'amende arbitraire⁵¹, à l'exception de ceux qui arrivent à l'Île Royale pour la pêche et entrent dans les ports ou havres où il n'y a pas de représentant de l'amirauté. Alors, ils sont tenus de faire leur rapport à l'amirauté la plus proche un mois au plus tard après le jour de leur arrivée⁵². Le roi défend aux maîtres de décharger aucune marchandise avant d'avoir fait leur rapport, sauf en cas de péril imminent, sous peine de punition corporelle et de confiscation des marchandises déchargées⁵³. En faisant leur rapport, les capitaines présentent de nouveau leur congé. Ils déclarent le temps et le lieu de leur départ, le port et le chargement de leur navire, la route qu'ils ont suivie, les dangers qu'ils ont courus, les désordres survenus à bord de leur vaisseau et toutes les circonstances de leur voyage. Les maîtres des navires arrivant des colonies françaises ou dans les ports de France sont également tenus de déclarer comment ils ont été reçus dans les colonies, de quelle manière s'y rend la justice, quels sont les frais et les avanies qu'ils ont été obligés de payer⁵⁴. Ils soumettent aussi leur journal de voyage qui, s'ils le désirent, leur est rendu par les officiers de l'amirauté au bout de huit jours, après en avoir extrait les informations qui peuvent servir à l'amélioration de la navigation⁵⁵. Le roi enjoint aux officiers d'amirauté d'interroger exactement les maîtres et capitaines, de recevoir les plaintes des passagers et des matelots, et d'en dresser un procès-verbal qu'ils sont tenus d'envoyer à l'Amiral de France⁵⁶. Le procureur du roi de chaque siège d'amirauté est également tenu d'envoyer, à la fin de chaque année, à l'Amiral, un état des officiers de sa juridiction et de ce qui s'y est passé d'important, ainsi que la liste des bâtiments qui y sont arrivés, avec le jour de leur arrivée et de leur départ⁵⁷.

L'ORGANISATION DE LA JUSTICE EN NOUVELLE-FRANCE

Il est important de comprendre les recours en justice possibles en Nouvelle-France⁵⁸. Depuis la basse justice seigneuriale, les requérants peuvent s'adresser à une cour d'appel et ainsi, en principe, remonter jusqu'au roi. En ce qui concerne l'amirauté, c'est auprès de l'Amiral et indirectement du roi que la justice maritime trouve recours. Les cours de l'amirauté jugent les affaires maritimes et toutes les disputes qui surviennent pendant la navigation. C'est

51 *Ibid.*, titre IV, article 11, « Des Congés et rapports ».

52 *Ibid.*, titre IV, article 12, « Des congés et rapports ».

53 *Ibid.*, titre IV, article 14, « Des congés et rapports ».

54 *Ibid.*, titre IV, article 17, « Des Congés et rapports ».

55 *Ibid.*

56 *Ibid.*

57 *Ibid.*, titre IV, article 12, « Des Congés et rapports ».

58 Annexe 1.

par l'intermédiaire du Conseil Supérieur et de l'intendant de justice de la Nouvelle-France que s'effectuent ces recours dans la colonie.

Il en va de même à l'Île Royale, avec quelques adaptations à l'organisation militaire de la forteresse de Louisbourg⁵⁹. Cela semble compliqué mais en réalité plusieurs postes sont honorifiques. Dès 1714, dans le ressort de l'île, la justice est administrée par le commissaire ordonnateur, représentant de l'intendant de la Nouvelle-France et du ministre de la Marine de France. Un Conseil Supérieur est créé pour servir de cour d'appel. En raison de la faible population, le tribunal du bailliage ne fut établi qu'en 1734. Jusqu'à sa création, le Conseil Supérieur fut le tribunal de première instance dans les causes civiles et criminelles. Au début, le Conseil Supérieur de Louisbourg était composé du gouverneur et de l'intendant de la Nouvelle-France, du gouverneur de l'Île Royale, du lieutenant du roi, du commissaire ordonnateur et de deux conseillers titulaires choisis parmi les habitants de Louisbourg. Mais la présence du gouverneur et de l'intendant de la Nouvelle-France aux séances du conseil tenues à Louisbourg – à près de mille kilomètres de Québec – était physiquement impossible et simplement théorique. Comme la législation en vigueur exigeait que les causes criminelles soient entendues par un minimum de cinq juges, et les causes civiles par trois, le personnel du Conseil était limité⁶⁰.

168

Les postes du Conseil Supérieur sont occupés par des militaires, des administrateurs civils et des marchands⁶¹. Les gouverneurs nommés à Louisbourg sont pour la plupart originaires du Sud-Ouest de la France ; la majorité des notables et des fonctionnaires proviennent de la même région. Le gouverneur, représentant le roi, est le chef militaire de la ville fortifiée et de la colonie ; il occupe une position honorifique au Conseil Supérieur. La présidence du conseil revient au commissaire ordonnateur, représentant l'intendant, autorité judiciaire et administrative. En fait, le gouverneur et son adjoint, le lieutenant du roi, ne peuvent que participer aux délibérations et prendre part aux votes. Les conseillers sont en majorité des marchands. Les autres membres du conseil sont des notaires et des officiers. Seuls les conseillers titulaires et les procureurs touchent un salaire annuel. Greffiers et huissiers sont payés à l'acte.

Selon Gilles Proulx, les sièges de l'amirauté ont fonctionné sans trop de complications jusqu'en 1758, avec un personnel réduit qui y fit une assez longue carrière⁶². À Louisbourg, la cour de l'amirauté tint ses audiences, les mardis et samedis de chaque semaine, dans la maison du lieutenant général.

59 Annexe 2.

60 Gilles Proulx, *Tribunaux et lois de Louisbourg*, op. cit., p. 3-5.

61 *Ibid.*, p. 3.

62 *Ibid.*, p. 15. – Annexes 3-4.

Un seul normand y travailla, Michel Néel, huissier de 1749 à 1758, originaire de Saint-Malo-de-la-Lande, près de Granville.

À partir de 1714, Louisbourg remplace Plaisance comme premier port morutier de la Nouvelle-France⁶³. Sa cour d'amirauté s'occupe particulièrement des questions relatives à la pêche et au commerce des capitaines qui viennent en pêche et en troque. Les officiers de l'amirauté règlent les contestations entre marins, capitaines, marchands et habitants pêcheurs, les conflits à la suite de la location d'une grève, les poursuites pour refus de paiement de marchandises ou incapacité de fournir les quintaux de morue promis. Il n'est pas toujours aisé de rendre justice et de faire respecter les règlements et ordonnances. Encore faut-il se saisir des contrevenants comme en témoignent les deux cas qui suivent. En 1720, trois ans après la création du siège de l'amirauté de Louisbourg, deux capitaines bretons font fi de la justice à l'Île Royale. Le capitaine du Bocage, commandant le vaisseau *L'Aimable* de Saint-Malo, s'empare du contrat de propriété d'une concession en guise de remboursement de la dette d'un habitant de Louisbourg; sans congé, il se rend dans le golfe Saint-Laurent pour prendre possession de la propriété. Pour sa part, Pierre Leduc, capitaine du navire *Le Jupiter* de Saint-Malo⁶⁴, sans tenir compte de la sentence d'un jugement exigeant le remboursement *au prorata* des créanciers, saisit les morues sèches d'un habitant pêcheur de l'île Scatarie. En dépit des ordres du commissaire ordonnateur, Jacques-Ange Le Normand de Mézy, qui l'oblige à restituer vingt quintaux de morue, Leduc en appelle au Conseil Supérieur « comme s'il s'agissait d'une simple affaire de police ». Mézy ordonne un second jugement mais Leduc refuse d'obéir. Le commissaire ordonnateur prie les officiers de l'amirauté de lui refuser son congé avant qu'il ne satisfasse la sentence du jugement. Leduc s'en moque. Le gouverneur envoie un sergent et quatre mousquetaires à bord du *Jupiter* pour lui ramener Leduc. Mais ce dernier met les voiles, le 9 novembre, « sans passeport de l'amirauté », et en enlevant le sergent, qu'il renvoie à terre après être sorti du port. Le gouverneur de Saint-Ovide affirme dans une lettre soumise à la délibération du conseil de la Marine que « jamais insolence n'a été poussé si loin, ni de si dangereuse conséquence ». Il supplie le Conseil, « pour l'exemple, de faire renvoyer cet homme prisonnier à l'Isle Royale et [...] ordonner en même temps la punition qu'il méritera⁶⁵ ».

63 Annexe 5.

64 Service historique de la Défense à Brest (désormais SHD-Brest), 1P7-80, pièce 2, Rôles d'équipage, Département de Saint-Malo, 1720, Rôle d'équipage du navire *le Jupiter*, appartenant à Joseph Dubournay, navire sacque transportant plusieurs passagers de l'île Royale à Saint-Malo. Pierre Leduc maintenait ainsi le commerce et la pêche à l'île Scatarie et à Louisbourg, entrepris deux ans plus tôt par Jacques Dubournay, alors armateur et capitaine du navire *le Joseph* de Saint-Malo (SHD-Brest, 1P7-79, 1718, pièce 8).

65 ACF, C¹C, vol. 15, pièce 176, 18 mars 1721, Correspondance générale : Amérique du Nord.

En 1719, le comte de Saint-Pierre a reçu en concession l'île Saint-Jean et les îles environnantes, à la condition de les coloniser. Robert-David Gotteville de Belile, commandant dans ces îles, affirme que les pêcheurs de l'Île Royale viennent pêcher la morue dans les eaux concédées au comte de Saint-Pierre, privant ainsi ses colons de leur gagne-pain. Gotteville fait saisir des bateaux de pêche appartenant à deux pêcheurs de l'Île Royale, ce qui a d'importantes répercussions juridiques. Les pêcheurs du Cap-Breton portent plainte à l'amirauté de Louisbourg qui leur accorde gain de cause et ordonne à Gotteville de rembourser les dommages et les frais. Ce dernier porte sa cause en appel au conseil supérieur de Louisbourg où le jugement est maintenu. Il s'adresse ensuite au conseil du roi qui, par un décret daté du 22 mars 1722, renverse la décision et accorde au comte de Saint-Pierre les droits de pêche exclusifs dans les eaux entourant ces îles. De plus, le décret soustrait à la juridiction de l'amirauté de Louisbourg tout litige concernant les droits de pêche et stipule que toutes les causes de cette nature seront désormais entendues devant le commissaire ordonnateur à Louisbourg⁶⁶.

À Louisbourg, on rencontre aussi de jeunes marins qui se présentent à l'examen de pilote hauturier, car il semble plus facile d'y obtenir son certificat. Cependant, la lettre de maîtrise accordée est parfois révoquée comme ce fut le cas pour Jean Avice, de Saint-Malo. Sa lettre, obtenue le 17 novembre 1734, a été jugée irrégulière et cassée par Maurepas en 1736, en raison de la jeunesse et de l'inexpérience du nouveau pilote⁶⁷.

Ouvert toute l'année, contrairement à celui de Québec, le port de Louisbourg, reçoit un plus grand nombre de navires français, et parfois des bâtiments d'Espagne, des Pays-Bas et d'Angleterre, ainsi que les vaisseaux de la Compagnie des Indes, qui reviennent de leur tour du monde, après avoir contourné l'Amérique du Sud. Les archives des sièges d'amirauté en Nouvelle-France auraient pu fournir d'autres informations sur les mouvements des navires entre Québec et la France, l'Île Royale, l'Acadie, les Antilles et la Nouvelle-Angleterre ; malheureusement, les lacunes sont trop nombreuses. Il faut, simplement, compter sur les archives de l'amirauté des ports français en métropole et aux Antilles pour évaluer le nombre de navires, leur provenance et leur destination⁶⁸.

66 Mary MacDougall Maude, « Robert-David Gotteville de Belile », dans *Dictionnaire biographique de Canada, op. cit.*, vol. 2, p. 263-264.

67 AD 17, B, vol. 6110, pièce 23, Amirauté de Louisbourg, « Lettre de Maurepas envoyant un arrêt qui casse la nomination irrégulière faite par les officiers de l'amirauté à Louisbourg, de Jean Avice, de Saint-Malo, comme pilote hauturier, capitaine et maître de navire ».

68 Jacques Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles, op. cit.*, p. 4.

L'amirauté a également pour rôle de contrôler, sinon d'empêcher, le commerce avec l'étranger :

Il est défendu à tous marchands, maîtres, capitaines et autres gens de mer, navigants dans les mers de l'Amérique, d'y faire aucun commerce avec les étrangers et d'aborder dans ce dessein les côtes ou îles de leurs établissements, sous peine pour la première fois de la confiscation des vaisseaux qui y auront été, et de leur chargement, et de l'envoi aux galères des maîtres et des matelots qui auront fait cette navigation, en cas de récidive⁶⁹.

Pourtant, depuis la fondation des colonies, sous prétexte de la disette de vivres ou du manque de provisions, les gouverneurs de Port-Royal, en Acadie, et de Plaisance, à Terre-Neuve, avant le traité d'Utrecht, puis ceux de Louisbourg, à partir de 1714, s'arrogent le pouvoir de permettre ou d'interdire le commerce avec les maîtres des navires provenant des colonies anglaises⁷⁰. Ils autorisent les capitaines américains à décharger leurs marchandises. Le gouverneur compte souvent parmi les premiers acheteurs. La concurrence étrangère suscite de vives réactions des capitaines et armateurs français, en particulier des Malouins, qui interviennent à quelques reprises contre le gouverneur de Louisbourg, Saint-Ovide de Brouillan. Quelques capitaines de Saint-Malo n'hésitent pas à capturer des navires anglais commerçant dans les havres de l'Île Royale. En 1716, Michel Poitevin du Radet et Jacques Meslé de Grand Clos, officiers à bord du *Joseph*, de Saint-Malo, se saisissent d'un brigantin anglais qui commerce du tabac, de l'eau-de-vie et des vivres dans le havre de Scatarie. Le chevalier de Ligondès, major à l'Île Royale, les oblige à relâcher leur prise⁷¹. En septembre 1727, c'est le capitaine du *Prudent* de Saint-Malo, Alexandre Cotterel de la Conterie, qui prend un brigantin américain dans le port de Louisbourg. Le gouverneur de Louisbourg fait emprisonner Cotterel pendant huit jours, le temps de libérer l'équipage étranger⁷². L'année suivante, en 1728, Cotterel présente une requête adressée à Maurepas contre Saint-Ovide favorisant le commerce anglais à l'Île Royale⁷³. Lefer de Beauvais, armateur représentant les négociants de Saint-Malo, appuie la plainte de Cotterel auprès du ministre de

69 BANQ, TP1, série 36, Fonds du conseil souverain, pièce 546, 12 janvier 1717, « Règlement au sujet des sièges d'Amirauté que le Roi veut établir dans tous les ports des îles et colonies françaises en quelque partie du monde qu'elles soient situées », article 16 du titre IV, « Des Congés et rapports ».

70 AD 17, B 6110, fol. 18, 19 avril 1735, Amirauté de Louisbourg, Correspondance générale.

71 Archives départementales d'Ille-et-Vilaine (désormais AD 35), sous-série 9B, Amirauté de Saint-Malo, « Enregistrements des rapports des capitaines du commerce et corsaires », registre 483, fol. 35, 20 novembre 1716.

72 *Ibid.*, registre 494, fol. 51, 1^{er} juin 1728. ADC, série B, vol. 51, fol. 62, 3 août 1728.

73 ACF, B3, Fonds de la Marine, Lettres reçues, vol. 327, fol. 313-313v^o, 1728.

la Marine⁷⁴. Bien que le ministre ait désapprouvé le gouverneur, les officiers de l'amirauté furent bâillonnés par le représentant du roi à l'Île Royale. En 1734, ce fut au tour de Pierre de La Rue, capitaine du Saint-Laurent, de saisir deux goélettes américaines⁷⁵. Cette confiscation fut approuvée par le ministre de la Marine en dépit des protestations de Saint-Ovide.

Dans tous les ports français, les capitaines doivent présenter deux déclarations détaillées dans les vingt-quatre heures suivant leur arrivée, l'une à l'amirauté qui vérifie l'aspect maritime du voyage, l'autre au domaine, qui contrôle la nature commerciale du chargement. Les enquêtes, l'enregistrement des congés et des commissions en guerre, des rapports des capitaines et des déclarations d'avarie constituent la routine. L'amirauté procède aussi à l'inventaire et à la vente des cargaisons saisies. Toutefois, à Louisbourg les inventaires des biens des pêcheurs et des matelots décédés en mer sont réservés au bailliage, à partir de 1734.

172

Les manquements à la réglementation des congés semblent tout de même assez rares. Les bâtiments maritimes qui viennent de France ont été contrôlés à plusieurs reprises. Ils sont généralement munis des documents requis. Les poursuites pour absence de congé visent davantage des capitaines canadiens, car les pêcheurs du Bas-Saint-Laurent ne voient pas la nécessité de parcourir cent kilomètres pour demander un congé au siège de l'amirauté de Québec avant d'aller pêcher dans l'estuaire ou le golfe du Saint-Laurent ! C'est seulement lorsqu'ils vont vendre leurs poissons dans la capitale qu'ils sont contrôlés. Alors, ils prennent un congé daté du 1^{er} janvier, pour la durée d'un an, comme l'autorise le règlement⁷⁶.

QUELQUES CAUSES EXCEPTIONNELLES

Avant la création du siège de l'amirauté à Québec, les armateurs et les négociants de La Rochelle, qui sont les plus nombreux à venir en Nouvelle-France, ont un courtier ou un procureur les représentant devant le Conseil Supérieur de Québec. Le négociant Louis Landron joue ce rôle de 1709 à 1720. Par la suite, quelques marchands originaires de Normandie font de même. Certains occupent une position bien en vue dans le commerce maritime et l'exportation des fourrures. Les cousins François Havy et Jean Lefebvre, deux Cauchois représentant Robert Dugard de Rouen, sont bien connus. Ils sont impliqués

74 *Ibid.*, fol. 310-311v^o, 23 juin 1728.

75 AD 17, B, vol. 268, 1731-1734, fol. 188-191, Amirauté de Louisbourg, Audiences et jugements civils. *Le Saint-Laurent, 1729-1730, 1732, 1734-1735*, dans Roger Marin-Desgrèves et Julien Thomas-Cadiou, *Navires de Saint-Malo (xvii^e et xviii^e siècles)*, Rennes, Association Parchemin, 1992, p. 132, n^o 4692.

76 BAnQ, TP1, série 36, Fonds du conseil souverain, pièce 546, 12 janvier 1717, « Règlement au sujet des sièges d'Amirauté... », titre IV, article 8, « Des Congés et rapports ».

dans quelques causes de plus ou moins grande importance. Par exemple, ils sont poursuivis par la succession du capitaine Vincelotte du Hautmesnil pour rupture de bail, cause renvoyée en 1742 ! Eux-mêmes poursuivent le maître boulanger, Pierre Chaloult, pour manquement à la fourniture de biscuit, et Jacques Perreault pour remboursement du prix d'un câble : des peccadilles ! Mais on les retrouve, contre l'ingénieur Jean-Baptiste De Couagne, exigeant la visite d'un navire tout neuf par les charpentiers jurés, pour vérifier la conformité du nouveau bâtiment qui ne rencontre pas les conventions établies. De Couagne est condamné à payer 980 livres pour effectuer les travaux mais l'ingénieur poursuit à son tour les négociants normands qui doivent lui payer 4 550 livres pour le bâtiment construit !

Outre Dugard de Rouen, un autre négociant armateur normand, méconnu celui-là, est impliqué dans le commerce des fourrures à Québec : il s'agit de Pierre Levieux⁷⁷. Levieux et Compagnie arment *La Minerve*, pour Québec, sous le commandement de François Pétrimoux, en 1737 et en 1739. Pierre Levieux est impliqué pendant près de cinq ans, de 1738 à 1743, dans une poursuite devant la cour de l'amirauté à Québec, et au Conseil Supérieur de la Nouvelle-France. Ses créanciers, Jayat, Larcher, Parent, Voyer, Paget et Compagnie, des négociants parisiens, le poursuivent pour la somme considérable de 39 496 livres. C'est chez les commissionnaires de Levieux à Québec – Jean Dumont, Martel de Belleville – et chez le capitaine Jean-Baptiste Hivert que ses créanciers tentent d'obtenir remboursement et de faire saisir les avoirs de Levieux. David Turpin, un autre marchand normand résidant à Québec, agit comme procureur du marchand rouennais. Cette affaire, au retentissement énorme dans la colonie, s'éteint pour des montants dérisoires et la vente d'un vieux bateau délabré⁷⁸.

À Québec, parfois, mais surtout à Louisbourg, les causes entendues par les procureurs de l'amirauté concernent des situations conflictuelles entre les capitaines et leurs équipages, pour désertion, réclamation de gages, de nourriture, de passage en France, etc. La capture de matelots ou l'embauche illégale de déserteurs est fréquente au bout du monde où l'on manque toujours de main-d'œuvre. La plupart du temps, les capitaines préfèrent régler leurs différends au retour dans leur port d'attache où ils connaissent les officiers.

77 Pierre Dardel, *Navires et marchandises dans les ports de Rouen et du Havre au XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1963, p. 422.

78 « Cause entre les sieurs Jean Dumont et Martel de Belleville, commissionnaires du sieur Le Vieux et compagnie, demandeurs, ledit sieur Dumont comparant tant pour lui que pour ledit sieur Belleville, assisté du sieur Poirier, leur procureur, le sieur Turpin, commissionnaire du sieur Le Vieux et compagnie, défendeur, comparant par le sieur Panet, son procureur, ledit défendeur est condamné à remettre aux demandeurs un compte de balance et les pièces de justification », BAnQ, TP2, série 11, sous-série 1, Nouvelle-France, Amirauté de Québec, pièce 25 (14 octobre 1741) et Procès-verbaux des séances, du 1^{er} juillet 1741 au 28 septembre 1742.

Cependant, une avarie ou un abordage les obligent à des procédures qui prolongent indûment le séjour en Nouvelle-France.

C'est le cas de la *Marianne* de Saint-Malo qui s'échoue à la pointe ouest de l'île Verte, sur le fleuve Saint-Laurent, à 225 kilomètres à l'est de Québec, le 14 juin 1725. Son capitaine, André Corneille, est obligé de séjourner plus d'un an au Canada, aux prises avec les radoubs et, surtout, poursuivi devant la cour de l'amirauté par son équipage. En appel devant le Conseil Supérieur, il obtient en partie raison, mais les conventions inscrites au rôle d'équipage l'obligent à accorder congé à ses matelots, à payer leur salaire jusqu'à la date de l'échouement, ainsi que leur nourriture et leur passage en France. Après avoir réparé son navire, il tente de faire quelque profit en effectuant deux transports de sucre de la Guadeloupe et de la Martinique vers l'Île Royale. Poursuivi par les officiers des fermes de la Martinique pour non-paiement des droits, il rentre à Saint-Malo via Le Havre, le 16 août 1728, poursuivi par son armateur et ses créanciers. On perd sa trace après la banqueroute⁷⁹.

174

Une autre affaire intéressante, et peut-être la plus cocasse, concerne le naufrage d'un navire malouin appartenant à l'armateur Louis Maugeais, le *Chat de Verné*. Ce dernier remonte le Saint-Laurent à destination de Québec en 1720. Il transporte douze passagers à la demande du gouverneur de Louisbourg et une cargaison de vin, d'eau-de-vie, des couvertures, des chapeaux et du savon chargés à La Rochelle. Le capitaine Jean-Baptiste du Clos Fresnel prend un pilote à l'île aux Coudres. En quittant l'île, le navire heurte un rocher et commence à prendre l'eau. Le *Chat de Verné* parvient devant Québec⁸⁰. Les déchargements s'effectuent sur les quais face au bassin, appelé le « Cul-de-Sac », en présence des fonctionnaires du Domaine. Une dizaine de navires y mouillent déjà; parmi eux, le vaisseau du roi, *Le Chameau*. L'espace manque pour un bateau de plus. Après quelques jours en rade, Fresnel tente de se frayer un passage. Il transporte son ancre dans une chaloupe afin de touer son navire près de la rive. Les officiers du *Chameau* l'interpellent. Fresnel fait d'abord la sourde oreille mais, au troisième appel, il doit obtempérer et se rendre à bord du vaisseau. Le *Chat de Verné* sombre dans le port et s'ouvre en deux!

Fresnel blâme les officiers de la Marine royale qui l'ont obligé à se rendre à leur bord. Ces derniers affirment avoir l'habitude d'intercepter les navires, en particulier ceux qui arborent la flamme du droit de l'Amiral. Dans les colonies,

79 SHD-Brest, 1P7-83, 1725, pièce 72; ADIV, sous-série 9B, Amirauté de Saint-Malo, « Enregistrements des rapports des capitaines du commerce et corsaires », registre 494, 17-18 août 1728. BAnQ, TP1, série 28, « Jugements et délibérations du Conseil Supérieur de la Nouvelle-France », du 2 octobre 1724 au 6 mai 1726, 18 février 1726; (Jacques Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles...*, op. cit., p. 95, n° 79)

80 Annexe 6.

à moins d'un ordre particulier du roi, les autorités sont convaincues que tout navire à portée de canon tombe sous l'autorité du gouverneur et non des officiers de la Marine dont les navires mouillent dans le havre. Les capitaines marchands n'ont aucun ordre à recevoir des officiers de la Marine royale sans l'autorisation du commandant de la colonie, mais, selon les officiers du vaisseau *Le Chameau*, un vaisseau qui arbore la flamme de l'Amiral dans le port, ne doit porter aucune autre marque de distinction que celle de « représenter l'honneur qu'il a d'être au service du Roi »⁸¹. Peine perdue! Obligé de rentrer à Saint-Malo, Fresnel confie les marchandises et les équipements sauvés du naufrage à la garde de Charles Gonteau, un marchand de Québec.

Le 11 décembre 1722, Mathieu Bertheau, un des matelots du *Chat de Verné*, de retour en Bretagne, engagé chez Gonteau pendant deux ans, se présente à l'amirauté de Saint-Malo. Il dénonce son ancien employeur de Québec pour avoir détourné la cargaison du navire coulé, son gréement et ses équipements. C'est le début d'une poursuite qui s'étend de Saint-Malo à Québec, en passant par La Rochelle. Tous les officiers des navires présents à Québec en 1720 sont interrogés. Malheureusement, en raison des nombreuses lacunes documentaires, il est impossible de connaître le fin mot de cette histoire. Quoiqu'il en soit, le réseau des sièges de l'amirauté trouve dans ce genre d'affaire toute sa raison d'être : il permet d'étendre l'instruction et l'échange d'informations dans tout le royaume et même dans les colonies.

Bien que peu nombreuses, les causes soumises au tribunal de l'amirauté à Québec sont semblables à celles portées devant les autres sièges. Limitées à 150 livres, elles consistent surtout en réclamations de billets, de fret impayé ou de dédommagements pour avarie et radoub. Celles présentées à la cour de l'amirauté à Louisbourg concernent davantage la pêche et le troc à l'Île Royale entre les capitaines marchands français et les pêcheurs résidant dans la colonie. Ces causes vont du manquement à la promesse de livraison de quintaux de morue à l'exigence du respect d'un contrat ou d'une réclamation des gages des matelots. De plus, les interventions du gouverneur bâillonnent parfois les officiers de l'amirauté, sans parler des privilèges accordés à de riches et influents particuliers, comme le comte de Saint-Pierre. Les affaires importantes sont jugées par le Conseil Supérieur sinon par de plus hautes instances.

La Nouvelle-France est un immense territoire, un empire dit-on, mais sa capitale est un bien petit monde, avec 2 300 habitants en 1717, et environ

81 ADC, série C¹C, vol. 3, fol. 303-311, 25 novembre 1702, Correspondance générale, Amérique du Nord, P. Pastour de Costebelle au ministre.

5 000 en 1744⁸². Devant le Conseil Supérieur, il n'est pas rare de rencontrer parmi les défendeurs, quelques officiers de justice, aussi négociants, comme Jacques Lafontaine de Bellecourt, lui-même conseiller au Conseil Supérieur, poursuivi pour 858 livres, ou même des officiers de l'amirauté à Québec condamnés aux dommages, frais et dépens. Ils obtiennent facilement un sursis pour payer leur dû ! Les frères Lanouillier, contrôleurs de la Marine, également membres du Conseil Supérieur et agents du trésorier général de la Marine à Québec, témoignent assez bien du cumul des postes.

Entre 1717 et 1759, les juges, procureurs et autres officiers ont certes acquis davantage de compétence et de connaissance dans le domaine des affaires maritimes, mais ce ne fut pas toujours sans préjudice pour le commerce et la navigation. Les procès semblent davantage faire la fortune des officiers de l'amirauté et des membres du Conseil Supérieur que celle des gens de mer.

82 Yvon Desloges, *Une ville de locataires. Québec au XVIII^e siècle*, Ottawa, Lieux historiques nationaux, Service des parcs, 1991, p. 54.

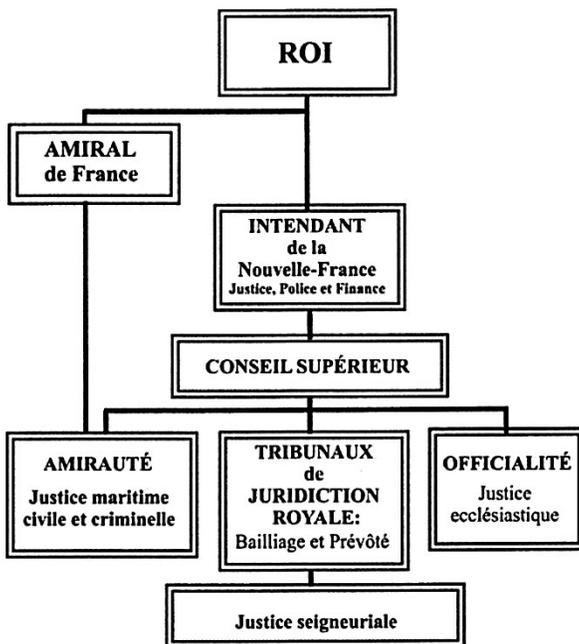


Schéma 1. Les recours en justice en Nouvelle-France, Québec, Canada
 Source : Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, p. 229.

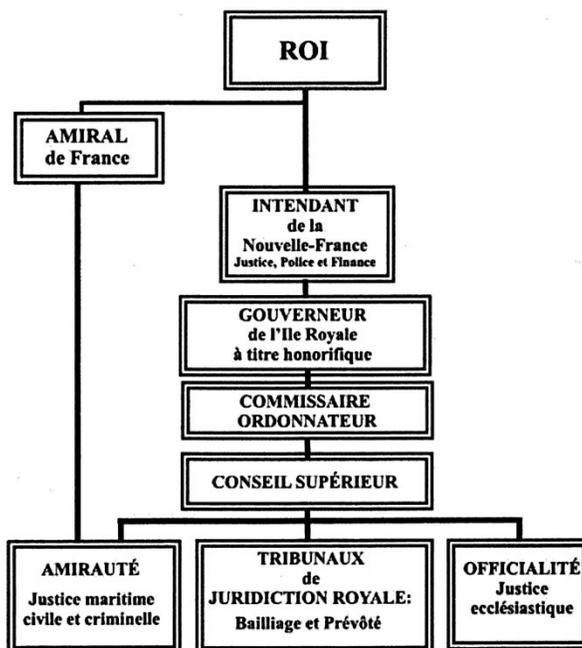


Schéma 2. Les recours en justice en Nouvelle-France, Louisbourg, Île Royale
 Sources : Marcel Trudel, *Initiation à la Nouvelle-France*, op. cit., p. 229 ;
 Gilles Proulx, *Tribunaux et lois de Louisbourg*, op. cit., p. 3-15.

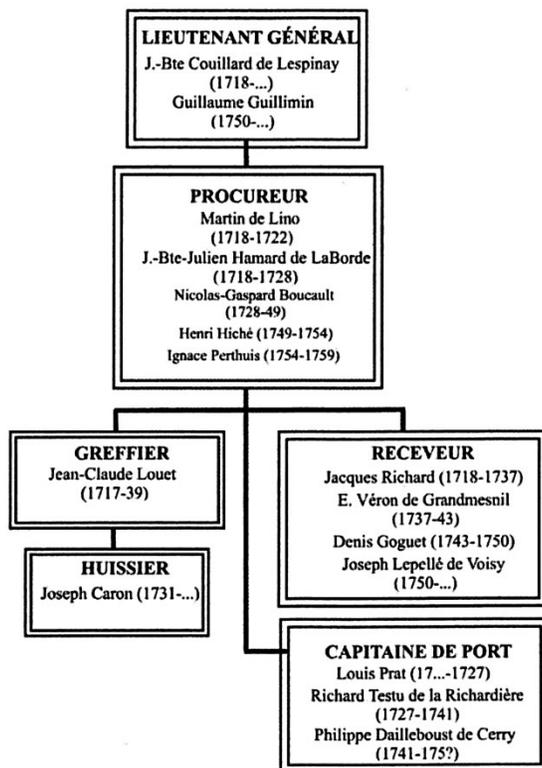


Schéma 3. Les officiers du siège de l'Amirauté à Québec
 Source : BAnQ, TS2, Amirauté de Québec, Conseil supérieur de Québec.

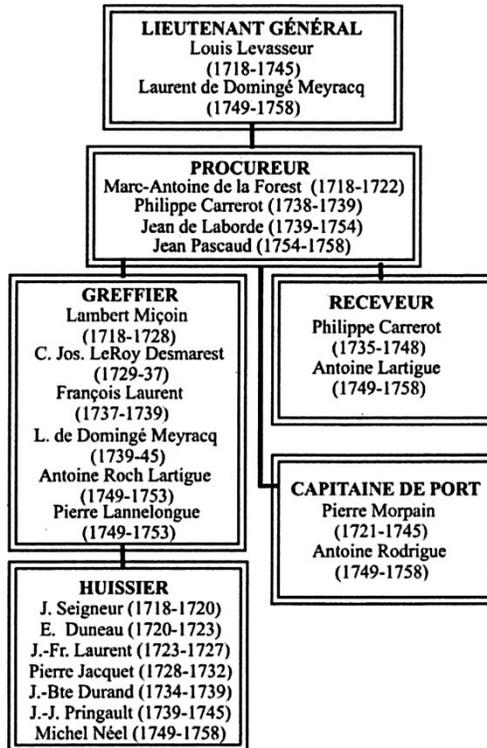


Schéma 4. Les officiers du siège de l'Amirauté à Louisbourg
 Source : Gilles Prouix, *Tribunaux et lois de Louisbourg*, op. cit., p. 15-17.

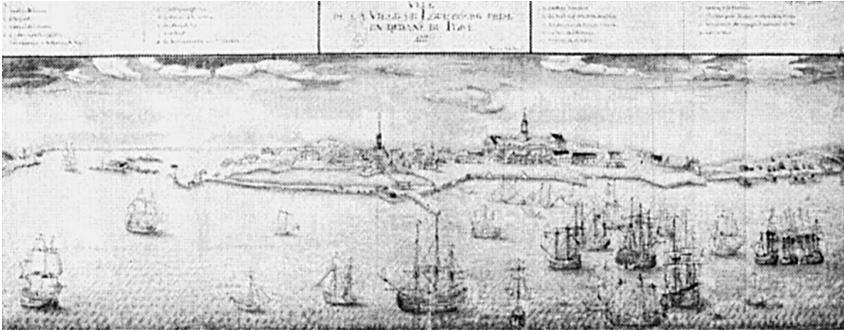


Fig. 1. Claude-Étienne Verrier, *Vue de la ville de Louisbourg prise en dedans du port*, 1731.
 Source : BnF, Département des cartes et plan, Rés. Ge. C. 5019-RCC-21811.



Fig. 2. Québec vers 1720
 Source : Gravure éditée à Paris par Chéreau (collection privée)

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 télescopent 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, 2]10, p. 6.

21 AD 17, 2]10, p. 6.

22 AD 17, 2]10, 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 clés 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 rodée.

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.

LES AMIRAUTÉS DU LANGUEDOC ET DU ROUSSILLON

Gilbert Larguier
Université de Perpignan Via Domitia

Tenter de traiter des amirautés établies autour du golfe du Lion constitue une gageure : ces institutions ont peu retenu l'attention jusqu'à une date récente et les travaux qui leur sont consacrés sont peu nombreux¹. La conservation et la

- 1 Alain Degage, « L'amirauté de "Cette" et la flotte sétoise de 1691 à 1735 », *Études sur l'Hérault*, vol. 14, n° 3, 1983, p. 15-33 ; *id.*, « L'amirauté de Cette de 1691 à 1735 : le trafic portuaire », *Études sur l'Hérault*, vol. 15, n° 4, 1984, p. 35-43 ; *id.*, « L'amirauté de "Cette" de 1691 à 1735 : la justice de mer », *Études sur l'Hérault*, n.s., 2-3, 1986-1987, p. 63-66. Jean-Gabriel Gigot, *Inventaire analytique de la sous-série 3B (Amirauté de Collioure, 1691-1790)*, Perpignan, Direction des services d'archives des Pyrénées-Orientales, 1968. Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure, 1740-1790*, thèse de droit, université de Perpignan, 1998, 2 vol. – Ceux qui ont utilisé leurs archives ne sont guère plus nombreux : Jean-Claude Gaussent : « Une fonction de l'amirauté de Sète : l'application des ordonnances de la pêche au XVIII^e siècle », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand et Jérôme Thomas (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne. Trafics et circulation. Images et représentation (XVI^e-XXI^e siècle)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2007, p. 153-163. Jean-Claude Gaussent et Robert Richard, « Un aspect du commerce maritime sétois au XVIII^e siècle : l'exportation des vins et eaux-de-vie par les bâtiments du Nord », *Bulletin du Centre d'histoire des espaces atlantiques*, Université de Bordeaux III, 1987, p. 85-135. Claude-Marie Robion, « Une dynastie d'officiers et de militaires en Narbonnais du XVII^e au XIX^e siècle, la famille d'Angles », *Bulletin de la Commission archéologique et littéraire de Narbonne*, 1990, p. 93-98. Alain Degage, « Avaries de mer, amirauté de Collioure, 1740-1790 », *Chronique d'histoire maritime*, n° 12, 1985, p. 3-14. Gilbert Larguier, « Contrebande par terre et par mer en Roussillon, 1715-1815 », *Cahiers de l'Université d'Artois*, n° 18, « Frontière et criminalité, 1715-1815 », dir. Catherine Denys, 2001, p. 59-79 ; *id.*, « Naufrages et risques saisonniers dans le golfe du Lion, XVII^e-XIX^e siècles », dans Monique Fort et Frédéric Ogé (dir.), *Risques naturels en Méditerranée occidentale*, Paris, Prodig, 2011, p. 245-252 ; *id.*, « Les naufrages miroirs de la vie maritime. Fortunes de mer le long des côtes du golfe du Lion (XVII^e-XIX^e siècle) », dans Patrick Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (XVI^e-XXI^e siècle)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2012, p. 115-132. Christophe Juhel, « Construction et ventes de navires de commerce en Roussillon au XVIII^e siècle », dans Gilbert Larguier (dir.), *Les Hommes et le littoral autour du golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècle*, Perpignan, PUP, 2012, p. 104-121. Caroline Lentz, « "Des gens de mer et des bâtiments de mer" : la réception des capitaines dans l'amirauté de Collioure », dans *ibid.*, p. 123-146. François-Pierre Blanc, « Les magistrats du tribunal de l'Amirauté de Collioure. Origine sociale et carrières (1739-1790) », dans *ibid.*, p. 147-157. – L'article de Joachim Darsel, « L'amirauté en Languedoc et Roussillon », dans *Actes du 96^e Congrès national des sociétés savantes*, Paris, Bibliothèque nationale, 1971, vol. 2, p. 9-27, fondé essentiellement sur le procès-verbal de la visite faite sur ordre du Roi, au mois de juillet 1785 dans les amirautés du Languedoc et du Roussillon par Daniel-Marc-Antoine Chardon (Archives nationales [désormais AN], C 4/176, fol. 1821-2023) comporte beaucoup d'approximations de lecture et de localisation, voire d'erreurs.

mise à disposition des chercheurs de leurs archives expliquent pour une part cette situation : rien n'a été conservé de l'amirauté de Frontignan à laquelle a été substituée celle de Montpellier et de Sète², fort peu de chose de celle d'Agde³. L'amirauté de Narbonne n'est pas mieux servie : rien ou presque ne subsiste de ses aspects spécifiques, notamment des « registres du siège principal » auxquels quelques extraits séparés font allusion. La série documentaire qui nous est parvenue, formée d'épaisses liasses, mêle sans distinction les affaires de la maîtrise des ports et de l'amirauté.

Ces faiblesses documentaires n'expliquent pas tout : les fonds de l'amirauté de Montpellier et de Sète, les plus fournis, avaient fait l'objet d'un classement et d'un répertoire précoces sans éveiller la curiosité qu'ils méritent⁴. Faut-il incriminer un faible intérêt pour les choses de la mer autour du golfe du Lion, ou, comme l'a suggéré Louis Dermigny fin connaisseur des échanges maritimes et pertinent historien de Sète⁵, le repli terrien du XIX^e siècle consécutif au triomphe de la vigne contemporain du classement et de la mise à disposition des archives⁶? Quelles qu'en soient les raisons, les lacunes documentaires rendront difficile la vision d'ensemble équilibrée des amirautés créées autour du golfe du Lion qu'il serait souhaitable d'atteindre.

202

DES CRÉATIONS TARDIVES

La création des sièges d'amirautés est une étape décisive du contrôle du littoral par la monarchie, mais celui-ci a été inégal jusqu'à une date relativement tardive : le pourtour du golfe du Lion fit longtemps figure de tâche blanche. L'érection des amirautés y date de 1630 seulement, ce qui peut étonner étant donné la précocité du rattachement du Languedoc au royaume avec la tentative d'y fonder un port – Aigues-Mortes –, et la proximité de la Provence, pourvue de longue date, dont les sièges avaient été réorganisés en 1555⁷.

Ce fut une création tardive, hésitante aussi, qui témoigne d'une médiocre connaissance du littoral et de sa vie maritime. C'est par l'édit donné à Lyon au mois d'août 1630 que la lacune languedocienne fut comblée. Il créait quatre sièges principaux – Narbonne, Sérignan, Agde, Frontignan –, et trois sièges

2 Le nom originel de Cette – « l'île de Cette » – n'est plus employé aujourd'hui. Il a été remplacé par Sète.

3 Archives communales d'Agde, HH.

4 Par M. de La Pijardière, publié en 1860.

5 Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port. Sète de 1660 à 1880*, Sète, Institut d'études économiques maritimes et commerciales, 1955.

6 Emmanuel Le Roy Ladurie, *Paris-Montpellier P.C.-P.S.U.*, Paris, Gallimard, 1982, p. 219 ; Patrick Louvier (dir.), *Le Languedoc et la mer (XVI^e-XXI^e siècle)*, op. cit., p. 258.

7 Jean-Marc David, *L'Amirauté de Provence et les mers du Levant*, thèse de droit, Aix-en-Provence, 1942.

particuliers – Leucate, Vendres, Aigues-Mortes⁸. Le délai mis à le transmettre au parlement de Toulouse pour y être enregistré vient des remarques faites sur les sièges envisagés, trop nombreux, trop proches, ou n'ayant qu'une activité maritime discontinuée. L'arrêt d'enregistrement du 2 octobre 1632 les réduisit à cinq : trois généraux – Narbonne, Agde, Frontignan –, deux particuliers – Sérignan et Aigues-Mortes. Leucate il est vrai, Vendres plus encore, au fond d'une lagune en voie de fermeture et distant de moins de cinq kilomètres de Sérignan, ne disposaient pas d'un port à proprement parler. Tout laisse à penser que le maillage des sièges d'amirautés décalqua celui des maîtrises des ports car se trouvèrent promus les bureaux les plus proches de la mer et leur hiérarchie correspondit à leur rendement⁹.

L'arrêt d'enregistrement énonçait leurs limites ainsi : Aigues-Mortes, de l'embouchure du Rhône jusqu'à Melgueil ou Mauguio inclusivement ; Frontignan depuis Pérols jusqu'à « la montagne de Virgile qui est à l'orient du cap de Sette » ; Agde, depuis ce cap jusqu'à Vias ; Sérignan, depuis Vias jusqu'au grau de Vendres inclusivement ; Narbonne, depuis ce grau jusqu'à Leucate. Ces bornes correspondaient aux caractéristiques principales de la côte : la « montagne de Cette » située à peu près au milieu du golfe, les graus par où les lagunes communiquaient avec la mer. Depuis ces passes incommodes, il fallait tirer des lignes droites jusqu'à la terre ferme. Celles-ci donnaient en profondeur l'étendue du ressort des amirautés. C'est la différence entre le bord de la Méditerranée, mer sans marée, et les côtes du Ponant, où les compétences des officiers remontaient le long des berges des fleuves et des rivières jusqu'au point où les grandes marées se faisaient sentir. La date de la création des amirautés languedociennes n'est pas fortuite. Elle suit de près la paix de Grâce d'Alès (28 juin 1629) qui met fin aux guerres de Religion ainsi que la réunion en une seule cour des comptes, aides et finances de Montpellier des deux institutions financières créées aux xv^e et xvi^e siècles (juillet 1629), et participe donc de la réorganisation administrative de la province.

Dans quels délais et selon quelles modalités ces nouvelles institutions furent-elles mises en place ? La carence documentaire ne permet pas de le

- 8 Chacun d'eux devait être composé d'un conseiller du roi lieutenant général, d'un lieutenant particulier, d'un procureur du roi, d'un receveur des amendes, d'un greffier-garde-scel, d'un capitaine garde-côtes, d'huissiers, trois pour les sièges principaux (deux huissiers audienciers, un visiteur), deux seulement pour les sièges particuliers (un audiencier, un visiteur).
- 9 Celles-ci – trois maîtrises générales disposant de bureaux particuliers – avaient été créées par lettres patentes du 14 novembre 1551. Concernant la répartition des sièges : Gilbert Larguier, *Le Drap et le grain en Languedoc, Narbonne et Narbonnais, 1300-1789*, Perpignan, PUP, 1996, p. 567-575. Cette hypothèse est fondée sur les recettes encaissées à la fin du xvi^e siècle. La nature et l'importance des flux de marchandises n'avaient pas changé de manière significative depuis ce moment-là.

savoir. Simplement, on peut observer qu'à Narbonne l'amirauté se greffa sur la foraine, en place déjà depuis le milieu du siècle précédent. Ce maillage administratif fut profondément remanié à la fin du XVII^e siècle. Deux raisons y contribuèrent : l'annexion au royaume de la province du Roussillon par le traité des Pyrénées (1659), la fondation du port de Sète conçu pour devenir la terminaison du canal des Deux-Mers. C'est en effet le même édit « de création de plusieurs offices dans les amirautés », du mois d'avril 1691, qui créa les sièges particuliers de Collioure et de Montpellier¹⁰. À nouveau on constate un manque de préparation : l'édit créait à Toulouse un siège général d'amirauté et table de marbre dont la juridiction devait s'étendre au ressort du parlement de Toulouse ; il fut supprimé dix mois plus tard.

204

Le nombre de sièges et l'étendue de leur ressort manquaient aussi de précision. Si l'on compare avec 1630, cela venait en partie d'un changement de méthode : la délimitation des ressorts des nouveaux sièges était remise aux intendants des deux provinces. Cela ne posait pas de problème en Roussillon. En Languedoc, l'édit de 1691 citait Narbonne et Aigues-Mortes, mais ne disait rien d'Agde et de Frontignan. Ce dernier siège, doublon de Montpellier maintenant, fut supprimé en 1692. Le siège de Sérignan disparut aussi, absorbé par celui d'Agde¹¹. La répartition des territoires relevant des sièges d'Agde et de Montpellier fut étudiée sur « plans et vues » des lieux par l'intendant Basville en présence des officiers des deux amirautés, et arrêtée par l'ordonnance du 7 mars 1695¹². L'insuffisante préparation de l'édit de 1691 est à mettre sur le compte de la politique de création des offices. C'est encore plus vrai pour celui du mois de mai 1711 marqué par un retour en arrière puisqu'il ressuscitait les sièges de Sérignan et de Frontignan bien que celui de Montpellier-Sète fût maintenu¹³. Il ne serait pas à signaler, car il n'eut pas de suite, s'il n'indiquait que le siège de Collioure, créé en 1691, n'était pas encore établi et que ses appellations ressortiraient au parlement de Toulouse, décision contraire aux coutumes catalanes, curieuse car un conseil souverain jugeait en

10 Le siège de Collioure devait être composé d'un conseiller lieutenant particulier, un procureur, un greffier, un huissier visiteur, deux sergents ; celui de Montpellier, d'un conseiller lieutenant particulier civil et criminel, un procureur, un greffier, deux huissiers, dont l'un visiteur et délesteur, deux sergents.

11 Ordonnance du 7 mars, enregistrée le 29 novembre suivant : Charles d'Aigrefeuille, *Histoire de la ville de Montpellier depuis son origine jusqu'à notre temps*, Montpellier, Jean Martel, 1737, 2 vol., p. 636.

12 Le siège de Montpellier héritait du ressort de Frontignan auquel s'ajoutaient vers l'ouest les lieux de Balaruc et de Bouzigues jusqu'au territoire de Mèze et, sur le lido, une lieue de plage au-delà de la montagne de Sète, Archives départementales de l'Hérault, 4B 336 (désormais AD 34).

13 *Édit du roy portant création de Lieutenants criminels & autres officiers dans les Amirautez donné à Marly au mois de mai 1711.*

dernier ressort en Roussillon. Elle fut rapportée par la déclaration royale du 20 décembre 1718¹⁴.

Cette dernière fut-elle la suite des échanges entre le conseil de Marine et l'intendant du Roussillon ? Quelques mois plus tôt, d'Andrezel s'était ému de voir les fonctions de l'amirauté de Collioure accaparées par les officiers de la chambre du Domaine sous prétexte qu'elles provenaient de pouvoirs exercés antérieurement par les souverains espagnols. Désireux de mettre un terme à cette situation unique dans le royaume, dérogeant à l'ordonnance de 1681, il proposa l'institution de subdélégués de l'amirauté de Narbonne habilités à enregistrer les congés et à intervenir en cas de naufrage. La suggestion ne fut pas retenue¹⁵. Il fallut attendre le mois de juin 1739 pour que l'Amiral de France nommât un conseiller, lieutenant civil et criminel, un conseiller assesseur et un procureur du roi¹⁶. Au même moment, ordre fut donné d'enregistrer l'ordonnance de la marine de 1681¹⁷. Faisons simplement le rapprochement avec l'arrêt du Conseil d'État du 21 avril 1739, autre étape importante du contrôle du littoral par le pouvoir royal, qui instituait une commission chargée de vérifier les titres des seigneurs côtiers, qui devaient les remettre dans un délai de quatre mois. Cet arrêt devait être enregistré aux greffes des amirautés et publié. La question n'était pas secondaire en Roussillon où de puissantes familles avaient d'importants intérêts sur la côte, comme les ducs d'Hijar, seigneurs de Canet et des Saintes-Maries-de-la-Mer, qui vivaient en Espagne.

Dernier acte pour cette jeune amirauté : son siège fut transféré de Collioure à Perpignan en 1787 et fut désormais désigné sous le titre de « l'Amirauté de Perpignan »¹⁸. La translation entérinait une situation de fait autorisée par deux lettres du secrétaire général de la Marine du 12 mai 1742 et du 12 novembre 1743¹⁹ si bien que les audiences s'étaient toujours tenues à Perpignan dans la salle des juges royaux du baillage et viguerie du Roussillon.

14 Archives départementales des Pyrénées-Orientales (désormais AD 66), 3B 1/5, 2B 31, fol. 87. Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure, 1740-1790, op. cit.*, p. 46. – Joachim Darsel écrit de manière erronée que l'amirauté est transférée à Perpignan en 1718 (« L'amirauté en Languedoc et Roussillon », art. cit., p. 9), erreur reproduite par Roland Mousnier, *Les Institutions de la France sous la monarchie absolue*, Paris, PUF, 2 vol., t. II, 1980, p. 293.

15 AD 34, C 782, correspondance du mois de juin 1718.

16 AD 66, 2B 35, fol. 286-290.

17 *Ibid.*, 2B 36, fol. 19-77.

18 *Ibid.*, 3B 3/25, 29 septembre 1787, déclaration du roi transférant à Perpignan le siège de l'amirauté de Collioure.

19 AN, C4/176, fol. 2129.

Le golfe du Lion a donc été le dernier secteur des côtes du royaume à être doté de sièges d'amirautés. Leur création, peu préparée, ne fut qu'une suite de tâtonnements. Les côtes du golfe du Lion le montrent : la maîtrise du littoral par le pouvoir royal fut un processus de longue durée, l'addition d'intentions différentes, la dernière qui visait les droits des seigneurs n'étant pas la moins efficace.

206

Rien ou presque ne subsiste de l'activité des amirautés créées au début des années 1630. Est-on dans l'erreur si l'on applique à tous les sièges les observations que l'on peut faire à Narbonne, le principal alors ? Les nouvelles fonctions tardèrent à se concrétiser et restèrent secondaires si on les compare à celles des traites. L'éloignement des lieux de résidence des officiers par rapport à la mer n'en facilitait pas l'exercice : ce sera toujours une de leurs grandes faiblesses. Si l'on se fie aux pièces conservées²⁰, l'administration se borna à peu de chose. Il n'y avait pas de construction navale en effet, pas de flotte non plus, la quasi-totalité des trafics étant assurée par des Provençaux. Rien ne laisse également penser qu'il fut procédé à une quelconque surveillance de la pêche avant l'ordonnance de la marine de 1681, voire jusqu'à la déclaration du 23 août 1728 qui ordonna aux officiers des amirautés du Languedoc de faire deux visites par an des filets et des instruments dont se servaient les pêcheurs de leur ressort. Les seules interventions notables, en dehors de la lutte menée pour enlever aux consuls de Narbonne le droit de passer les baux des fermes des droits de leude et de canal levés sur la robine, l'ancien cours de l'Aude canalisé qui permettait d'accéder à la mer – une manière de marquer leur territoire –, furent la réception des consulats à la suite de fortunes de mer et l'enregistrement des plaintes contre le mauvais état de la robine²¹.

Ce constat fait, voici sommairement comment on peut dessiner le destin des amirautés du golfe, sachant que l'on ne sait rien de celles d'Agde et de Frontignan. L'amirauté de Narbonne ne parvint jamais à prendre son essor. Peu active au XVII^e siècle quand le port connaissait ses meilleures années, elle souffrit du détournement de ses trafics à la suite de l'ouverture du canal des Deux-Mers et de la fondation de Sète. Aigues-Mortes n'eut jamais beaucoup plus de consistance, même si elle ne fut pas seulement une « amirauté-souvenir » : sa juridiction s'étendait sur une façade importante – le côté occidental du delta du Rhône que l'on tenta de revivifier au XVIII^e siècle en ouvrant le « grau du roi »²² –

20 Dans ces liasses où les affaires de la foraine et de l'amirauté sont mêlées, les pièces de celle-ci ne représentent guère plus du dixième du total.

21 Gilbert Larguier, *Le Drap et le grain en Languedoc*, op. cit., p. 785-800.

22 Arrêt du Conseil du 14 août 1729.

et sur les bords du Rhône, et contrôlait les salins de Peccais et un vaste territoire à l'intérieur, jusqu'à une profondeur de neuf lieues.

Les tâtonnements, les mises en places différées, voire l'état de la documentation traduisent finalement assez bien l'évolution de la hiérarchie portuaire autour du golfe du Lion entre le début du xvii^e et la fin du xviii^e siècle. Les plaintes du lieutenant général de l'amirauté de Narbonne, Cyprien d'Angles, en sont une bonne illustration²³. Le droit annuel de son office, écrit-il au secrétaire général de la Marine en 1750, est trop élevé, disproportionné par rapport à ceux de ses homologues d'Agde et de Sète. Lors de la création des amirautés en 1630, son office avait été taxé 111 livres 2 sols, ceux des autres sièges 25 et 30 livres. Narbonne, le port le plus actif du Languedoc alors, était quasiment désert. Son revenu annuel ne dépassait pas 260 livres. Or sa taxe n'avait pas été modifiée. Le lieutenant d'Agde payait 22 livres 10 sols, celui de Sète 22 livres 4 sols 6 deniers, alors que ces deux ports avaient attiré le plus gros des trafics du Languedoc.

Ces plaintes renvoient à d'autres indicateurs comme le prix des greffes, le mouvement portuaire, la valeur des exportations. Aigues-Mortes représentait peu de chose, Collioure également. Le Roussillon n'exportait guère que du vin, moins à partir de Collioure d'ailleurs que de Saint-Laurent-de-la-Salanque. Quant à Port-Vendres ce n'était encore qu'une rade où les bateaux venaient faire relâche ou se mettre à l'abri²⁴. Au milieu du siècle, quand Cyprien d'Angles se lamentait, Narbonne était au plus bas. Un redressement intervint au cours de la décennie 1770 grâce aux enlèvements de vins par les Génois et à une reprise des expéditions de céréales²⁵. Mais Sète l'emportait de très loin par le nombre d'embarcations fréquentant le port, les types de bateaux, leurs origines, leurs destinations, la valeur des marchandises apportées ou exportées. C'était le seul port du golfe dont l'horizon des trafics dépassait la Méditerranée.

Tableau 1. Baux des greffes des amirautés (en livres tournois)²⁶

	1741	1750	1759	1768	1777	1781	1792
Aigues-Mortes	40	40	100	50	50	50	50
Sète	500	800	1200	1200	1200	1200	1200
Agde							600
Narbonne	120	120	120	120	120		200
Collioure							60

²³ Archives départementales de l'Aude (désormais AD 11), 15J 5.

²⁴ AN, G5/162, G5/652, G5/1492 ; AD 66, C 1159, 1776-1783.

²⁵ Gilbert Larguier, *Le Drap et le grain en Languedoc*, op. cit., p. 1063-1074.

²⁶ Sources : AN, G5/10, G5/15, G5/22, G5/162, G5/7, n° 22. Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure, 1740-1790*, op. cit., p. 155-156.

Tableau 2. Nombres moyens de congés délivrés par les amirautés du Languedoc (1732-1790)²⁷

	Aigues-Mortes	Sète	Agde	Narbonne
1732-1749	14	346	442	150
1779-1790	6	686	349	254
	-57 %	+ 98 %	-21 %	+ 69 %

Tableau 3. Types de bateaux dans les ports de la province du Languedoc en 1783

	tartanes ²⁸	bateaux	barques	polacres ²⁹	vaisseaux	total
Aigues-Mortes		3				3
Sainte-Marie*		34				34
Sète	524	96	102	13	64	839
Agde	198	19				217
Narbonne	103	104				207

*Saintes-Maries-de-la-Mer

Tableau 4. Valeur des importations et exportations de Sète, Agde et Narbonne, en livres tournois (1787, 1789)³⁰

		Sète	Agde	Narbonne
1787	Importations	8 352 317	5 548 677	16 629
1789	Exportations	6 344 571	596 009	38 873

208

SÈTE : UN SIÈGE D'AMIRAUTÉ POUR UN NOUVEAU PORT

L'amirauté de « Cette » est donc la seule à disposer de fonds susceptibles d'en mesurer les activités, aussi bien de son greffe que de sa justice. Sa création suivit de peu la fondation du port. C'était son intérêt car on aperçoit sa contribution au bon déroulement des échanges ainsi qu'à la structuration d'un territoire original où l'ancien – les étangs et ses activités halieutiques – s'articule avec le neuf, c'est-à-dire des trafics immédiatement extra-méditerranéens qui n'avaient pas cours jusque-là autour du golfe du Lion.

²⁷ Source pour ce tableau et le suivant : Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle : premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée*, n°83, 2011, p. 273-295, tableaux 4 et 5.

²⁸ Tartane : bateau à voile à un mât implanté droit au milieu de la coque, portant une voile latine et un foc, caractéristique de la Méditerranée. La coque, très ronde, pointue aux extrémités, mesurait de 15 à 25 m de long sur 5,5 à 6 m de large.

²⁹ Polacre : voilier méditerranéen semblable à un chébec avec 2 ou 3 mâts pourvus de voiles carrées et un trinquet (mât avant incliné) portant une voile latine appelée « polacre ».

³⁰ AN, F12 1665, 1666. Ces chiffres minorent un peu le trafic d'Agde et de Narbonne par rapport à Sète car le commerce du blé n'entre pas dans ces statistiques. De plus, celles-ci concernent les importations et les exportations vers l'étranger.

Des accords entre communautés, des règles strictes sur les dates de pêche, les engins autorisés, les contrats de fermage et l'exploitation des maniguières³¹ ou des dîmes du poisson dans les étangs encadraient la pêche de longue date³². La création de l'amirauté fut un moyen de s'immiscer dans cette activité essentielle pour les communautés situées autour des lagunes. La déclaration de 1728 commandait une visite aux pêcheries chaque année. À Sète, avec exactitude, quelques jours après Pâques, le lieutenant général effectuait sa tournée en compagnie des autres officiers de l'amirauté, se rendait dans chacune des communautés de son ressort, assemblait les pêcheurs, relisait l'ordonnance de 1728, rappelait les interdictions, le respect à avoir des lieux, des saisons, des instruments de pêche. Les réunions s'achevaient par l'élection des prud'hommes³³. La présence de tous les officiers, sa rapide ritualisation conféraient son sens à la tournée : l'emprise sur les eaux en arrière du lido et sur les populations littorales.

Ce n'était pas la tâche la plus absorbante. Le quotidien du greffe consistait en l'enregistrement des déclarations de construction de navires, des titres de propriété et de commandement des bâtiments, des cautions, des demandes de congés, etc. : soit la fonction classique des amirautés à travers laquelle se perçoivent la substitution de Sète à Frontignan, le développement d'une flotte, la formation d'une société originale en Languedoc. Sète ne fut pas seulement Frontignan transporté au bord de l'eau. Pour en saisir l'exact processus, il faut avoir une idée correcte de ce que représentait cette ville avant la concrétisation des projets de canal des Deux-Mers et de nouveau port. Bien qu'en arrière du lido, c'était une authentique cité maritime. Au cours de la décennie 1620, elle possédait quarante barques de mer et autant d'embarcations employées au transport de marchandises sur les étangs ou à la pêche³⁴. Cet équipement considérable fut ramené à une trentaine de barques de mer au début de la décennie 1660, mais il resta significatif jusque dans les dernières années du xvii^e siècle³⁵. Le décrochage, en fait le transfert de la flotte à Sète pour des raisons principalement fiscales, n'intervint qu'après 1700, sans rupture du nouveau

31 Pêcherie formée de filets tendus sur des pieux aboutissant à des manches, ou d'une enceinte de branchages pour arrêter le poisson.

32 Gilbert Larguier, « Pêche, environnement et société littorale autour du golfe du Lion au xviii^e siècle », dans Gilbert Larguier (dir.), *Les Hommes et le littoral autour du golfe du Lion*, op. cit., p. 71-101.

33 Jean-Claude Gaussent, « Une fonction de l'amirauté de Sète... », art. cit.

34 Archives communales de Frontignan, CC 28-29.

35 Alain Degage, « La marine marchande en Méditerranée d'après le "Rôle général" de 1686 », *Bulletin de la Société d'études historiques et scientifiques de Sète et de sa région*, n° 14-15, 1986, p. 55-70.

port avec l'ancien : la majorité des lettres de patronage délivrées jusqu'en 1730 resta attribuée à des marins originaires de Frontignan³⁶.

Ces observations mettent en perspective les interrogations émises sur l'importance et la nature de la « marine » de Sète³⁷. À l'évidence, au début du xvii^e siècle la flotte de Frontignan excédait de beaucoup les besoins du port. Autant qu'on puisse le savoir, la propriété des bateaux appartenait aux habitants de Frontignan ou des villages voisins³⁸. Les gens de Montpellier n'étaient que très peu intéressés. L'aménagement d'un port plus profond, protégé par une jetée, ouvrait de nouvelles perspectives. Les papiers de l'amirauté de Sète, les registres matricules des bâtiments de mer³⁹ montrent cependant qu'au cours du siècle la flotte sétoise conserva sensiblement la même structure malgré son essor et resta composée principalement de tartanes dont une partie fut construite sur place⁴⁰.

210

La fonction antérieure de port d'armement de Frontignan se maintint-elle avec le glissement vers le nouveau port ? Ce n'est pas évident, même si la continuité pour des familles engagées depuis longtemps dans les trafics maritimes ne fait pas de doute⁴¹, et si le nombre des congés demandés ne cessa d'augmenter tout au long du xviii^e siècle (voir tableau 2). L'examen de l'identité des patrons qui les sollicitèrent montre en effet que les Agathois tenaient de loin⁴² la première place, ce qui fut une constante jusqu'en 1789 en dépit de pertes sévères subies lors d'expéditions de transport de munitions ou de ravitaillement effectués pour le compte de la Marine⁴³. Congés pris à Sète ne veut donc pas dire congés de bateaux *de* Sète. Les statistiques brutes reflètent autant l'attraction du port

36 *Id.*, « L'amirauté de "Cette" et la "flotte" sétoise de 1691 à 1735 », art. cit., tableau 3, p. 16 (Frontignan : 62 % des lettres de patron, Sète : 33 %).

37 Louis Dermigny, *Naissance et croissance d'un port*, op. cit. Alain Degage, « L'amirauté de "Cette" ... », art. cit. Gilbert Buti, « La "marine de Sète" au xviii^e siècle : entre trafic de proximité et grand cabotage européen », dans Lionel Dumond, Stéphane Durand et Jérôme Thomas (dir.), *Les Ports dans l'Europe méditerranéenne*, op. cit., p. 188-213.

38 À cause de la disparition des papiers de l'amirauté de Frontignan, et également du caractère fragmentaire des minutes notariales.

39 Service historique de la Marine, Toulon, 11P. Sète, série étudiée par Gilbert Buti.

40 Avec une augmentation cependant du tonnage moyen, il passa de 72 tx (1740-1744) à 118 tx (1784-1788). Gilbert Buti, « La "marine de Sète" au xviii^e siècle... », art. cit., p. 191. Jean-Claude Gausse, « La construction navale en Languedoc au xviii^e siècle », *Annales du Midi*, t. 103, n° 193, janvier-mars 1991, p. 41-61.

41 AD 34, 4B 222, 14 mai 1720, déclaration de parts de propriété d'une tartane par Argelliés. Alain Degage et Jean-Paul Jeanjean, « Frontignan et la Méditerranée : l'exemple des Argelliés, quiralaires de barques de mer, 1633-1661 », dans Jean Rieucou et Gérard Cholvy (dir.), *Le Languedoc, le Roussillon et la mer. Des origines à la fin du xx^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 1992, t. 1, p. 109-132.

42 À titre d'exemple : au cours des deux années 1749 et 1750, congés demandés par les patrons d'Agde : 58 % ; de Sète : 31 % ; de Narbonne : 6,5 % ; de Marseille : 1,5 % ; de Berre : 1,5 % ; de Cannes : 1,5 % (AD 34, 4B 284).

43 Deux exemples : perte de 22 tartanes jaugeant de 35 à 75 tx le 6 novembre 1719 devant Rosas ; destruction de tous les bateaux réquisitionnée pour l'expédition de Port-Mahon (1752).

pour une batellerie régionale en mal de fret que la vigueur de la flotte qui lui était attachée.

Cette offre de proximité dispensait Montpellier d'investir dans la constitution d'une flotte – elle existait déjà –, d'autant que les pertes n'étaient pas négligeables : près de la moitié des bâtiments inscrits entre 1735 et 1788 furent perdus, pris ou naufragés⁴⁴. C'est pourquoi le nombre de quirats détenus par les Montpelliérains ne fut jamais considérable⁴⁵. Encore faut-il distinguer les types d'investisseurs : des négociants, majoritairement, mais aussi des titulaires d'offices – secrétaires du roi, trésoriers de France, directeurs de la Monnaie, membres de la cour des aides, caissiers de la province⁴⁶... Les participations, qui allaient rarement au-delà de deux quirats, se prenaient le plus souvent au moment de l'appel de fonds pour la construction des tartanes. Cette composante montpelliéraine resta stable en dépit de sa diminution apparente et de l'augmentation des participations sétoises, la modification venant du transfert des sociétés commerciales de la ville vers le port.

Les quirats ne sont cependant qu'une partie des investissements. Tout aussi importantes, sinon davantage, étaient les sommes avancées pour l'avitaillement des bâtiments ou prêtées à la grosse aventure. Ces placements n'exposaient pas aux mêmes risques, dégageaient des comptes de l'exploitation des bateaux, source fréquente de contestations, portaient sur des périodes plus courtes, de un à cinq ans, rapportaient un intérêt fixe, 20 % par an ou 2 % par mois (24 %) dans le cas des voyages « en caravane », forme de « *tramping* » dirigé le plus souvent vers les côtes italiennes ou de la Méditerranée orientale⁴⁷. Le 10 septembre 1750, par exemple, François Pouget, ancien capitaine d'infanterie de Frontignan, déclara avoir prêté entre 150 et 1300 livres sur cinq bateaux différents, 2650 livres au total⁴⁸. Comme pour les participations au capital des bateaux, il y avait bien une répartition des risques. Ce type de placement ne séduisait pas les mêmes catégories d'individus, les négociants, par exemple, étant davantage preneurs de quirats. L'entourage des officiers de l'amirauté et son personnel le prenaient fort⁴⁹.

44 Gilbert Buti, « La "marine de Sète" au XVIII^e siècle... », art. cit., tableau 6, p. 197.

45 *Ibid.*, tableaux 8 et 9, p. 200.

46 Alain Degage, « L'amirauté de "Cette" et la "flotte"... », art. cit., p. 18.

47 Gilbert Buti, « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e et XVIII^e siècles », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 52/1, 2005, p. 7-38.

48 AD 34, 4B 297, fol. 7^v-8, 1 prêt pour un an, 3 pour 5 ans, le prêt pour l'avitaillement de la polacre qui part faire "la caravane" à 2 % par mois jusqu'à son retour. Les prêts sont faits le plus souvent aux patrons, non aux quirataires. François Pouget apparaît dans d'autres procédures (AD 34, 4B 367, 30 janvier 1754).

49 En 1750 toujours (le 16 septembre), déclaration de Nicolas Rey, huissier au siège de l'amirauté, de prêts sur trois bateaux.

Concernant les bateaux de plus fort tonnage, achetés ou construits hors du royaume, seuls les négociants d'envergure intervenaient. On le voit avec la création d'une raffinerie de sucre, devenue manufacture royale en 1718, elle-même faisant suite au statut de port d'armement pour les « Isles françaises de l'Amérique » attribué à Sète en 1716. Les principaux intéressés à l'affaire, dont deux Gilly, frères du député du Languedoc au Conseil du Commerce, entreprirent de constituer une flotte. Ils achetèrent ou firent construire dans le Nord : à Altona près de Hambourg, à Amsterdam⁵⁰.

« Marine » de Sète donc ? L'approche est réductrice car elle ne se résume pas à un nombre de bateaux ou de quirats. La flotte est à considérer dans sa dynamique, ses migrations successives – de Frontignan à Sète pour les bateaux et le patronage, de Montpellier à Sète pour les quirats⁵¹ –, avec aussi son recours massif à l'offre du port d'armement voisin – Agde ; en tenant compte également de toutes les formes d'investissement en capital qui, sans aller jusqu'à parler de stratification ou de spécialisation, étaient nettement différenciées selon le métier, les bateaux et les trafics, l'exposition au risque, mais complémentaires. Il en résultait une intrication des intérêts plus complexe qu'on ne l'imagine au premier abord, constitutive d'une société maritime diversifiée.

212

Audiences et vie portuaire

En vertu de ses attributions judiciaires, le lieutenant général tenait audience dès que les circonstances le réclamaient : l'astreinte fut de plus en plus prenante à mesure que le siècle s'avancait. S'il en tint moins d'une dizaine par an au début du siècle⁵², trois ou quatre jours, dimanche compris, ne s'écoulaient jamais à partir du milieu du siècle sans qu'il siègeât. Que représente la masse des affaires portées devant cette justice ? Peu de chose si l'on tient compte des trafics du port, du nombre de personnes concernées directement ou indirectement, de l'éventail des causes évoquées. Car la poussière – se faire remettre treize melons ou pastèques⁵³ – se mêlait aux affaires les plus embrouillées, ce qui constitue un bon témoignage de la confiance portée à cette justice peu onéreuse, accessible sans intermédiaire ni délai.

50 Alain Degage ; « L'amirauté de "Cette" de 1691 à 1735 : II. Le trafic.... », art. cit., p. 40. Louis-Jacques Thomas, *La Raffinerie de sucre de Cette et de Montpellier au XVIII^e siècle*, Montpellier, 1924.

51 Ce qui va de pair, ce n'est pas contradictoire, avec un élargissement géographique des souscriptions de quirats.

52 Alain Degage ; « L'amirauté de "Cette" de 1691 à 1735 : III... », art. cit., p. 65, n. 1 : de 1694 à 1708 il en eut 117, soit en moyenne 8 par an, ce qui est moins qu'en une seule année dès le milieu du XVIII^e siècle.

53 AD 34, 4B 366, 5 septembre 1745.

En effet, elle se caractérisait par sa célérité. Des différences existaient néanmoins entre l'intérieur – l'arrière du lido – et la mer, deux espaces à la conflictualité et aux acteurs spécifiques. Le premier était le théâtre de deux types principaux d'affaires : des conflits liés à la pêche, qu'il s'agisse de transgressions ou de contestations de territoires, de paiements des dîmes, de livraisons convenues de poisson à des revendeurs de Montpellier, etc. ; et des différends intervenus lors de la construction des jetées du port ou du canal des étangs pour des charrois insuffisants, des retards, des malfaçons dans l'exécution des ouvrages, une gestion contestable des entreprises. Des affaires répétitives parfois, qui occupaient chaque année plusieurs audiences – près de 15 % d'entre elles encore au milieu du siècle –, où derrière les éclats de voix, les finasseries, les fraudes maladroites, se jouaient l'accès aux ressources de la lagune et leur exploitation, de plus en plus soumise à des règles contraignantes on l'a vu⁵⁴.

La diminution dans les minutes des audiences de la place tenue par les affaires arrivées du côté de la terre après la décennie 1750 traduit, à sa manière, le rayonnement croissant du port projeté immédiatement du côté de l'Atlantique : c'est son trait le plus caractéristique, fruit de la combinaison d'une volonté du négoce languedocien – l'aventure sucrière vers les îles Caraïbes qui fera long feu –, et pour les bateaux du Nord d'un abri bienvenu dans le dangereux golfe du Lion où ils pouvaient trouver un fret de retour prisé depuis l'estuaire de la Seine jusqu'au fin fond de la Baltique : le vin et l'eau-de-vie⁵⁵.

Au premier abord, l'image renvoyée par le contentieux est sensiblement différente de celle du greffe. Elle en est complémentaire avec les traits mieux dessinés des différents acteurs de la vie maritime. Les matelots d'abord, venus réclamer leur dû, se plaindre d'embauches promises non honorées, de débauchages injustifiés⁵⁶. Les patrons ou les capitaines de vaisseaux ensuite⁵⁷, dont on mesure l'étendue du rôle et des responsabilités comme quirataires – ils possédaient au moins un quirat du bateau qu'ils commandaient –, maîtres d'équipages, gestionnaires tenus de rendre les comptes de pertes et profits de leurs voyages. D'eux dépendait en grande partie la réussite des affaires. Ils ne

54 Sans multiplier les références, prenons l'exemple de l'année 1754 (AD 34, 4B 367) : 10 % des audiences sont consacrées à des affaires concernant la pêche ; 6,6 % aux entreprises de construction des ouvrages du port, des jetées dans les étangs.

55 Geneviève Gavignaud-Fontaine et Gilbert Larguier, *Le Vin en Languedoc et en Roussillon. De la tradition aux mondialisations, XVI^e-XXI^e siècle*, Canet, Trabucaire, 2007, p. 66-69.

56 AD 34, 4B 366, 16 mars 1747, paiement de journées pour équiper le navire ; 4B 367, 11 mars 1754, paiement du salaire d'un équipage... (cette question est source de beaucoup de contestations pour savoir dans quelle mesure ces journées doivent donner lieu à rétribution), 1^{er} juillet 1747 ; 4B 377, 29 mars 1771, un matelot anglais congédié réclame au capitaine du vaisseau *Le Prince britannique* 56 livres, 7 sols 6 deniers, etc. Il y a toujours deux à trois affaires de ce type par an.

57 Capitaine prévaut dans l'Atlantique, patron en Méditerranée occidentale.

devaient pas être seulement habiles à naviguer : il leur fallait aussi savoir recruter et tenir de main ferme un équipage afin de ne pas s'exposer, comme le capitaine Jean Baterman de Dunkerque, à voir leurs hommes descendre à terre et se débander au moment de mettre à la voile⁵⁸, être exacts à prendre livraison des marchandises en temps voulu, respecter les polices de chargement, savoir trouver du fret dans la navigation « en caravane », faire valoir leurs droits partout où ils abordaient.

214 Dans une affaire sur deux, les patrons sont mis en cause pour des retards de mise à la voile ou de livraison, des cargaisons avariées, des fortunes de mer. Des retards, il y en avait finalement peu si on les rapporte au nombre des bateaux entrés ou sortis du port. Les temps « d'estarié » – les délais prévus pour recevoir la marchandise – étaient comptés large, il est vrai. La réponse des patrons, pour dégager leur responsabilité, était toujours la même : des radoubs plus longs qu'escomptés, le mauvais temps. Des remises de comptes tardives, après plus d'une dizaine de voyages, se rencontrent⁵⁹, mais peu de cas d'incurie. Une mauvaise réputation condamnait à perdre le patronage, à ne plus pouvoir obtenir de crédit. Le patron Antoine Isouard, accusé au mois de septembre 1753 de mauvaise gestion, produisit ses comptes, se justifia et fit condamner les propriétaires de la tartane *Sainte-Marie*⁶⁰.

C'est après un naufrage, si le bateau n'avait pas péri corps et biens, que l'on aperçoit le mieux l'agrégat des intérêts et des mises de fonds autour des bateaux : toutes les parties venaient au siège de l'amirauté quand des pièces du navire et quelques marchandises avaient pu être sauvées et vendues. Ainsi, la modeste tartane *Saint-François*, patron Gachon, dont les suites du naufrage occupèrent une quinzaine d'audiences à partir de la mi-juillet 1754⁶¹. Les quirataires se présentèrent : un marchand cordier, un avocat, des négociants de Montpellier, puis, leurs polices en main, tous ceux qui avaient avancé de l'argent pour le grément, l'avitaillement du bateau, etc. Au-delà des dépositions, de l'examen minutieux du dédommagement auquel chaque intéressé pouvait prétendre – des dizaines de pages denses de conclusions – on aperçoit combien cette activité se pratiquait avec au départ les mises de fonds les plus modiques possibles de la part des patrons comme des négociants, et le recours massif au crédit fourni par des personnes qui n'étaient pas forcément fortunées⁶².

58 AD 34, 4B 286, fol. 25-26v°, 27 avril 1740.

59 *Ibid.*, 4B 367, 30 septembre 1754.

60 *Ibid.*, 4B 367, 17 janvier 1754.

61 *Ibid.*

62 Prêt à la grosse aventure d'un cordier (10 mai 1754), d'un cordonnier (16 juillet 1754) : AD 34, 4B 367.

Rien ne persuade mieux de l'intérêt pour la marchandise de disposer d'un siège d'amirauté à proximité que la lecture des comptes rendus d'audiences. Il est impossible d'entrer dans le détail des affaires ici, ni même d'en donner un échantillon succinct. Notons simplement qu'une génération environ fut nécessaire pour que l'amirauté se consolidât, qu'outre les officiers prévus par l'arrêté de création, des courtiers et des interprètes fussent désignés⁶³, bref qu'elle fût reconnue, jouât pleinement ses fonctions d'administration et de régulation. Les cas d'importance mineure mis à part – à ne pas sous-estimer cependant car ils témoignent de la confiance dont on créditait l'amirauté –, seul un petit nombre de négociants d'envergure était assidu aux audiences, personnellement ou par l'intermédiaire de leurs facteurs, à titre individuel ou pour des associés, comme plaignants ou défendeurs. Embryonnaire au début du XVIII^e siècle, ce groupe se renouvela peu, accueillit néanmoins des Nordiques, protestants pour la majeure partie d'entre eux, venus s'établir à Sète pour le trafic du vin⁶⁴. Certes, ces gens de négoce contribuèrent à l'essor du port autant que celui-ci permit de donner de l'ampleur à leurs affaires : il s'agit au départ de personnages de second rang – cela ne veut pas dire moins entreprenants ni à terme moins solides –, n'appartenant pas aux réseaux de la draperie de luxe languedocienne orientés vers Marseille pour cause de monopole du commerce du Levant, ni à ceux, comme les Gilly, tournés davantage vers Cadix et les mers du Sud.

L'identité des négociants, celles de leurs correspondants, les trafics évoqués, circonscrivent une aire commerciale et des trafics, par là une typologie des incidents. Pour l'aire commerciale : l'Atlantique au-delà de la Bretagne, la mer du Nord et la Baltique, jusqu'à Amsterdam, Hambourg et Stockholm, peu ou pas l'Espagne plus proche : il n'en remontait guère que du vin pour une réexpédition ultérieure. On en laissait le transport et les problèmes aux patrons du Levant espagnol⁶⁵. Pour les produits : de la laine – souvent par l'intermédiaire de Marseille –, des céréales – de Bretagne – et surtout du vin et de l'eau-de-vie, sources principales des litiges et de l'implication du plus grand nombre d'intervenants, notamment des courtiers chargés de retenir de la place sur les bateaux, d'avoir la marchandise prête à être embarquée. D'où des audiences encombrées de réclamations à propos du paiement de nolis, de

63 *Ibid.*, 4B 222, 16 mars 1724, commission d'interprète de langue anglaise, hollandaise et flamande attribuée à Jean-Baptiste Keysart, il officia pendant plus de 30 ans ; 4B 367, 2 et 4 janvier 1754, ordonnances d'enquête de vie et mœurs puis de réception aux fonctions de courtier des navires français de Toussaint Mercier de Dunkerque, établi à Sète, etc.

64 Les Fraissinet, Durand, Troussel sont les plus importants ; les Falconnet sont suisses ; parmi les Nordiques, les négociants de Brême et de Hambourg sont les plus nombreux : Geneviève Gavignaud-Fontaine et Gilbert Larguier, *Le Vin en Languedoc et en Roussillon*, op. cit., p. 82-84, « Une internationale du vin ».

65 Exemples en 1771 : 5, 7 janvier, deux patrons amenant du vin de Vinosos et de Malaga réclament les nolis de leurs cargaisons (AD 34, 4B 377).

droits de courtage, de la jauge des barriques, de la place retenue sur les bateaux à régler même si la marchandise n'était pas sur le quai en temps voulu, etc. Le quotidien des affaires et de la vie du port.

L'attraction sèteoise

216 Une vision à l'avantage de Sète, dira-t-on, accentuée par l'inégale conservation des sources. Elle n'est pas inexacte cependant car un des autres enseignements des enregistrements du greffe et des minutes des audiences est l'attraction croissante exercée par Sète, génératrice par contrecoup d'un dépérissement des autres sièges d'amirautés. Tant que celui de Collioure resta en sommeil, beaucoup de patrons catalans vinrent y prendre leurs congés⁶⁶. C'était fréquent pour ceux d'Agde, mais aussi de Narbonne ou de Sigean. Contribuèrent beaucoup à cette attraction deux facteurs : l'acheminement vers Sète du vin depuis le Levant espagnol jusqu'aux côtes du Roussillon et du Languedoc avant qu'il ne soit réexpédié au-delà du détroit de Gibraltar, la construction des tartanes et son financement, car les patrons du golfe venaient chercher à Sète le complément de capital qu'ils ne trouvaient pas chez eux puis solliciter des prêts pour s'avitailier. Un troisième facteur, avancé à plusieurs reprises avec insistance, ne fut pas le moins important : celui de la compétence. Nombre de patrons souhaitaient voir leurs différends examinés à Sète plutôt qu'au siège de l'amirauté dont ils relevaient théoriquement⁶⁷.

UN PERSONNEL D'INÉGALES VALEUR ET APPLICATION

Cette dernière observation invite à s'intéresser au personnel des amirautés. À nouveau, sans surprise, l'information disponible, très inégale, ratifie l'idée que l'on a déjà pu se faire des amirautés. Du XVII^e siècle, on ne sait à peu près rien, seulement quelques noms de lieutenant généraux, discontinus, les amirautés n'ayant guère eu de consistance. L'information s'améliore ensuite avec des écarts sensibles d'un siège à l'autre. Quelques traits leur sont communs. Ainsi, si le recrutement des officiers ou des commissionnés eut un caractère étroitement local, ce ne furent pas dans l'ensemble des personnages de faible relief dépourvus de formation intellectuelle et juridique. Les différences l'emportent néanmoins.

⁶⁶ , *Ibid.*, 4E 270, fol. 10, 16 mars 1730.

⁶⁷ Ainsi deux Narbonnais entendent que leur différend soit jugé à Sète et non ailleurs : AD 34, 4B 367, 8 et 29 avril 1754.

Narbonne offre un premier profil, dans la droite ligne des conditions de la création de l'amirauté, avec la possession par le même individu des deux offices de maître des ports, chemins et passages, et de lieutenant général civil et criminel de l'amirauté. En 1693, ils furent acquis par Jean d'Angles, avocat au parlement de Toulouse, avec le titre de conseiller du roi ; il était issu d'une lignée originaire de la petite communauté du Lac, voisine de Sigean, où se trouvait La Nouvelle, le port de Narbonne⁶⁸. L'accession à ces offices constituait l'étape d'une ascension qui avait vu les d'Angles passer de la fonction de bayle⁶⁹ du Lac à celle de bayle de Sigean et d'hommes liges du seigneur de cette communauté, l'archevêque de Narbonne. Une ascension rapide, fondée sur de solides bases foncières et intellectuelles : le père de Jean d'Angles était bachelier en droit, lui docteur. Décédé sans postérité, ses deux offices revinrent à son frère puîné qui avait d'abord embrassé la carrière des armes, puis en 1735 à son neveu Cyprien, docteur en droit, avocat au parlement de Toulouse, conseiller du roi comme son oncle. Cette remarquable continuité n'avait pas été de mise au xvii^e siècle⁷⁰. On sait peu de chose sur l'activité de Jean et de Jacques d'Angles, un peu plus sur celle de Cyprien, qui se désolait de l'anémie du port de Narbonne. Il eut à connaître en effet de la « pêche aux bœufs » introduite sur les côtes du golfe du Lion au début de la décennie 1720, immédiatement interdite⁷¹, à l'origine d'un long conflit où il se trouva pris entre la protection accordée par l'archevêque de Narbonne aux pêcheurs de Gruissan, ses vassaux, qui en plusieurs occasions lui commanda de ne pas sévir, et le secrétariat d'État à la Marine décidé à en finir avec la désobéissance des pêcheurs languedociens⁷², un conflit dont l'issue, radicale, fut la destruction complète aux mois de septembre et octobre 1770 des bateaux conçus pour la « pêche aux bœufs ».

Est-ce le contrecoup de cette affaire ajouté au médiocre revenu tiré de ses offices ? Il s'occupa davantage de ses terres du Lac et de Sigean, et abandonna par traité privé, le 15 mars 1772, sa charge de lieutenant général de l'amirauté à Valentin Lagarde, tout en en conservant la propriété. Ses héritiers – il mourut en 1775 –, dont son frère Jean-Baptiste, successivement alguazil⁷³ au conseil souverain du Roussillon, procureur du roi à Narbonne, subdélégué de

68 Claude-Marie Robion, « Une lignée d'officiers... », art. cit., p. 94-96.

69 Le bayle est le représentant du seigneur.

70 Il y eut six titulaires des offices au moins entre 1632 et 1693, les deux derniers étant Pierre de Pradel et Louis de Lacroix.

71 Deux bateaux « comme deux bœufs qui labourent » traînaient un filet. Celui-ci raclait le fond. La technique fut jugée destructrice.

72 Gilbert Larguier, « Pêche, environnement... », art. cit., p. 88-100.

73 Le conseil souverain du Roussillon comptait quatre alguazils, des auxiliaires de justice chargés d'exécuter les décrets de prise de corps ordonnés par la cour, les transfèrements des prévenus. Ils constituaient symboliquement la garde armée du Conseil souverain.

l'intendant au département de Narbonne à partir de 1758, eurent la même attitude à l'égard de l'office des maîtres des ports : ils le cédèrent sous les mêmes conditions à Valentin Lagarde. Jean-Baptiste d'Angles préféra acquérir une charge de conseiller du roi, maître des requêtes en la cour des comptes de Montpellier.

Collioure⁷⁴

218

Tard venue, l'amirauté de Collioure fonctionna avec peu de moyens. Michel Serra, le premier lieutenant, resta en fonction quelques mois seulement. Pourvu au mois de juin 1739, il devint conseiller au conseil souverain du Roussillon au mois de décembre de l'année suivante. Il ne fut pas remplacé : le conseiller assesseur, son second, Joseph Balanda-Sicart, exerça *de facto* les fonctions de lieutenant en titre qu'il cumula avec celle de représentant du souverain car le titulaire du troisième office de magistrat, le procureur, était absent de la province. La situation était peu courante probablement, d'autant plus que des commissaires de l'Amiral, comme le professeur d'hydrographie, le maître de quai, ou des personnels auxiliaires attachés au siège comme un jaugeur ou un pilote, il n'y en eut jamais. En cas de besoin, on sollicitait qui pourrait rendre le service souhaité : comme interprète un tailleur de Perpignan originaire de Maastricht, un charron, l'aumônier du régiment royal italien en garnison à Collioure⁷⁵.

Singularité par rapport au reste du royaume, en Roussillon les offices étaient concédés gracieusement. Les offices d'amirauté constituaient en principe une exception. En 1739, ils furent cependant attribués gratuitement. La « vénalisation » intervint en 1751 quand Balanda-Sicart devint lieutenant moyennant un prix – 200 livres – très inférieur à sa valeur. En 1773, il revendit sa finance quatre mille livres à Simon Lanquine. Ce dernier étant mort en charge sans résigner son office, celui-ci tomba aux « parties casuelles », revint en quelque sorte au droit commun roussillonnais, et fut concédé pour trois ans comme les offices de juges royaux et pourvu par lettres de commission⁷⁶.

Si l'on excepte Simon Lanquine, natif de Collioure, où il résidait, tous les lieutenants furent de Perpignan et trois d'entre eux avaient préalablement été avocats au Conseil souverain et juges royaux au bailliage de Perpignan et Collioure⁷⁷. Parallèlement à leur charge de l'amirauté ils exercèrent d'autres

74 Régis Lavoux, *L'Amirauté de Collioure, 1740-1790, op. cit.*, p. 97 sq. ; François-Pierre Blanc, « Les magistrats... », art. cit.

75 AD 66, 3B 16/23, 42, 91.

76 Michel Serra : juin/juillet 1739-novembre 1740 ; Joseph Balanda-Sicart : novembre 1740-mai 1773 ; Simon Lanquine : mai 1773-fin 1784 ; Jean-François Caillhe : septembre/octobre 1785-septembre/octobre 1788 ; Michel de Vilar-Ham : septembre/octobre 1788-1790.

77 Michel Serra, Joseph Balanda-Sicart, Michel de Vilar-Ham.

fonctions : Joseph Balanda-Sicart fut professeur de droit français à l'université de Perpignan, Michel de Vilar-Ham greffier en chef du Conseil souverain.

Pour donner vie à l'amirauté de Collioure, on puisa donc au sein du bailliage de Perpignan et Collioure puisque l'office de procureur revint à Raymond Cazes qui exerçait la même fonction dans ce bailliage. Dans ces conditions, l'amirauté ne fut-elle qu'un appendice des cours de la capitale de la province, un complément pour les membres du cercle étroit de la judicature locale ? Ce qui est sûr, c'est que ce ne fut que très temporairement leur occupation principale.

Sète

À Montpellier-Sète, la continuité fut remarquable au contraire puisque de 1692 à la Révolution les lieutenants généraux de l'amirauté se succédèrent de père en fils et petit-fils : François, André, Joseph-Suzanne Pouget. Des Pouget avaient exercé des fonctions antérieurement dans les amirautés de Sérignan-Vendres et de Frontignan, ce qui n'a probablement pas été indifférent au choix du premier lieutenant du nouveau siège⁷⁸. Au premier, qui exerça jusqu'en 1727, la fondation, au second la consolidation, au troisième une notoriété qui le fit appeler à de plus hautes fonctions. Le trait principal des lieutenants généraux, si on les compare à leurs confrères du golfe, fut une réelle assiduité à Sète, au raz de l'eau peut-on dire. Ils ne furent pas indifférents aux choses de la mer, et se distinguèrent par leurs connaissances. Duhamel du Monceau cite le lieutenant général de l'amirauté de Sète parmi ses informateurs à propos d'espèces ou de l'abondance de poissons⁷⁹.

Joseph-Suzanne Pouget jouit d'une réelle réputation, fit plusieurs communications scientifiques devant l'Académie royale des sciences de Montpellier avant d'en devenir membre, publia un *Mémoire sur les atterrissements des côtes du Languedoc*⁸⁰, s'intéressa avec Chaptal à la culture de la soude⁸¹. Il s'agissait de nouveaux horizons pour ce lieutenant général, encore jeune⁸², dont le talent avait été vite remarqué par le marquis de Castries, lieutenant du roi en Languedoc, gouverneur de Montpellier et de Sète. Devenu ministre de la Marine, Castries le fit venir auprès de lui en 1784 pour être son directeur

78 Un Pierre Pouget, d'abord greffier, fut ensuite lieutenant au siège de Sérignan-Vendres, Jean de Pouget greffier au siège de l'amirauté de Frontignan.

79 Henri-Louis Duhamel du Monceau, *Traité général des pêches...*, Paris, Saillant & Nyon, 1749, vol. 2, p. 276 ; 3^e partie, p. 469.

80 Louis Dulieu, « La contribution aux recueils de l'Académie royale des sciences », *Revue d'histoire des sciences et de leurs applications*, vol. 11, 1958, p. 250-262.

81 Chaptal raconte comment il engagea son ami à reprendre des expériences sur la culture de la soude que les états de Languedoc essayaient alors d'encourager. Le marquis de Castries, ministre de la Marine, lui procura quatre livres de barille pour ensemer. Jean-Antoine Chaptal, *Chimie appliquée aux Arts*, Paris, Déterville, 1807, vol. 2, p. 133-134.

82 Il était né le 11 février 1745.

général des ports et arsenaux, puis il l'envoya à Saint-Domingue comme commissaire général⁸³.

DES DYSFONCTIONNEMENTS À LA VEILLE DE LA RÉVOLUTION

220 Un lieutenant muni d'une simple commission le suppléa à Sète⁸⁴. Sa promotion ne fit qu'accentuer la dissymétrie entre les sièges d'amirauté du golfe. En Roussillon, la réduction du principal office au droit commun de la province qui faisait du lieutenant un homme de passage – trois ans d'exercice seulement – marque l'incapacité de Collioure à acquérir un lustre suffisant. Les amirautés d'Agde et de Narbonne n'en avaient pas davantage, en partie à cause de l'affaire de la « pêche aux bœufs » où les lieutenants s'étaient trouvés pris entre les ordres du ministère – Cyprien d'Angles se vit convoquer à la Cour afin de rendre compte de son inaction – et le soutien apporté aux pêcheurs en infraction par l'archevêque de Narbonne et l'évêque d'Agde. Monseigneur Dillon, président des états de la province, n'hésita pas à reprocher vertement à l'intendant d'exécuter des ordres contraires aux intérêts de la province⁸⁵. Cette situation, qui s'était prolongée des années, n'avait pas contribué à renforcer leur autorité sur le littoral.

Cyprien d'Angles, on l'a vu, s'était mis en retrait. Son successeur, Valentin Lagarde, suscita rapidement de nombreuses plaintes, notamment dans l'exercice de son office de juge des traites. La cour des aides le suspendit en 1785 « pour raison de forfaiture et de malversation ». Concernant l'amirauté, les plaintes pour arbitraire s'accumulèrent aussi. Lagarde, remplacé par le procureur du roi ou par un avocat, ne se montrait plus guère à la fin de la décennie 1780, ne présidait plus les audiences. D'ailleurs les audiences étaient peu nombreuses puisque des mois entiers pouvaient s'écouler sans qu'il y en eût⁸⁶.

La réputation du lieutenant d'Agde était encore plus mauvaise. Les propos d'Antoine Chardon dans son procès-verbal de visite de 1785 confirment ce que l'on disait déjà de lui lors du conflit de la « pêche aux bœufs » : il ne tenait aucun compte des règlements, ne communiquait pas les lois comme il y était tenu, couvrait et pratiquait toutes sortes de fraudes, conservait par devers lui les droits de la visite des navires qui revenaient en principe à l'huissier visiteur. Un arrêt du Conseil d'octobre 1784 le suspendit de toutes fonctions. Le procureur

83 Il mourut devant Port-au-Prince en 1793.

84 Son père fut mis aussi à contribution et présida des audiences : AD 34, 4B 332, 1787.

85 *Ibid.*, C 787.

86 Le dernier registre des audiences tenues par les officiers de l'amirauté de Narbonne en mentionne 25 pour 32 mois d'exercice : AD 11, 71C 39, 14 octobre 1786-27 mai 1789. Plusieurs mois s'écoulaient sans audience : 9 janvier-17 septembre 1788, 1^{er} octobre 1788-21 février 1789.

du roi étant un de ses oncles, on les suspecta de connivence. Suspendu, il se démena pour que son fils, connu très défavorablement, lui succédât⁸⁷. Au vu du désordre régnant au greffe et de l'étroitesse du ressort de cette amirauté, Charron suggérait même sa suppression, et proposait de la partager entre Sète et Narbonne.

À la veille de leur suppression, les amirautés du golfe du Lion n'étaient donc pas au meilleur de leur fonctionnement⁸⁸. Ces circonstances étaient largement fortuites : des hommes étaient en cause, comme les conditions de leur recrutement. L'affaire de la « pêche aux bœufs » avait révélé également les limites de la capacité d'action des lieutenants sur les populations littorales, et par là contribué à affaiblir leur autorité.

En dehors de Sète où la capacité des lieutenants et l'essor du port étaient allés de pair, les amirautés du golfe du Lion n'étaient jamais parvenues à s'imposer vraiment comme des administrations de premier plan.

87 Joachim Darsel, « L'amirauté en Languedoc et Roussillon... », art. cit., p. 19-20.

88 Au cours du XVIII^e siècle le siège d'Aigues-Mortes était aussi resté temporairement sans officiers, Joachim Darsel, art. cit., p. 18. Une fermeture prolongée du dépôt des Archives départementales du Gard n'a pas permis de consulter le petit fonds de cette amirauté.

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

Michel Aumont

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

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

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

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

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

1 Cet article a été écrit en 2006 à l'occasion du colloque qui s'est tenu à Granville, les 22 et 23 septembre, lorsque j'étais doctorant. Pour de plus amples explications sur ce sujet, je me permets de renvoyer à la version publiée de ma thèse de doctorat en histoire : *Les Corsaires granvillais : une culture du risque maritime, 1688-1815*, Rennes, PUR, 2013.

2 Christian Schnakenbourg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative, 1669-1792*, thèse de doctorat en droit, université Panthéon-Assas, 1975, vol. 1, p. 162.

3 Les archives locales de Granville ont entièrement disparu lors des bombardements de Saint-Lô, le 6 juin 1944. On y avait en effet conservé les archives de l'amirauté, celles du juge de paix, celles du tribunal de commerce, ainsi que la grande majorité des archives notariales du port bas-normand.

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

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

224

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

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

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

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

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

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

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

8 AN, Marine, C⁴159, pièce 29.

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

L'ADMINISTRATION DE LA VIE MARITIME LOCALE

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

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

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

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

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

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

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

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

226

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

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

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

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

13 AN, Marine, C⁴ 159, pièce 29.

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

15 AN, Marine, C⁴ 174, p. 660.

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

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

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

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

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

19 Sans doute par quelqu'un d'autre.

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

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

LE FONCTIONNEMENT DE L'AMIRAUTÉ DE GRANVILLE

228

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

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

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

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

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

²² AN, Marine, C⁴174, p. 668.

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

²⁴ AN, Marine, B¹93, fol. 148.

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

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

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

25 AN, Marine, B³717, fol. 203-205.

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

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

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

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

230

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

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

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

29 AN, AD VII 8 a, n° 131.

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

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

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

33 *Ibid.*

34 Il parle de l'armateur Nicolas Deslandes.

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

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

LA FIN

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

36 *Ibid.*

37 *Ibid.*

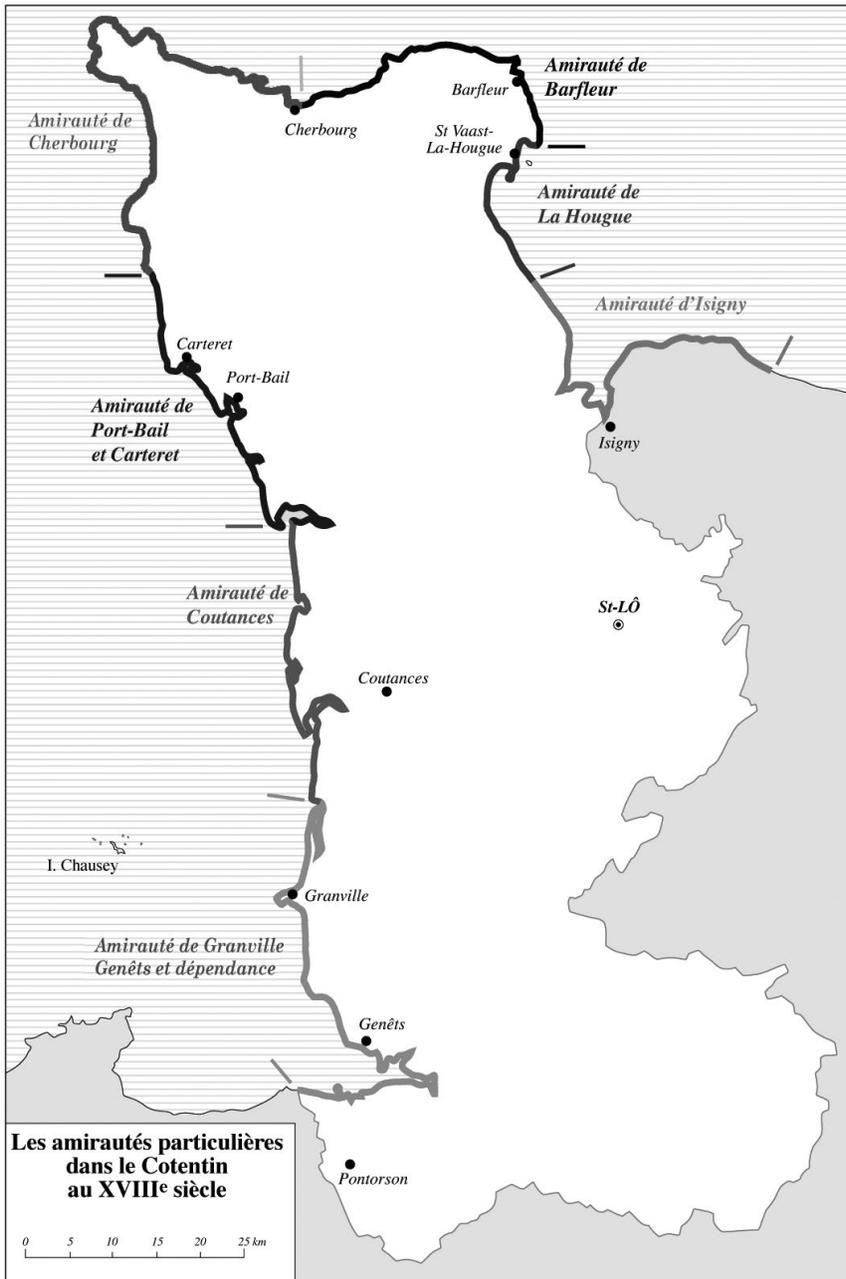
38 *Ibid.*

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

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

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

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



Carte 1. Les amirautés particulières dans le Cotentin au XVIII^e siècle.
Sources : AN, Marine, C⁴ 159 pièces 26-40.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS MARITIMES DANS L'AMIRAUTÉ DE CORNOUAILLE AU XVIII^e SIÈCLE

Sylvain Coindet

Université de Bretagne sud, CERHIO CNRS UMR 6258

Université européenne de Bretagne

En matière d'accidents maritimes, aucune portion du littoral français n'a bénéficié d'autant d'attention que la Cornouaille bretonne à l'époque moderne. À la fois point de passage obligé pour les rouliers des mers et les barques de cabotage franchissant le seuil de navigation que constitue encore aujourd'hui le raz de Sein, le littoral de l'évêché de Cornouaille¹ fut le théâtre de 336 naufrages entre 1721 et 1791². Ce chiffre, bien qu'il ne prenne pas en compte les naufrages des navires du roi, dont la compétence échappe à l'amirauté, rend compte pour partie de l'accidentologie des navires de commerce sur cette portion du littoral breton. Cette localisation de l'accident sur le rivage écarte également les bâtiments « perdus corps et biens » qui constituent à de nombreux égards un vide historiographique dont l'ampleur minore d'emblée toute tentative de dénombrement exhaustif des accidents maritimes par le recours aux archives.

D'Henri Bourde de la Rogerie à Alain Cabantous, en passant par Marie-Christine Theurkauff³, à laquelle l'auteur des *Côtes barbares* doit beaucoup, ce sont trois générations d'archivistes, d'étudiants, de chercheurs

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

qui ont contribué à faire de cette côte, peut-être abusivement, un paragon en matière d'accidents maritimes en s'attachant à l'analyse des comportements des populations littorales face à un événement : le naufrage. Tous ces travaux explorent essentiellement la part « terrienne » d'un accident maritime⁴, où la dialectique naufrage/pillage emprunte souvent aux folkloristes du XIX^e siècle les excès que ces derniers imputèrent aux « cotoyeurs » et aux « naufrageurs », et tient lieu encore aujourd'hui de clé d'analyse de cet « aléa » du commerce maritime.

Pourtant, les sources en elles-mêmes, dans lesquelles figurent notamment les récits des rescapés, les connaissements et les congés des bâtiments, permettent une toute autre approche, dans laquelle les conditions de navigation et les impératifs du commerce maritime permettent d'esquisser une géographie plus vaste de l'accident. Cette géographie, inscrite dans un *temps du naufrage*⁵, ne saurait se réduire au seul fracas du navire contre les rochers d'un littoral inhospitalier, et aux opérations de sauvetage des marchandises entreprises par les populations littorales sous la direction des représentants de l'autorité royale, moment cathartique où s'exprimerait le déchaînement des plus bas instincts humains, ce qui constituerait en quelque sorte un pendant au déchaînement des flots ayant conduit au naufrage. En effet, les enjeux de l'accident sont bien plus complexes et relèvent plus d'une problématique juridico-commerciale que d'une opération de police ou de collecte des effets naufragés. Il s'agit avant tout, pour les sièges particuliers d'amirauté, de fournir une expertise juridique. Celle-ci s'appuie sur une grille de lecture définie par l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681. Les quarante-cinq articles du titre consacré aux « naufrages, bris et échouements⁶ » définissent la procédure à suivre en pareils cas. La « grande ordonnance » de Colbert confère aux officiers d'amirauté l'obligation de déterminer les causes des sinistres, permettant aujourd'hui la conservation dans les archives d'un corpus important d'interrogatoires de capitaines, maîtres et matelots. Ce matériel archivistique permet aux chercheurs de connaître la navigation bien avant l'accident pour constater que celui-ci relève de la contingence, de l'interruption du cours normal d'un voyage commercial. Dans un premier temps, l'enjeu pour les officiers d'amirauté est de tenter de limiter au maximum les pertes matérielles engendrées par l'accident, et donc de veiller au sauvetage des effets naufragés, donc aussi d'en

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

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

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

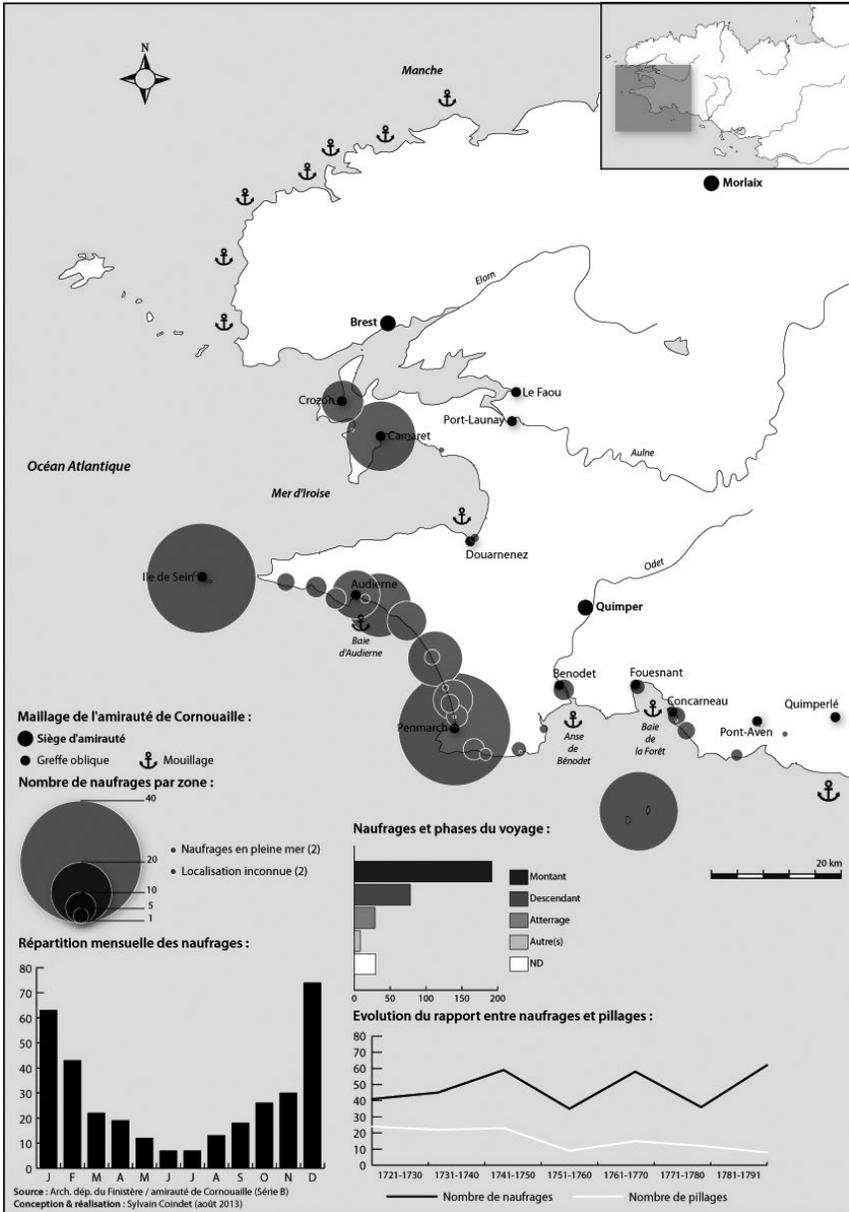


Fig. 1. Les naufrages dans l'amirauté de Cornouaille (1721-1791)

empêcher le pillage ; puis, dans un second temps, de « dire le Droit » en ménageant les intérêts des marchands-chargeurs, des armateurs et de l'ensemble des acteurs du commerce maritime, afin qu'une fois les circonstances de l'accident établies, il soit possible de répartir « au sol la livre » contributions et produits des opérations ayant conduit au sauvetage et à la conservation de tout ou partie des effets du navire et de la cargaison. Les enjeux économiques sont d'importance, puisque certaines cargaisons, sauvées dans leur intégralité, peuvent représenter plusieurs dizaines de milliers de livres tournois. De tels enjeux invitent à s'interroger sur la compétence des personnels de l'amirauté et sur l'efficacité d'une institution dont l'implantation est actée par un édit du roi de juin 1691 « portant création de sept sièges d'Admirauté en Bretagne⁷ ». Si l'ordonnance de la Marine fournit le cadre juridique dans lequel évoluent ces hommes et les missions qui leur sont confiées, peut-on parler d'« experts maritimes » avant l'heure ou de juristes interprétant le Droit ? Bien que la réponse soit à ce stade prématurée, on ne peut pourtant omettre de citer le corollaire indissociable du texte de 1681 qu'est le *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine*⁸, de René-Josué Valin (1695-1765), procureur du roi de l'amirauté de La Rochelle, publié en 1760, caution provisoire de l'efficacité d'une institution et de ses représentants.

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

LES ACCIDENTS MARITIMES : UNE RÉALITÉ MULTIPLE ET INCOMPLÈTE

Bien que 336 naufrages soient répertoriés entre 1721 et 1791⁹, soit un rythme annuel de cinq accidents, il ne s'agit pourtant que d'un indicateur sous-évaluant l'ampleur d'une accidentologie maritime qui ne saurait se résumer à ce seul événement.

7 Archives départementales du Morbihan, 9B 3.

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

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

La première de ces limites réside dans la définition même du terme de *nauffrage* et son sens au XVIII^e siècle : les archives des différentes amirautés du littoral français ne conservent que la trace des accidents ayant eu lieu sur ou à proximité du rivage. Le « naufrage littoral » ne représenterait donc que la part émergée d'un « iceberg historiographique » dont la profondeur resterait insondable dans le monde du silence des navires « perdus corps et biens »¹⁰. Pour autant, la notion même de *nauffrage* englobe une réalité protéiforme. La définition que propose l'ordonnance de la marine de 1681 y répond en suggérant implicitement une distinction entre le « naufrage », le « bris » et l'« échouement »¹¹, différenciation que l'on retrouve mentionnée dans les archives, ce qui fige en un seul mot la situation du navire perdu. Le naufrage suppose une perte de l'intégrité de la coque lors d'un accident survenu sur le rivage, alors que la notion de bris renvoie à l'idée d'éloignement de la côte et d'une dislocation du bâtiment en plusieurs morceaux ; l'échouement implique une préservation du corps du navire pouvant permettre un relèvement du bâtiment¹². Ces trois cas, rassemblés sous le vocable commun de « naufrage littoral », impliquent une trace de l'accident, sous la forme d'effets naufragés, qu'il s'agisse de parties du navire ou de la cargaison. C'est par cela qu'ils nous sont connus, au travers des procédures instruites par les amirautés et visant à récupérer les effets et marchandises naufragées.

En revanche, lorsque la perte s'opère en pleine mer, la situation devient plus complexe : rares sont alors les cas où le siège d'amirauté peut prendre connaissance de l'accident. De plus, un vide juridique entoure la question des épaves en haute mer jusqu'en 1735, date à laquelle une *Déclaration du Roi concernant les naufrages maritimes*, vient inciter les « inventeurs » à remonter du fond des flots des épaves théoriquement inaccessibles¹³. La notion de

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

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

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

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

« naufrage maritime » viendrait ainsi compléter le triptyque des naufrages, bris et échouements, avec toujours cette réserve qu'il ne s'agit que de naufrages maritimes connus, identifiés comme tels par d'éventuels témoins, qu'il s'agisse d'autres navires faisant route de conserve ou de demandes d'informations auprès des amirautés émanant d'armateurs sans nouvelles de leurs navires¹⁴.

Le matériau de cette recherche ne se conçoit, de fait, qu'en fonction du ressort géographique dans lequel opèrent les officiers d'amirauté. Cette juridiction territoriale est très vaste¹⁵, couvrant aussi bien la pleine mer, que le rivage, les ports, les havres, les quais, les rivières¹⁶. Pour autant, en matière de naufrage elle se résume la plupart du temps à cette frange bordière sur laquelle viennent se perdre les navires. Sauf à recueillir les témoignages d'équipages ayant assisté à la fin tragique en mer d'un autre bâtiment, l'amirauté et ses officiers ne peuvent s'informer de ces disparitions.

238

À cette impossibilité matérielle s'ajoute également un autre écueil dans le dénombrement des accidents maritimes : celui des navires du roi échappant à la compétence des amirautés au profit des commissaires aux classes. Seules quelques procédures instruites dans le cadre de ce que l'on pourrait appeler des « naufrages mixtes », à savoir des naufrages de navires de commerce dont la cargaison appartenait au roi, se retrouvent dans les archives. Ainsi, lors du naufrage de *La Sainte-Anne*, une gabarre de Rhuys, sur la côte de Plouhinec, en 1723, l'amirauté ne peut que constater la prise en main du sauvetage de la cargaison de bois de construction destinée à l'arsenal de Brest par le sieur Cambassares, commissaire aux classes du département d'Audierne¹⁷. D'autres

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

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

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

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

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

exemples montrent parfois la promptitude de ces mêmes commissaires face au personnel de l'amirauté : lors du naufrage de *La Marie-Rose*, une autre gabarre de ce même port de Rhuy, chargée aussi de bois de construction pour l'arsenal de Brest et faisant naufrage, une fois n'est pas coutume, sur la côte de Plouhinec en 1787, le greffier du siège de Quimper, se rend sur les lieux de l'accident mais trouve le syndic des classes occupé à sauver les derniers éléments de la cargaison après avoir congédié l'équipage¹⁸.

Mais les naufrages des navires du roi et les « naufrages mixtes » ne sont pas les seuls bâtiments échappant de manière partielle ou totale à cette comptabilité. Les embarcations de faible tonnage, qu'il s'agisse de petites chaloupes de pêche ou de chasse-marée d'un tonnage inférieur à quinze tonneaux, demeurent globalement absentes de cet état des lieux. Sur les 336 naufrages répertoriés, seuls quatre concernent des navires dont le tonnage est inférieur à quinze tonneaux, et aucun en dessous de douze tonneaux. Il faut ici se garder de considérer hâtivement que les pêcheurs locaux et les maîtres de chaloupes échapperaient par leur « parfaite » connaissance de leur aire restreinte de navigation à tout accident. L'image est trompeuse, et les levées de cadavres, par la multiplicité des découvertes de pêcheurs noyés, attestent le contraire. Compétente en matières civiles et criminelles sur le littoral, l'amirauté doit en effet procéder à la « levée des corps noyés¹⁹ ». Valin en précise la procédure en indiquant que la « visite du cadavre » doit être effectuée par un « chirurgien de l'amirauté » afin de déterminer les causes du décès et permettre l'inhumation²⁰. Ces « levées de cadavres » permettent également de retrouver la trace du naufrage de barques servant à transporter des passagers. On retrouve ainsi dans les fonds de l'amirauté de Cornouaille la mention, en juin 1725, du décès de 52 personnes embarquées sur un bac les ramenant du pardon de Saint-Thugen,

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

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

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

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

qui se sont noyées après que l'embarcation s'est renversée²¹. Le même type de déclarations se retrouve à intervalles réguliers dans les mêmes archives²², sans qu'il soit fait mention d'un quelconque enregistrement au greffe de Quimper du naufrage d'une barque ou d'un bac de transport. L'explication de cette occultation, qu'il s'agisse des chaloupes de pêche, des bacs de passage, ou plus généralement des embarcations de faible tonnage, est à rechercher dans le fondement même de l'institution qu'est l'amirauté : en dehors de l'obligation de donner la permission d'inhumer les victimes éventuelles, aucune commission n'est constituée si les dépenses engendrées pour le sauvetage ne sont pas couvertes par la valeur des effets à sauver. Il s'agit de préserver les intérêts des propriétaires des navires et des marchandises. Si la valeur des effets sauvés ou à sauver est peu importante, alors l'amirauté n'intervient pas dans le sauvetage et se contente au mieux, d'enregistrer le naufrage dans le registre du commis greffier du port oblique le plus proche²³.

240

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

Naufrages et avaries

Pour le cas d'espèce de l'amirauté de Cornouaille, les sources sont rares et se résument à deux liasses conservées dans le fonds du siège de Quimper²⁴. En tout, neuf navires pour lesquels on dispose de déclarations auprès du greffe et de visites des navires et/ou de la cargaison, sans que ces quelques cas puissent véritablement constituer une grille d'analyse de la question. Une telle sécheresse

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

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

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

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

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

Valin ne s'y trompe pas dans le préambule qu'il consacre dans son exégèse de l'ordonnance de la Marine au titre consacré aux avaries²⁵. Le terme désigne « toute dépense extraordinaire qui se fera pour les navires et marchandises, conjointement ou séparément ; tout dommage qui leur arrivera depuis leur charge et départ jusqu'à leur retour et décharge²⁶ ». L'ordonnance distingue deux types d'avaries, les « avaries simples et particulières » et les « avaries grosses et communes ». Ces appellations peuvent pourtant se révéler trompeuses. Une avarie simple ne désigne pas *a priori* un dommage modeste, mais une perte à supporter par un seul acteur, qu'il s'agisse de l'armateur pour le navire ou du marchand-chargeur pour la cargaison ; c'est pourquoi elle est dite « particulière ». La perte de la totalité d'une cargaison peut donc être qualifiée d'avarie simple sans que cette dénomination n'ait de rapport avec son ampleur.

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

26 *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article 1^{er}.

De même, une grosse avarie, c'est-à-dire un dommage supporté solidairement par les deux parties – armateur et marchand-chargeur –, peut relever d'une perte relativement modeste²⁷ ; elle est commune, par exemple, dans le cas du jet à la mer d'une partie de la cargaison si celui-ci est intervenu pour le salut commun du navire et de l'équipage. Valin résume la situation ainsi :

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

242

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

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

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

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

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

de la perte ; dans l'autre, elle sera répartie entre les différents acteurs selon la valeur globale du navire et des marchandises. D'autres dépenses extraordinaires tombent sous ce vocable d'avaries. C'est le cas des salaires et nourritures des matelots d'un navire arrêté sur décision du roi²⁹, qui peuvent être des avaries simples ou grosses.

Les droits de congé, visite, rapport, tonnes, balises et ancrages, bien qu'ils ne soient pas considérés comme des avaries, sont présents dans le titre qu'y consacre l'ordonnance de la Marine³⁰. Il s'agit en fait d'une composante du coût du fret portée sur les connaissements par la formule « outre les avaries suivant les us et coutumes de la mer » ; elles représentent en règle générale un surcoût de 10 % pour le fret. Cette disposition permet de régler le problème des menues avaries que recouvrent « les lamanages, touages et pilotages pour entrer dans les havres et rivières »³¹, comme l'observe Valin³². Il s'agit de fait d'une simplification pour le capitaine du navire face à des frais qui sont récurrents, et dont le calcul de la répartition entre les marchands chargeurs pourrait se révéler ardu.

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

²⁹ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article VII.

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

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

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

La répartition chronologique de l'accident qui s'opère sur ce court XVIII^e siècle (voir **fig. 1**) sur les côtes de l'amirauté de Cornouaille ne montre pas de diminution du « phénomène naufrage ». Au contraire, même si la répartition n'est pas toujours linéaire, force est de constater que la tendance est globalement à une légère hausse du phénomène. Les années sans sinistre font exception, et seules 1727, 1755 et 1769 ne semblent pas avoir enregistré de pertes. À l'inverse, 1763 et 1764 correspondent à deux pics, avec respectivement onze et treize naufrages. Pour ces deux seules années, dix-sept naufrages eurent lieu entre octobre et mars, ce qui marque là une saisonnalité des accidents qui se concentrent sur la période hivernale (**fig. 1**). La répartition mensuelle des naufrages fait apparaître une concentration « hivernale » des accidents durant tout le XVIII^e siècle : d'octobre à avril, ce sont 283 navires qui font naufrage, soit près de 84 % du total des pertes³³. À l'inverse, le printemps et l'été, entre les mois de mai et d'août, ne dépassent guère les dix naufrages en rythme mensuel appliqué aux soixante-dix années de notre corpus.

Cette saisonnalité peut s'expliquer par les conditions météorologiques rencontrées : d'une part, des vents à dominante ouest empêchant les navires de gagner le large en cas de gros temps et rabattant les bâtiments vers le rivage ; d'autre part, les fréquentes tempêtes que connaît le littoral de la Cornouaille, les vents ne manquant pas à nouveau de conduire les navires à la côte. La tempête ne constitue pas la seule cause de naufrage, bien qu'elle soit mentionnée par une majorité d'équipages naufragés. Les causes sont bien souvent cumulatives et le raccourcissement de la période diurne, la nuit, une lutte de plusieurs heures face aux éléments déchaînés, les brumes et autres grains³⁴ peuvent être à l'origine des accidents, en accompagnant la tempête, ou en empêchant de rendre visible le littoral et de se repérer, tout comme l'épuisement physique et moral de l'équipage dans un tel contexte. À ce titre, le récit fourni en 1765 par le capitaine du *Jeune Benjamin* des heures précédant son naufrage sur la côte de Penmarch, donne un exemple saisissant de cette réalité :

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

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

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

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

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

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

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

Tableau 1. L'évolution de la mortalité par naufrage dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII^e siècle³⁶

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

246

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

Notons également que l'on peut dresser une typologie de cette mortalité rendant compte d'une réalité qui n'emprunte pas forcément à la violence de l'accident en lui-même. En effet, le nombre de naufrages où un seul membre de l'équipage trouve la mort est suffisamment significatif pour s'y intéresser. Le plus souvent, il s'agit du capitaine qui, se refusant à quitter le bord tant que la perte n'est pas totale, se noie lorsque la situation se détériore. Outre ce premier personnage du navire, ce sont souvent les plus faibles qui sont les premières victimes. De jeunes mousses, de vieux matelots, des hommes présentant des infirmités viennent compléter ce tableau d'une mort individuelle. À l'inverse, la perte complète de l'équipage traduit la violence de l'accident, voire de manière quasi systématique sa survenue à quelques distances du rivage, l'épave ne jouant pas, alors, son rôle de cellule de survie³⁷.

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

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

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

un commerce maritime perturbé, le nombre de *bris* ne diminue pas. Si les navires sont moins nombreux à circuler à la pointe de la Bretagne, l'activité des corsaires anglais vient compléter et corriger la moyenne annuelle des accidents³⁸. Ainsi, huit naufrages relevant directement des conséquences de la guerre d'Indépendance américaine se produisent sur les côtes de la Cornouaille entre 1777 et 1782³⁹. Trois cas de figure peuvent se présenter. Le premier concerne des navires tentant d'échapper à des bâtiments anglais et préférant effectuer un *jet*⁴⁰ que de finir sur les pontons anglais⁴¹. Le second se rapporte à des navires retrouvés sans équipage sur le rivage laissant supposer par leur faible tonnage un arraisonnement, un pillage et un abandon de la prise, attendue sa faible valeur⁴². Le troisième, plus singulier, concerne des navires capturés par les Anglais qui, par la faiblesse des équipages de prises, font naufrage avec à leur bord des marins anglais et un ou deux membres de l'équipage d'origine, restés à bord pour la manœuvre⁴³.

Si les accidents semblent nombreux en Cornouaille et donnent l'image d'une côte barbare, il convient toutefois de noter qu'une telle fréquence de l'accident n'est pas spécifique à la Cornouaille et se retrouve dans d'autres amirautés du littoral atlantique comme celles de l'Aunis et de la Saintonge, pour lesquelles les travaux d'Emmanuelle Breton⁴⁴, Michel Albert Luc⁴⁵ et Najib Azouagh⁴⁶,

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

39 AD 29, B 4387 à B 4392.

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

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

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

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

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

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

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

menés sous la direction de Jacques Péret⁴⁷, offrent une lecture similaire du phénomène⁴⁸.

Naufrages et identification des causes des sinistres

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

248 Il leur incombe de s'informer des causes du naufrage⁴⁹, aussi dispose-t-on pour les trois quarts des bâtiments des dépositions des capitaines et maîtres de bord, recoupées par celles de leurs équipages⁵⁰. Si ces interrogatoires posent souvent la question de l'identification exacte des causes de l'accident, ils demeurent une source d'informations sur les heures et les jours précédant l'issue finale. Des appréciations sur la force du vent, la hauteur des vagues, la fatigue du navire et de l'équipage viennent composer un portrait souvent saisissant de la manœuvre d'un navire dans des conditions rendues difficiles par la météorologie, la fatigue des hommes et du bâtiment.

Une première lecture de ces interrogatoires réserve une place marginale à l'erreur humaine. Ce sont la plupart du temps les conditions météorologiques qui l'emportent, et l'évocation de « tempêtes et tourmentes manifestes » masque peut-être une réalité parfois plus complexe. Les défauts de veille semblent rares, la confusion d'une côte avec une autre tout autant. Mais certains éléments recueillis dans les interrogatoires peuvent traduire des omissions volontaires. Une première indication nous est donnée par l'ordonnance de la Marine qui rappelle que la responsabilité du capitaine est engagée si des marchandises sont perdues ou avariées par la faute du maître ou de l'équipage⁵¹. Cet élément revient à rendre le capitaine responsable des pertes subies en cas de naufrage si celui-ci a pour origine une erreur humaine. Aussi ce dernier peut-il être tenté de masquer la vérité. De plus, le récolement des dépositions des capitaines et de leurs équipages ne permet que rarement de trouver des appréciations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Une géographie du commerce maritime à la pointe de la Bretagne

250

La spécificité de l'amirauté de Cornouaille tient sans doute à sa situation géographique particulière. Comme les côtes de Cornouaille sont un point de passage obligé pour le commerce entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord, le fonds d'archives consacré aux naufrages fournit un instantané du commerce maritime à la pointe de la Bretagne tout au long du XVIII^e siècle⁵³, ces 336 dossiers comportant de précieuses informations sur l'origine, la destination et le pavillon des différents navires.

Les ports de Bordeaux (56), Libourne (10) et Blaye (5) constituent la première origine en effectifs, avec essentiellement des cargaisons de vin alimentant par le grand et le petit cabotage les ports de la façade atlantique et de l'Europe entière. Cette diversité se retrouve dans les tonnages effectuant ce transport où se côtoient les navires de long cours alimentant l'Europe du Nord ou les colonies, et les barques et chasse-marée du sud de la Bretagne effectuant des rotations entre Bordeaux et Brest. L'écart est saisissant, si l'on oppose la *Duchesse de Duras*, brick de 400 tonneaux, armé à Bordeaux en 1780, chargé d'une cargaison comprenant pour l'essentiel du vin destinée à Saint-Domingue⁵⁴, et la *Marie-Magdelaine*, barque de quinze tonneaux de l'Abert-Ildut, transportant du vin de Bordeaux entre Blaye et Brest, qui fit naufrage à Poulgoazec en octobre 1728 en tentant de gagner le port d'Audierne en pleine tempête⁵⁵. Cet écart illustre la diversité des embarcations que nous avons déjà notée en constatant les fortes différences de tonnage pour le transport des cargaisons.

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

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

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

À une moindre échelle, on observe également une part importante de navires venant de Bayonne (14), principalement chargés d'eau-de-vie, de résine, de goudron et de braie, alimentant les ports d'Amsterdam, de Rouen, de Vannes et de Lorient au nombre de trois à chaque fois. Le port de Nantes, avec dix-sept navires, fournit des cargaisons plus diversifiées, composées de vin, d'eau-de-vie, de bois de construction, de goudron, de céréales et de marchandises coloniales en provenance de l'espace caraïbe dont le port semble assurer une redistribution non seulement à l'échelle du royaume mais également à l'échelle internationale. Là aussi, on observe une grande diversité dans les tonnages qui s'échelonnent de 13 tonneaux pour le *Saint-Pierre*, barque de Saint-Pol-de-Léon, chargée de vin, d'eau-de-vie, et de marchandises d'épicerie pour le port de Morlaix⁵⁶, et le *Choice*, navire anglais de 163 tonneaux transportant du coton, de l'ocre et du vinaigre à destination de Londres⁵⁷. Notons également l'importance relative du port de La Rochelle, lequel, avec douze navires, transportant essentiellement de l'eau-de-vie et du vin à destination de Brest (3), de Boulogne (2) et de Cherbourg (2), vient compléter ce tableau des navires faisant route vers le nord avant de faire naufrage sur les côtes de Cornouaille. En sens inverse, le port de Brest fournit un contingent équivalent à ces ordres de grandeur avec 14 bâtiments, dont 11 sur lest, essentiellement des barques de cabotage destinées aux ports de Bordeaux (4), La Rochelle (2), Nantes (2).

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

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

⁵⁶ AD 29, B 4362, *Le Saint-Pierre* (1751).

⁵⁷ AD 29, B 4401, *Le Choice* (1791).

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

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

252

Personnels et organisation de l'amirauté

Avant même d'aborder la question de l'efficacité de l'amirauté de Cornouaille, il convient de saisir ce que représente l'institution en termes de structures, de personnels et d'organisation. L'édit de juin 1691, portant création des sept amirautés en Bretagne, énumère le personnel de l'amirauté : douze officiers et membres du personnel⁵⁸, auxquels il faut ajouter les commis-greffiers installés dans les treize ports obliques du ressort⁵⁹, soit un total de vingt-cinq personnes. Ce chiffre augmente légèrement au cours du XVIII^e siècle pour culminer à dix-huit personnes, hors les commis-greffiers, en 1781⁶⁰, si l'on y ajoute les trois maîtres de quai de Quimper, Concarneau et Pont-l'Abbé, un professeur d'hydrographie dont la charge ne fut pourvue qu'à partir de 1738⁶¹, un interprète breton et un chirurgien. Il s'agit donc d'un personnel limité, dont certains membres occupent souvent d'autres fonctions dans d'autres institutions. Autre élément notable, l'amirauté ne disposant d'aucun bâtiment spécifique, les audiences et les procès instruits dans le cadre de procédures criminelles se passent la plupart

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

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

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

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

du temps au présidial de Quimper⁶². Enfin, la localisation même du siège d'amirauté dans la ville épiscopale de Quimper éloigne considérablement les officiers du littoral, les conduisant fréquemment à n'arriver sur les lieux des naufrages qu'un à deux jours après l'accident⁶³. Des huit amirautés bretonnes, l'amirauté de Lorient étant créée par détachement de celles de Vannes en 1782, le siège de Quimper est celui dont l'éloignement est le plus manifeste. Afin de corriger cette difficulté, il n'est pas rare de voir le commis-greffier accomplir une tâche plus étendue que celle prévue en matière de naufrages par l'ordonnance de la Marine, le siège lui déléguant la responsabilité du sauvetage de navires et cargaisons de moindre importance et se contentant dans un second temps d'envoyer son greffier et un huissier pour dresser le procès-verbal d'inventaire des effets ainsi sauvés. Un autre écueil touche également l'institution : c'est le risque de ne pouvoir assurer ses fonctions en cas de naufrages multiples. De manière théorique, le personnel de l'amirauté est en capacité d'assurer deux commissions simultanées pour le doublement des officiers. Mais, dans bien des cas, le siège ne put fournir qu'une seule commission, se déplaçant sur les lieux de plusieurs accidents.

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

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

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

des suspects, parfois à plusieurs reprises pour déterminer les circonstances de ces crimes. L'amirauté de Cornouaille conserve ainsi une procédure-fleuve, celle consacrée au pillage du *Saint Jacques* en 1716, un navire de Rotterdam de 400 tonneaux ayant fait naufrage sur la côte de Penmarch⁶⁴. Cette procédure criminelle constitue la plus importante de celles conservées dans le fonds de l'amirauté de Cornouaille : aucune autre ne l'a égalée jusqu'à la fin de l'institution.

Bien que la lecture des archives propres de l'amirauté fournisse des éléments pertinents sur son action, elle ne permet pas d'en percevoir pleinement le fonctionnement. Toutefois, nous disposons à cet égard d'une « inspection indépendante » ayant fait l'objet récemment d'un travail en profondeur⁶⁵, pour lequel les premières publications donnent des éléments d'analyse⁶⁶. Il s'agit de l'inspection menée par Daniel Chardon, maître des requêtes et procureur général au Conseil des prises, entre 1781 et 1785⁶⁷. Dans le cadre de cette enquête, l'amirauté de Cornouaille fait l'objet d'un procès-verbal de visite daté du 24 janvier 1781. Le préambule de ce document indique les éléments sur lesquels l'envoyé du roi entend se renseigner :

254

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

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

⁶⁵ Sylviane Llinares, *Les Amirautés et la politique maritime de la France sous Louis XVI : Enquête, réforme et modernisation. Autour de l'inspection Chardon, 1781-1785*, mémoire pour l'habilitation à diriger des recherches, soutenue le 10 décembre 2011 à l'université de Bretagne Sud.

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

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

⁶⁸ AN, C4 175, 24 janvier 1781.

Cet « audit » de l'amirauté de Cornouaille offre également un ensemble de portraits des officiers du siège, qu'il s'agisse du lieutenant général⁶⁹, du procureur du roi⁷⁰ ou du greffier du siège⁷¹.

Si cette inspection fournit de précieuses informations sur l'administration et l'organisation de la perception des droits maritimes, la part réservée aux informations concernant les naufrages demeure limitée à une liste reprenant, peu ou prou, les dossiers que conserve encore aujourd'hui le fonds d'archives de l'amirauté de Cornouaille remontant aux dix années précédant l'inspection et vérifiant la perception sur le droit d'épave des quotités au profit du roi et de l'Amiral de France. Sylviane Llinares montre également que dans ce ressort d'amirauté les principales difficultés semblent concerner la police de la navigation des navires frétés pour le service du roi et les Droits et pêcheries non confirmés⁷². Cette question des navires de commerce frétés par le roi a pu, comme nous l'avons déjà évoqué, provoquer quelques difficultés, sans qu'il nous ait été possible en la matière de déceler des traces de frictions réelles entre les représentants de l'amirauté et ceux d'autres institutions. Toutefois, Henri Bourde de la Rogerie mentionne un mémoire de 1787⁷³ où les juges du présidial de Quimper dénoncent « le génie bouillant et inquiet de l'amirauté⁷⁴ ». Ce même mémoire dresse également un portrait peu flatteur des officiers du siège en soulignant notamment les liens familiaux les unissant les uns aux autres,

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

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

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

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

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

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

et décrivant le lieutenant général, le procureur du roi et son père, procureur honoraire du siège, comme « trois têtes échauffées dans le même bonnet⁷⁵ ».

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

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

75 AD 29, B 911 bis.

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

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

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

⁷⁶ *Ibid.*, B 4345, *La Reine Esther* (1734) : procès verbal de descente, 1^{er} mars 1734.

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

écrite remise au capitaine⁷⁸. Si ces épisodes sont rares, lorsqu'ils se produisent dans le deuxième tiers du XVIII^e siècle, la réaction peut être d'une tout autre nature, comme en 1775, lors du naufrage de l'*Étiennette*, sloop de Saint-Briac, chargé d'une cargaison de fer pour le port de Lorient : devant la volonté de son capitaine de pourvoir seul au sauvetage du navire et de la cargaison, on constate la fermeté du procureur du roi, qui impose sa volonté au terme d'une argumentation juridique reprenant l'ordonnance de la Marine et les apports de Valin⁷⁹.

258

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

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

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

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
Université de Nice & Université du Littoral

Dans le cadre d'un programme de recherche visant à créer un outil efficace pour saisir et exploiter les informations issues des sources relatives au mouvement des navires et des cargaisons dans le passé, nous avons créé une base de données accessible en ligne et nous avons voulu en tester l'ergonomie en insérant l'intégralité des informations disponibles pour l'ensemble du mouvement des ports français sur une année. C'est ainsi que nous nous sommes tournés vers les sources de l'Amirauté de France, administration chargée entre autres de la perception de plusieurs droits pesant sur les entrées ou les sorties des bâtiments, et donc susceptible plus que toute autre de produire des sources utiles pour nos fins¹. Nous avons constaté qu'il était possible d'envisager la reconstitution des trafics à la sortie ; notre choix s'est porté sur l'année 1787, pour laquelle le nombre de registres de congés² conservés est le plus élevé.

- 1 Le programme ANR Navigocorpus (2008-2011), coordonné par Silvia Marzagalli, a produit une base de données accessible en ligne. Pour des informations complémentaires relatives au programme, consulter <<http://navigocorpus.hypotheses.org/>>. Pour un descriptif de la base et des choix méthodologiques, lire Jean-Pierre Dedieu, Silvia Marzagalli, Pierrick Pourchasse et Werner Scheltjens, « Navigocorpus, a database for shipping information. A methodological and technical introduction », *International Journal of Maritime History*, vol. 23, n° 2, décembre 2011, p. 241-262. Jean-Pierre Dedieu, Silvia Marzagalli, Pierrick Pourchasse et Werner Scheltjens, « Navigocorpus at Work. A Brief Overview of the Potentialities of a Database », *International Journal of Maritime History*, vol. 24, n° 1, juin 2012, p. 331-359. Pour le traitement spécifique des cargaisons, voir Jean-Pierre Dedieu et Silvia Marzagalli, « Tracking trades in Navigocorpus. The examples of fish », communication présentée par Silvia Marzagalli et Jean-Pierre Dedieu dans « Commodity Chains in the First Period of Globalization », session organisée par Werner Scheltjens, Philipp Robinson Rössner, Guillaume Daudin et Loïc Charles à la Ninth European Social Science History Conference à l'université de Glasgow, 11-14 avril 2012, <http://www.academia.edu/1612900/Dealing_with_commodities_in_Navigocorpus_Offering_tools_and_flexibility>.
- 2 À son départ d'un port français, toute embarcation pourvue d'un mât était soumise au paiement d'un droit appelé *congé*, perçu au profit de l'Amiral de France. Ce droit était perçu par l'amirauté locale. La principale exception concernait les embarcations faisant un aller-retour à l'intérieur du ressort d'une même amirauté, qui n'étaient tenues de le payer qu'à l'aller.

Si nous avons adapté la base de données aux sources – sans contraindre les informations fournies par celles-ci dans une structure rigide préétablie à l’origine du projet – en sorte que la base informatisée restitue le plus fidèlement possible le sens des informations livrées, il reste que l’exacte compréhension de la signification des informations apportées par la source est fondamentale lorsqu’on en inscrit le contenu dans une base de données.

Travailler sur les registres de l’amirauté pour ce qui concerne la levée des divers droits de navigation pourrait sembler au premier abord chose facile : nous sommes face à une source répétitive, massive, qui nous fait entrer de plain-pied dans l’ère de la pré-statistique affirmée. À y regarder de plus près, et surtout à pratiquer longuement cette source, les choses apparaissent toutefois quelque peu plus compliquées, car derrière l’apparente simplicité des informations qu’elle livre, elle recèle des pièges d’autant plus sournois qu’ils ne sont pas intentionnels. Chaque greffier travaillait selon ses marottes et il n’y a pas eu, dans l’Amirauté de France, un Colbert rappelant sèchement à ses intendants de Marine la manière de remplir uniformément ses questionnaires.

260

Ainsi, à la lumière du travail qui a été fait pour saisir le contenu des registres de congés dans une base de données, nous passerons en revue la disposition matérielle des registres légués par cette institution, en étudiant la présentation des récapitulatifs qu’ils contiennent, en les comparant ensuite aux comptes rendus annuels qui en résument les données sous forme statistique, et en cherchant à percer les raisons des éventuelles différences chiffrées entre les données émanant d’un même port, ainsi que la taxinomie utilisée qui leur est propre. Car, au-delà des données que nous avons voulu saisir pour une année précise, nous avons collecté les éléments nécessaires pour les restituer dans un temps plus long, à partir des tableaux synthétiques des droits perçus – avec indication du nombre de navires qui y ont été soumis – disponibles pour quelques décennies du XVIII^e siècle³.

Notons, immédiatement, que nous avons travaillé sur les registres des droits conservés dans l’actuelle sous-série G⁵ des Archives nationales de France⁴. Chaque receveur se devait de tenir en double les registres des différents droits de navigation. Ceux-ci comportent les indications saisies au fil des jours des sommes payées par les patrons de barque, maîtres et capitaines, à l’entrée ou à la sortie de n’importe quel port du royaume et de ses colonies. Un registre restait au siège de

3 L’exploitation de cette masse de données est en cours ; elle donnera lieu à un ouvrage cosigné par les auteurs de cet article.

4 Lorsque la série parisienne ne contenait pas les registres pour 1787, nous avons essayé d’avoir recours aux archives départementales. C’est ainsi, par exemple, que les données de Saint-Tropez, fournies par Gilbert Buti, et celles pour Lorient, ont pu être insérées dans Navigocorpus.

l'amirauté, le double était envoyé chaque année, du moins en théorie, pour que les bureaux parisiens de l'amiral de France, situés dans l'hôtel de la Vrillière, place des Victoires, puissent vérifier les comptes et l'exactitude des sommes perçues par l'Amiral de France. Le tout était régenté par un secrétaire général de la Marine, qui joua un rôle considérable auprès du comte de Toulouse, puis du duc de Penthièvre dans la gestion quotidienne de cette lourde institution. À ces registres était adjoint un compte rendu qui résumait de manière très synthétique les recettes et les dépenses. Qui plus est, dans ces pièces de nature comptable, toutes les factures étaient également jointes, depuis celles regardant la vie maritime jusqu'aux frais de bouche des éventuels prisonniers et la dépense finale, à savoir les frais de la diligence qui transportait jusqu'à la capitale les documents exigés. Nous avons eu ainsi le très rare privilège de découvrir d'énormes liasses concernant la Bretagne, la Normandie ou la Provence avec leur ficelle d'origine de 1791, ce qui nous a permis de voir la logique du greffier de l'époque dans le classement des papiers qu'il envoyait. C'est ainsi que nous avons retrouvé les registres de congés de trente-deux ports qu'on pensait perdus définitivement, notamment ceux de l'amirauté du Léon détruits à Brest en 1941 et ceux des amiraautés normandes brûlés à Saint-Lô le 6 juin 1944, car le greffier les avait joints à son envoi à titre de preuve de l'exactitude de ces chiffres. Comme personne ne les avait classés depuis, en rompant l'ordre d'origine, comme cela a été fait pour les autres ports, et que l'inventaire de la sous-série G³, par ailleurs assez sommaire, ne les mentionnait pas⁵, aucun historien n'avait pensé jusqu'à présent à ouvrir ces liasses censées ne contenir, a priori, que des pièces comptables récapitulatives.

L'Amirauté est une institution très complexe dont le fonctionnement intime nous échappe encore en partie, d'une part parce qu'elle couvre l'ensemble du royaume avec une cinquantaine de sièges répartis entre Dunkerque et Antibes, sans compter ceux des colonies, sièges qui travaillent certes dans un cadre général bien défini, mais qui, dans le détail, peuvent prendre de grandes libertés plus ou moins perceptibles à la lecture, et, d'autre part, parce que ses archives ont été largement entamées par les triages du XIX^e siècle. Or, ce qui a survécu a été réparti dans différentes séries, ce qui ne facilite guère les rapprochements. Dans la tentative de comprendre le fonctionnement de cette institution, l'historiographie du siècle dernier n'est pas d'un grand secours. Il faut reconnaître d'ailleurs que nos prédécesseurs n'étaient pas encouragés à l'entreprendre, dans la mesure où, sauf exception, les instruments de recherche faisaient cruellement défaut⁶.

5 Christian Pfister a procédé, dans le cadre du programme Navigocorpus, à la confection d'un nouvel inventaire qui est accessible en ligne : <<http://navigocorpus.hypotheses.org/>>.

6 À l'exception du travail de H. Borde de la Rougerie et J. Lemoine, *Inventaire des archives départementales antérieures à 1790*, Finistère, archives civiles, série B, t. 3, Quimper, 1902, in-4°, CCXLVII + 472 p., qui a servi de modèle pour les autres amiraautés.

Ainsi, si l'on dispose d'études de quelques sièges d'amirauté, nous manquons encore d'une grande synthèse facilement accessible. Le plus grand port français d'Ancien Régime, Bordeaux, a bénéficié des recherches de Marcel Gouron en 1938⁷. Une multitude d'articles d'importance et de qualité très variables ont paru dans des revues de sociétés savantes de province concernant de nombreuses autres amirautés. Le cas le plus exemplaire demeure celui de Joachim Darsel avec sa série impressionnante d'articles sur les sièges normands parus dans les *Annales de Normandie*⁸, ainsi que sur ceux de la Bretagne bordant la Manche⁹. Il faut attendre 1975 pour posséder enfin une vue générale de cette institution grâce à la thèse de droit de Christian Schnakenbourg¹⁰, mais ces deux volumes, souvent cités, n'ont jamais eu le bonheur d'être publiés. Décidément, ce champ historique subit bien des avatars, ce qui explique, sans doute, la volonté de Gérard Le Bouëdec de sortir de l'oubli la thèse de Joachim Darsel soutenue en 1954, précédée d'une remarquable mise à jour¹¹.

- 7 Marcel Gouron, *L'Amirauté de Guyenne depuis le premier amiral anglais en Guienne jusqu'à la Révolution*, Paris, Sirey, 1938 ; Paul Jeulin, *L'Évolution du port de Nantes, son organisation et trafic depuis ses origines*, Paris, PUF, 1929.
- 8 Joachim Darsel, « L'amirauté en Normandie. I. Amirauté d'Eu-le-Tréport », *Annales de Normandie*, vol. 19, n° 4, 1969, p. 291-306 ; « L'amirauté en Normandie. II. Amirauté de Saint-Valéry-en-Caux », *Annales de Normandie*, vol. 20, n° 1, 1970, p. 3-19 ; « L'amirauté en Normandie. III. Amirauté de Fécamp », *Annales de Normandie*, vol. 20, n° 2, 1970, p. 85-117 ; « L'amirauté en Normandie. IV. Amirauté du Havre-Harflleur », *Annales de Normandie*, vol. 20, n° 4, 1971, p. 267-292, et vol. 21, n° 3, 1971, p. 3-32 ; « L'amirauté en Normandie. V. Amirauté de Caudebec-Quillebeuf », *Annales de Normandie*, vol. 21, n° 3, 1971, p. 165-185 et vol. 22, n° 2, 1972, p. 105-131 ; « L'amirauté en Normandie. VI. L'amirauté de Rouen », *Annales de Normandie*, vol. 23, n° 1, 1973, p. 39-56 et vol. 23, n° 2, 1973, p. 115-149 ; « L'amirauté en Normandie. VII. L'amirauté de Touques », *Annales de Normandie*, vol. 25, n° 3, p. 147-155 ; « L'amirauté en Normandie. VIII. Amirauté de Dives », *Annales de Normandie*, vol. 26, n° 2, 1976, p. 113-121 ; « L'amirauté en Normandie. IX. Amirauté de Honfleur », *Annales de Normandie*, vol. 27, n° 2, 1977, p. 151-164 et vol. 27, n° 3, 1977, p. 267-280 ; « L'amirauté en Normandie. X. Amirauté d'Ouistreham », *Annales de Normandie*, vol. 28, n° 1, 1978, p. 9-16 ; « L'amirauté en Normandie. XI. Amirauté de Caen », *Annales de Normandie*, vol. 29, n° 1, 1979, p. 45-74 ; « L'amirauté en Normandie. XII. Amirauté de Bayeux », *Annales de Normandie*, vol. 30, n° 3, 1980, p. 231-244 ; « L'amirauté en Normandie. XIII. Amirautés de Grandcamp, Carentan et Isigny », *Annales de Normandie*, vol. 31, n° 3, 1981, p. 219-238 ; « L'amirauté en Normandie. XIV. Amirauté de Cherbourg », *Annales de Normandie*, vol. 36, n° 4, 1986, p. 289-314 ; « L'amirauté en Normandie. XV. Amirauté de Port-Bail et Carteret », *Annales de Normandie*, vol. 36, n° 4, 1986, p. 315-321 ; « XVI. Amirauté de Coutances », *Annales de Normandie*, 36,4, 1986, p. 322-334.
- 9 Joachim Darsel, « L'amirauté de Cornouaille », *Mémoires de la Société historique et archéologique de Bretagne*, t. XLII, 1967, p. 5-23 ; *id.*, « L'amirauté de Léon (1691-1792) », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. CIII, 1975, p. 127-162 ; *id.*, « L'amirauté de Saint-Brieuc », *Mémoires de la Société d'émulation des Côtes-d'Armor*, t. CII, 1975, p. 63-88.
- 10 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, 2 vol.
- 11 Gérard Le Bouëdec (dir.), *L'Amirauté en Bretagne. Des origines à la fin du XVIII^e siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel, L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, Rennes, PUR, 2012.

La complexité de la reconstitution des logiques de fonctionnement propres aux administrations d'Ancien Régime peut être saisie à partir d'un exemple concret, celui du compte dressé par Brossard, trésorier de l'Amiral, en 1721¹². Ce magnifique registre, doré sur tranche, renferme, en vingt-quatre chapitres, les recettes du comte de Toulouse, soit près de 1,2 million de livres tournois (l-t). Chose singulière, il ne prévoit pas un chapitre spécifique pour les recettes perçues par l'Amirauté pour les différents droits de navigation – congé, ancrage¹³, tonnage, feux et balises, etc. Elles se trouvent cantonnées dans un fourre-tout intitulé « Autres recettes », rassemblant en un seul folio le montant des remises faites par les greffiers de chaque amirauté locale. Celui de Dunkerque envoie ainsi la somme de 1 936 l-t, alors que son homologue de Paris ne livre que la somme de 1 l-t, 12 sols et 6 deniers. Ce montant correspond au seul congé délivré dans la capitale, assorti de toutes les précisions espérées : congé n° 1051 délivré le 12 avril 1721, payé par Jean de Beaunater, maître de la *Marie-Françoise* de La Hougue, étant à l'ancre au port Saint-Nicolas¹⁴, et retournant à La Hougue. Nous sommes en pleine Régence et les huîtres du Cotentin sont très réputées... Mais qui aurait eu l'idée de chercher la trace du seul congé délivré à Paris en 1721 dans le compte général des recettes du comte de Toulouse ?

Lorsqu'on examine les registres des congés qui sont envoyés à Paris, notre rationalité administrative contemporaine est mise à dure épreuve. Ainsi, dans les amiraautés fantômes abandonnées par la mer et les hommes, celle de Jard-sur-Mer est représentée par un grand et beau registre couvrant les années 1780-1782, qui ne renferme en tout et pour tout qu'un seul congé, délivré aux *Trois Frères* de douze tonneaux (tx) de la Flotte (île d'Oléron) commandée par Jean Chêne, « étant au port le havre du Perray, armé d'aller à la Rochelle chargé d'agrès et apparaux¹⁵ ». La situation est presque la même à Mesquer : sur les douze registres pour la décennie 1780, quatre sont vierges¹⁶.

De même, quelle logique avancer dans l'usage des registres préimprimés ? Nous nous attendrions à les voir employés par des greffiers surchargés de travail, essayant de gagner du temps. Or ce n'est pas le cas : les greffiers de Genêt et de Chausey les utilisent pour noter respectivement trois et six congés délivrés en 1787, alors que leur homologue et voisin à Barfleur présente la

¹² AN, G⁵-160.

¹³ L'ancrage, exprimé en tonneaux, était un droit perçu à l'entrée sur le port des navires étrangers, qu'ils fussent chargés ou pas – le montant était réduit à moitié dans ce dernier cas. Il existe, bien évidemment, des exceptions : voir *infra* pour le cas bordelais.

¹⁴ Port anciennement situé entre le pont des Arts et le pont Royal actuel « au-delà du pont [Royal], au bas du quai des galeries [du Louvre]... on y prend les diligences royales par eau de Paris à Rouen ». Voir M. Thiery, *Guide des amateurs et des étrangers voyageurs à Paris*, Paris, Hardouin et Gattey, 1787, t. 1, p. 403.

¹⁵ AN, G⁵-115^b.

¹⁶ AN, G⁵-119.

même année un ouvrage entièrement rédigé à la main, qui comporte pourtant 93 congés. Cherbourg multiplie les volumes : un pour chaque droit, ce qui fait que le greffier transcrit quatre fois les mêmes informations relatives aux mêmes navires¹⁷.

La présentation des congés est très variable. Néanmoins, il est possible d'établir une typologie, bien que celle-ci se décline ensuite, à y regarder de près, en une série d'exceptions par rapport au groupe dans laquelle elle s'inscrit.

*.- La typologie la plus facile à cerner est la normande, qui utilise des registres préimprimés où le greffier ne remplit que les blancs laissés pour la date, les noms du capitaine et du navire, le tonnage et la destination. Il ajoute à la main dans la marge de gauche le numéro du congé, et dans la marge de droite la somme versée (fig. 1).

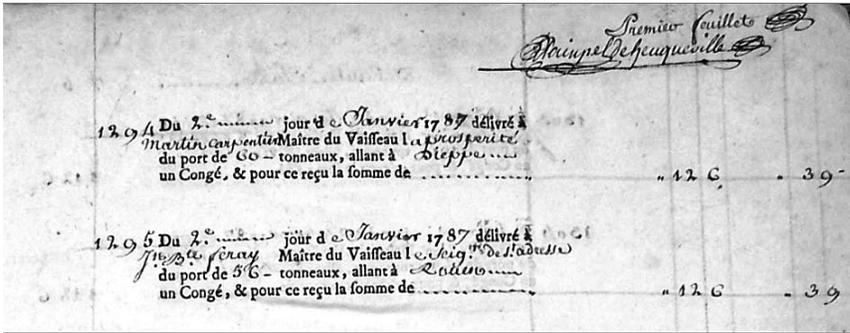


Fig. 1. Registre de congés du Havre, 1787. Modèle normand, pré-imprimé
Source : AN, G⁵ 100.

Mais, à partir de Grandcamp, pour les ports du Cotentin, le registre s'enrichit de la mention de la nature du chargement – limitée en général à un seul produit, sans doute le plus volumineux. Qui plus est, La Hougue se distingue, car le greffier indique également le port d'attache du navire et le port de départ, mais c'est un cas exceptionnel pour l'ensemble des havres normands¹⁸. L'imprévu subsiste : en 1787, le greffier de Caudebec indique pour trois sorties sur vingt-six¹⁹ le port d'où arrive le navire ; même chose au Havre, où cela se fait néanmoins très rarement, et sans logique apparente²⁰.

*.- Le cas le plus fréquent reste le relevé entièrement manuscrit (fig. 2). Il consiste soit en feuilles volantes, parfois ficelées entre elles, soit en registres plus ou moins épais selon l'importance du trafic. Dans le premier cas, la présentation est plus variée, avec des feuilles de format très divers. Le greffier peut séparer les

17 AN, G⁵-16/2 (Genêt et Chausey), G⁵-40/2 (Barfleur), G⁵-64 (Cherbourg).

18 AN, G⁵-115/1.

19 AN, G⁵-60.

20 AN, G⁵-100.

congés étrangers des congés français, comme le fait le sieur Saintmaur Le Coe à Roscoff en 1784²¹. Mais ce dernier établit aussi fort proprement un grand tableau à onze colonnes, qui rend possible une lecture synthétique immédiate. Ce n'est pas le cas à Saint-Pierre-et-Miquelon où, pour chaque catégorie de congé, il est prévu des feuilles spécifiques. En 1787, la liasse est composée des congés port par port – entre Saint-Pierre et Miquelon –, les congés étrangers vers les Îles, les congés français vers les Îles – il s'agit ici d'une erreur du greffier, car ce sont ceux vers les États-Unis –, les congés – de pêche – aux poissons frais, enfin les congés au long cours – soit vers la métropole, soit vers les Îles²².

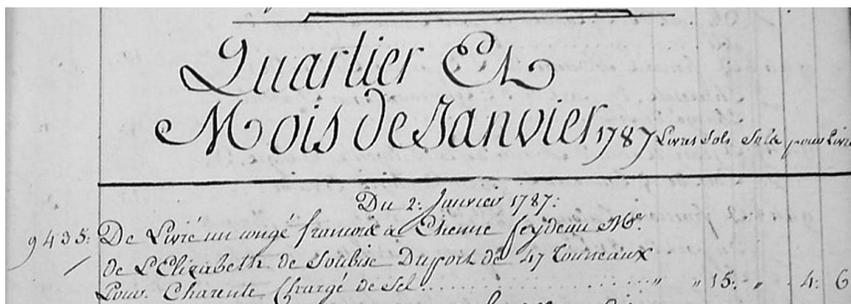


Fig. 2. Registre de congés de Marennes, 1787. Modèle entièrement manuscrit
Source : AN, G⁵ 118.

Parmi tous ces registres manuscrits, l'on ne retrouve pas des pratiques similaires qui s'expliqueraient par la proximité géographique entre les différents sièges, nous en voulons pour preuve le cas des trois ports du nord du royaume. À Dunkerque, les registres sont entièrement remplis à la main et, à la fin de chaque mois, il est dressé un tableau des différents types de congés avec leur nombre respectif et la somme correspondante, plus les taxes additionnelles. Il en est de même pour chaque trimestre mais, curieusement, la page finale ne comporte aucun bilan annuel²³. À Calais, le greffier répartit les navires en deux cahiers, un pour les congés délivrés aux Français, un second pour les congés étrangers, disposés de manière identique. Chaque navire est inscrit sur deux pages qui se répondent, divisées elles-mêmes en cinq colonnes, avec l'ensemble de tous les droits perçus, congé et ancrage, plus la levée du droit additionnel de six sols par livre. À chaque trimestre, un récapitulatif de toutes les sommes prélevées est dressé pour chacun des trois mois qui viennent de s'écouler. Enfin, la dernière page est consacrée à un tableau financier général de l'année, mois par mois, suivi d'un récapitulatif du nombre de congés et de l'indication du total du

²¹ AN, G⁵-12.

²² AN, G⁵-37.

²³ AN, G⁵-70 à 78 (1781-1791, lac.).

port des navires ayant payé l'ancrege, exprimé en tonneaux²⁴. Malheureusement, cas unique de ces amirautés locales, cette dernière indication est ici absente pour les navires calaisiens et britanniques alors que ceux-ci assurent près de 90 % du total des sorties. Il est donc impossible d'établir des comparaisons pertinentes avec le volume du mouvement des autres ports français²⁵. À Boulogne-sur-Mer, le greffier tient son registre d'une façon singulière. Il commence la page une par les congés français, consacre la deux aux étrangers, la trois de nouveau aux français. Cette alternance conduit à un immédiat cafouillage chronologique au niveau visuel, car les sept congés français de janvier 1787 sont couchés en haut de la première page et les 38 étrangers du même mois courent sur les pages 2, 4 et 6. Ainsi le dernier congé français du 29 décembre se trouve en page 33, en face des congés étrangers délivrés du 4 au 10 mai. Il est impossible d'établir une lecture immédiate des trimestres, d'autant que le receveur se contente d'inscrire simplement la somme totale des droits perçus de l'année²⁶.

266 *.- La dernière typologie est celle de Bordeaux et Bayonne, qui se présente comme un compromis entre les deux modèles précédents. Le registre est pré-imprimé, mais juste pour diviser les pages en colonnes, et en indiquer le titre (fig. 3).

NUMEROS DES CONGES	PORT DES NAVIRES	Mois de Janvier 1787.		DROIT D'ANCREGE	PARISIS: Droit de Portage Pour l'Etranger	DROIT de Conge ET COMMISSIONS	DROIT de la Sa POUR L'ETRE
7116...	35...	An 3. 2. 30 - Le charbon de France N° 14. Regue - les, de port de Bourdeaux.		1	5	1	2 1/2 G.
2706...	375...	Le Union de Bordeaux N° 11. Avec Carter, du port de Caisant.		93	18	7 1/2	30 7/8 C.

Fig. 3. Registre de congés de Bordeaux, 1787. Modèle à colonnes pré-imprimées
Source : AN, G⁵ 50.

La totalité des renseignements s'étend sur deux pages, en face à face, dans les colonnes pré-imprimées. La page de gauche, sur trois colonnes, en prévoit deux petites, pour le numéro du congé et le port du navire exprimé en tonneaux, et une troisième, bien plus large, pour les noms du navire et du capitaine, le port d'attache du navire, son port exprimé en tonneaux, l'indication de un ou

24 AN, G⁵-59.

25 Dans le cadre de Navigocorpus, nous procédons à l'identification des navires et des capitaines, ce qui permet de disposer, par ce biais, du complément des informations issues d'une autre source. Ainsi, le tonnage d'un navire calaisien n'est pas mentionné lorsque celui-ci sort de Calais, mais peut être connu lorsque par exemple ce navire sort de Rouen. Plus que les lacunes, ce sont les exemptions des droits qui sont l'aspect le plus sournois de cette source, car le greffier ne les note évidemment pas. En Méditerranée, il convient d'être particulièrement vigilant avec les navires de pavillon espagnol/catalan, qui bénéficient de certaines exemptions. Aux colonies, le problème se pose tout particulièrement pour l'interlope, ce qui invite systématiquement à croiser les informations de l'Amirauté avec les données issues des Archives d'Outre-mer.

26 AN, G⁵-56/1 et 2.

deux articles de sa cargaison à la sortie, sa destination, le tout écrit à la main. La page de droite, sur quatre colonnes verticales identiques, sert à inscrire le montant du droit d'ancre²⁷, le parisis du droit d'ancre – un supplément de 25 % dudit droit –, le droit de congé et le droit supplémentaire des six sols par livre. Le greffier trace lui-même les quatorze lignes horizontales par page sur lesquelles il couche les déclarations des capitaines. Saint-Jean-de-Luz utilise la même disposition sur deux pages – à cela près que les registres ne sont pas imprimés – mais comme il n'y a que des sorties de navires français, aucun congé étranger n'y étant délivré – le greffier utilise certaines années la colonne de la levée du parisis des six sols sur l'étranger et de l'ancre pour y mettre respectivement les livres-tournois et les sols des montants des congés²⁸. Encore une fois, à la première lecture cela surprend un peu mais, quoi qu'il en soit, il s'agit là sans doute de la présentation la plus adéquate, à la fois agréable à l'œil et efficace par la rapidité de lecture. À Nantes, le registre des congés de 1787 est préimprimé de manière similaire à celui de Bordeaux, mais sans que le numéro de congé et le port du navire soient mis en évidence ; les registres des ancrages sont tenus à part²⁹.

Une autre pratique peut brouiller la lecture – dans laquelle la numérotation progressive des différentes séries de congés permet généralement de s'y retrouver : cela se présente lorsque le greffier a manqué de congés vierges – qui lui sont livrés depuis Paris –, et qu'il est donc obligé de prolonger la durée de l'ancien congé que le capitaine ou patron lui présente, qui aurait dû, normalement, être retiré au moment de la délivrance du nouveau congé afin d'éviter toute fraude. La pratique se répète parfois. Le cas de Fréjus est révélateur : la recette de 1782 se termine par le nombre total de congés délivrés, « y compris le produit de 14 congés français prorogés sur les anciens non-portés en dépense, suivant le compte particulier du receveur ». Le fait s'était déjà produit en 1780 avec 35 congés³⁰. Le même procédé intervient à Saint-Tropez, encore une fois, pendant la guerre d'Amérique, la conjoncture pouvant alors expliquer la situation : en 1781, nous avons 284 congés « non compris 12 expédiés sur les anciens qui ne doivent pas être portés en dépense », et 9 autres en 1783³¹.

Cette situation se retrouve sur le Ponant. Le phénomène demeure assez exceptionnel dans certains ports : à Ribérou, cela n'arrive qu'une seule fois en dix ans. En janvier 1781, il est déclaré neuf congés, « outre qu'il a été permis à

27 La situation bordelaise est particulière, car l'ancre est dû par l'ensemble des navires et pas seulement par les navires étrangers.

28 AN, G⁵-149/1.

29 AN, G⁵-123/3 (registre des congés pour 1787) et 124 (registres des ancrages, 1781-1790).

30 AN, G⁵-20.

31 AN, G⁵-20.

un maître de naviguer sur son ancienne feuille³² ». La lecture des registres de Bouin montre au contraire des interruptions fréquentes, la rupture de stock y étant répétitive. En 1782, le 24 juillet, le greffier commence une série de congés sans numérotation mais prend le soin de préciser : « Délivré un congé français à Pierre Gaudron, maître du bâtiment les *Deux Amis* de Bouin de 25 tx, étant à Bouin où il a chargé du sel pour Nantes, payé 15 sols. Même jour, le suivant pour Pierre Le Febvre, maître de la *Marie-Françoise* de 28 tx renvoyé le dit sur l'ancien congé, faute de feuille³³ ». La réutilisation des congés usagés y est courante : 19 cas entre le 24 juillet et le 9 octobre 1782 ; l'année précédente, c'est du 20 juillet au 22 août puis la journée du 20 septembre. La guerre n'a rien à y voir puisqu'en 1784, 25 navires sortent du 4 mars au 8 avril dans les mêmes conditions, puis 24 autres du 2 juillet au 3 août et enfin 12 cas du 1^{er} octobre au 14 octobre, soit un total de 61 embarcations sur 186 de l'année, ce qui est considérable, le tiers du trafic³⁴. Le scénario se répète aussi dans les colonies : le greffier du Cap-Français indique bien qu'il a rempli 516 congés « y compris les 39 expéditions faites sur des congés de port en port employés pour le retour des bâtiments en France à défaut » en 1765-1766³⁵.

Beaucoup plus aléatoires, voire sournois, sont les récapitulatifs des congés et de l'ancrage situés de manière très laconique, parfois elliptique, en bas de page. Pour les petits ports, la chose est réglée d'avance avec un simple total annuel. Pour les autres, les calculs sont trimestriels, voire mensuels pour les ports les plus importants. Encore faut-il relativiser : pour l'année 1765, le greffier du Havre n'additionne strictement rien sur son registre³⁶. Il faut reprendre les 1208 sorties et les 200 entrées de navires étrangers, une par une, pour aboutir au total. C'est également l'habitude de celui de Saint-Pierre-et-Miquelon jusqu'à la Révolution, mais il ne peut guère trouver une excuse dans l'ampleur du trafic puisque nous avons comptabilisé à peine 43 congés en 1765 et 160 en 1787³⁷. Pour les ports corses, rien n'est indiqué, sauf la traditionnelle phrase finale : « Je certifie le présent état véritable, montant à la somme de deux mille cinq cent vingt une livres. À Bastia, le 1^{er} février 1774 ». Le greffier, le sieur Serval, a dû sentir la sécheresse de la présentation et il en a alors créé une autre plus précise, indiquant les sommes perçues par port, comme en 1775³⁸.

32 AN, G⁵-129.

33 AN, G⁵-55.

34 AN, G⁵-55.

35 AN, G⁵-34. En 1764, c'était 36 sur 293 et 61 sur 234 en 1767. Le procédé doit perdurer, mais les comptes rendus n'indiquent plus rien.

36 AN, G⁵-94.

37 AN, G⁵-37.

38 AN, G⁵-33.

Tableau 1.

Congés à Bastia	1 386 l-t 4 s
Congés à Ajaccio	752 l-t 14 s
Congés à Calvi	10 l-t 8 s 4 d
Congés à l'Île Rousse	12 l-t 1 s
	2 161 l-t 7 s 4 d

Mais ce prétendu total ne prend pas en compte les congés délivrés aux navires étrangers. Pour chaque année, nous avons en effet deux fins cahiers dont il convient d'additionner les résultats pour obtenir un bilan exact.

En vertu de ses privilèges, la Bretagne distingue, en dehors des classiques congés pour la pêche et des congés étrangers, les congés bretons des congés français, les premiers coûtant beaucoup moins cher. Mais le terme breton n'apparaît jamais : il est remplacé par congé de la province ou « congé d'un an pour le commerce », comme l'indique le greffier de Roscoff en 1784 dans son récapitulatif³⁹. La Normandie bénéficie du même dispositif mais, comme nous l'avons dit, sur des feuilles et des registres pré-imprimés : ainsi, à Honfleur, on utilise le terme « congé insculpé », ce qui peut laisser le lecteur non-averti pantois dans la mesure où l'insculpation relève de l'orfèvrerie, chaque pièce produite étant poinçonnée. C'est par recoupement des nombres de congés vierges envoyés de Paris et de ceux utilisés en sortie que la signification s'est éclaircie, à savoir des congés pré-imprimés⁴⁰. À Saint-Malo, en 1760, les congés bretons sont baptisés exclusivement « congé pour trafiquer », le changement intervenant en 1782 avec la mention « côtes de Bretagne »⁴¹.

La relâche d'un navire pose problème car les greffiers n'ont pas de politique définie et surtout indiquent rarement ce qu'ils ont décidé à ce sujet. À Calais, et c'est le seul cas connu, il existe des registres spécifiques dans la mesure où les relâches sont très nombreuses, vus l'importance du trafic et les aléas de la navigation dans le détroit⁴². Au Havre, il ne semble pas que le cas soit prévu. En 1790, le capitaine Ole Colbieruseny fait escale le 1^{er} mai avec son navire de 300 tx *De Enghedman* de Drobrock. Chargé de sel d'Alicante, « il n'a rien déchargé, n'y chargé en ce port » précise avec soin le greffier qui n'utilise pas pour autant le mot relâche⁴³.

La présentation des résultats dunkerquois par le greffier de l'amirauté demeure exceptionnelle car le trafic est vraiment scruté dans le détail. Les totaux sont trimestriels avec, d'une part, les navires français, et, d'autre part, les navires étrangers, comme cela est le cas à Bordeaux aussi. Mais, ensuite, le greffier divise

39 AN, G⁵-12.

40 AN, G⁵-114.

41 AN, G⁵-150/1 et 150/2 respectivement.

42 AN, G⁵-59.

43 AN, G⁵-103/A.

la part française en long cours, Îles, cabotage, pêche, et la part étrangère en long cours et cabotage, ce qui permet une appréciation immédiate de la proportion du long cours étranger vis-à-vis de celui français, mais aussi de cerner la part du trafic colonial et de la pêche nord-atlantique dans la navigation à longue distance française. De même, isoler la part du cabotage étranger, c'est prendre en compte le phénomène du *smogglage*, c'est-à-dire le commerce interlope. D'une certaine manière, l'amirauté flamande adapte ses statistiques en fonction des considérations locales qui déterminent les trafics du port⁴⁴.

270

Le cas nantais se rapproche du précédent mais pour des raisons historiques, à savoir les privilèges de la province. Le récapitulatif des trafics du port est divisé en sept catégories : les congés français, les congés de la province – eux aussi, donc, vers les ports français –, les congés annuels pour la pêche au poisson frais, les congés pour la pêche à la morue – donc vers Terre-Neuve –, les congés vers les Îles – qui comprennent les voyages de traite –, auxquels il faut adjoindre en temps de guerre les commissions en guerre et marchandises pour avoir une vraie appréciation du commerce colonial, enfin les congés étrangers⁴⁵. De ce fait, il est difficile d'entamer des comparaisons immédiates entre ces deux grands ports, mais nous voyons clairement que, chaque fois, le greffier s'efforce d'établir tant bien que mal une typologie des congés qui lui permet de saisir la nature des trafics et qui facilite, outre la vérification de l'exactitude dans la délivrance des congés, l'éventuelle analyse de son évolution d'une année sur l'autre. Manque toutefois un cadrage uniformisateur au niveau national qui permettrait au gouvernement de se faire transmettre ces données pour un traitement à des fins statistiques.

L'envoi des doubles des registres devait permettre à l'administration de vérifier en détail l'usage des congés et, à l'aide des chiffres relatifs au nombre des congés expédiés vers chaque port, de constater d'éventuel abus. L'optique est purement fiscale. Les totaux mensuels, trimestriels, ou annuels que nous avons évoqués, participent de la même logique comptable. D'autres documents existent toutefois, qui visent à fournir un aperçu synthétique global des montants perçus sur l'année ; ils se prêtent eux aussi à un usage statistique visant par exemple à déterminer l'ampleur de la navigation en France, ou la part des trafics aux mains des étrangers, même s'ils n'ont pas eu cette finalité : il s'agit de comptes rendus.

Les comptes rendus sont les documents essentiels de la comptabilité de l'institution. Ils résument en une ou quelques pages l'ensemble des mouvements financiers de chaque amirauté locale. Ils sont également tenus

44 AN, G⁵-70 à 78.

45 AN, G⁵-122/1 à 123/6.

en double, et un exemplaire est envoyé à Paris en principe chaque année, du moins à partir du début de la décennie 1720. De 1700 à 1719, Saint-Malo fournit en tout cinq comptes rendus, dont certains se chevauchent, tout en présentant des lacunes, puisqu'ils sont accompagnés de comptes de dixième de prise, à part, dont le montant n'est pas repris dans les comptes rendus⁴⁶. À Vannes, le greffier établit un compte de 1704 à 1711, puis un autre de 1713 à 1716, puis produit une série sur deux ans de 1717 à 1724, et commence la série annuelle à partir de 1725⁴⁷.

Les comptes rendus sont toujours envoyés par le port principal de l'amirauté locale et sans cesse à son nom, ce qui fait que les ports secondaires obliques ne sont jamais mentionnés dans l'actuel inventaire de la sous-série G⁵ aux Archives nationales. Cela explique pourquoi l'historien les a constamment dédaignés jusqu'à présent, sauf exception. Leur dépouillement exhaustif nous a permis de disposer désormais des chiffres de la navigation du royaume et de ses colonies pour 189 ports, au lieu des 45 indiqués sur l'inventaire existant, et ce pour plusieurs décennies⁴⁸. Les quatre cartes de situation en annexe fournissent au chercheur un aperçu de la véritable couverture géographique offerte par cette source remarquable, que nous nous proposons d'exploiter prochainement.

Quant à la couverture chronologique, elle est, une fois encore, très variable, avec une continuité séculaire à Saint-Malo ou à Vannes, où la source démarre respectivement en 1700 et 1704⁴⁹. Pour les ports du Levant, l'on dispose des données parfois à partir de 1732, avec des lacunes comme pour l'amirauté de Toulon entre 1750 et 1759⁵⁰. Le plus souvent, les comptes rendus commencent après la guerre de Sept Ans, sauf pour l'amirauté de la Rochelle où l'on doit se contenter des chiffres d'une seule décennie, celle de 1780⁵¹.

Concernant les colonies, la situation est la même qu'en métropole : les ports de la Martinique ont envoyé leurs comptes rendus de 1770 à 1790, ainsi que ceux de la Guadeloupe de 1773 à 1789, distinguant bien les congés de long cours et ceux de cabotage, encore que le greffier de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre va

46 AN, G⁵-28/1.

47 AN, G⁵-30.

48 C'est l'une des raisons qui nous ont poussés à refaire l'inventaire et à le mettre à la disposition des chercheurs. Voir *supra*, n. 5.

49 AN, G⁵-28/2 (Saint-Malo) et G⁵-30 (Vannes).

50 Pour une analyse des amirautés méditerranéennes et de la couverture chronologiques de comptes rendus existant pour celles-ci, nous nous permettons de renvoyer le lecteur à Silvia Marzagalli et Christian Pfister, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle : premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 83, décembre 2011, p. 273-295, <<http://cdlm.revues.org/6284?&id=6284>>, dernière consultation le 31 mai 2013.

51 AN, G⁵-24.

jusqu'à différencier les caboteurs de moins de 10 tx, ceux de 10 à 30 tx et ceux de plus de 30 tx. La grande lacune demeure Saint-Domingue où nous conservons les comptes rendus de 1763-1790 pour les trois ports de la seule amirauté du Cap-Français⁵², et rien pour les autres havres. L'institution n'est guère respectée et subit la concurrence du conseil provincial de l'île, ainsi que les ingérences des autres juridictions locales. Elle est par ailleurs minée par la zizanie interne qu'entretiennent les membres des amirautés locales⁵³, ce qui entraîne de très importants retards dans le versement des sommes dues ou dans le volume des affaires judiciaires traitées⁵⁴. Par ailleurs, la prise en compte de la navigation étrangère par les greffiers des colonies après l'instauration d'un exclusif mitigé semble bien tardive. À Basse-Terre, par exemple, le greffier ne mentionne que 127 congés pour l'année 1787, dont 48 sont le fait de caboteurs de moins de 10 tx. Or, un *État des entrées et sorties de navires de commerce* conservé aux Archives d'Outre-mer indique 93 sorties pour le seul premier semestre de l'année, dont 30 pour les États-Unis, 28 pour les colonies étrangères, 18 pour la côte d'Espagne et 17 pour la France, ce qui semble incompatible avec les chiffres du compte rendu des congés. Ce n'est qu'en 1789 que la catégorie « congés étrangers » apparaît sur ceux-ci à la Guadeloupe, ils représentent alors un tiers du total des sorties⁵⁵. Au Cap-Français, en revanche, les congés étrangers sont mentionnés dès 1781⁵⁶. Une confrontation plus poussée avec des sources conservées ailleurs que dans les fonds de l'amirauté s'imposera avant toute utilisation des données des comptes rendus des ports coloniaux, où les omissions propres à la source risqueraient d'induire en erreur l'historien qui se proposerait de reconstituer les trafics à partir des perceptions des droits pesant sur la navigation.

Une belle surprise nous attendait en revanche pour le Canada : les comptes rendus de l'amirauté de Louisbourg sont conservés de 1713 à 1758 avec, comme à la Guadeloupe, une répartition à la fois géographique et par tonnage très parlante⁵⁷. Saint-Pierre-et-Miquelon nous réservait une plus belle

52 Avec parfois des découvertes inattendues au détour d'un document. Ainsi nous apprenons qu'entre septembre 1788 et janvier 1789, 504 navires sont arrivés au Cap-Français et que 309 bâtiments étrangers en sont partis. AN, G⁵-34.

53 AN, G⁵-34 à 36. Voir par exemple, entre 1785 et 1789, le conflit à Sainte-Lucie, entre le sieur Blin, receveur, et le sieur Seguiran, maître de port.

54 AN, G⁵-36, produit de l'année judiciaire (1^{er} août 1788-4 août 1789).

55 AN, G⁵-35. Pour l'*État des entrées et des sorties de navire de commerce à Basse-Terre dans les six premiers mois de 1787*, conservé aux Archives d'Outre-Mer, C7B-5, fol. 54, se rapporter à Jean-Sébastien Guibert, « Mémoire de mer, océans de papiers. Naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles), fin xvii^e-mi xix^e », thèse de doctorat soutenue à l'université des Antilles et de la Guyane, antenne de Saint-Claude (Guadeloupe), mai 2013.

56 AN, G⁵-34.

57 AN, G⁵-35. L'excellente étude de Jacques Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au xviii^e siècle*, Montréal, Fides, 1981, ne semble pas avoir exploité cette source.

révélation encore : les feuilles de délivrance des congés – l'équivalent donc des registres qu'on a présentés plus haut pour les ports métropolitains – avaient été adjointes aux comptes rendus. Ainsi, il est possible de suivre le trafic de ces îles au jour le jour de 1765 à 1790 car, en sus des sorties, nous disposons aussi des entrées de 1788 à 1790⁵⁸. Il en est de même pour Cayenne, port pour lequel nous avons 402 sorties de navires entre 1773 et 1789 avec tous les détails souhaités⁵⁹.

La présentation des comptes rendus, à l'inverse de celle des congés délivrés journellement, est devenue uniforme dès le début de la décennie 1720. Chacun d'entre eux est classiquement divisé en deux parties : recettes et dépenses.

Tableau 2. Structure d'un compte rendu

Recettes	
Chapitre I	Congés « restant en nature », le nombre et le type et recettes provenant de leur distribution, soit en mois, trimestre ou années, selon leur nature
Chapitre II	Droit d'ancrage
Chapitre III	Autres droits (dont le parisien)
Chapitre IV	Les amendes
Chapitre V	Recettes extraordinaires (dont les ports obliques)
Chapitre VI	Produits de la vente des effets non-réclamés des gens de mer décédés en mer
Chapitre VII	Vente des effets d'une prise ou analyse des jugements
Dépenses	
Chapitre I	À cause des congés distribués
Chapitre II	Solde du précédent compte (à cause des jugements)
Chapitre III	Remise faites au trésorier de l'Amiral

Le comptable distingue bien chaque fois les recettes et les dépenses en argent, et structure sa présentation en reprenant les mêmes chapitres concernant la réception des congés vierges venus de Paris et la distribution effective de ceux-ci au cours de l'année, selon leur nature. Les bureaux de Paris veulent en effet avoir une vision très précise de l'usage des congés et de leur ventilation pour éviter tout risque de fraude. Nous proposons un résumé du compte rendu de Bordeaux pour 1768 qui est intéressant à plus d'un titre⁶⁰ (tableau 3).

⁵⁸ AN, G³-37. Documents utilisés partiellement par Jean-Yves Ribault, « La pêche et le commerce de la morue aux îles Saint-Pierre-et-Miquelon de 1763 à 1793 », *Actes du 91^e congrès des sociétés savantes*, Paris, Bibliothèque nationale, 1969, t. 1, p. 251 à 292.

⁵⁹ AN, G³-35.

⁶⁰ AN, G³-11/4.

Tableau 3. Compte rendu du sieur Jean Morel en 1768
« dans les ports de Bordeaux, Bourg, Blaye, Libourne et Arcasson [Arcachon] »

Recette

1.- à cause des congés			
congés français	800	« restant en nature », le 1 ^{er} janvier 1768	
	1 000	« envoyés pendant l'année du présent compte »	
	186	« vaisseaux qui vont aux Isles... restant en nature »	
	100	« vaisseaux qui vont aux Isles... envoyés pendant l'année »	
Total	2 166	Congés	
congés étrangers			
	491	« restant en nature », le 1 ^{er} janvier 1768	
	400	« envoyés pendant l'année... »	
Total	891	Congés	
commissions en guerre			
	34	« restant en nature », le 1 ^{er} janvier 1768	
commissions en guerre et en marchandises			
	18	« restant en nature », le 1 ^{er} janvier 1768	
congés pour les colonies françaises			
pour la Martinique	200	« de port en port, envoyés pendant l'année »	
	100	« qui reviennent en France pendant l'année »	
pour le Cap Français	200	« qui reviennent en France pendant l'année »	
pour Port-au-Prince	100	« qui reviennent en France pendant l'année »	
2.- en argent			
a.- deniers provenant de la distribution des congés	6 613	l-t	12 s 6 d
b.- à cause des droits d'ancrage	50 117	l-t	10 s
c.- à cause des droits de parisis payés par l'étranger	5 643	l-t	12 s 6 d
d.- les amendes			pour mémoire
e.- la solde des gens de mer morts	2 279	l-t	16 s 6 d

Dépense

1.- dépense à cause des congés français délivrés	1 620	congés	
dépense à cause des congés étrangers délivrés	567	congés	
		+ 1 commission en guerre et marchandises	
dépense à cause des congés envoyés à la Martinique	300	congés	
dépense à cause des congés envoyés au Cap Français	200	congés	
dépense à cause des congés envoyés à Port-au-Prince	100	congés	
2.- dépense en argent			
excédent de la dépense du précédent compte	1 132	l-t	18 s 1 d
paiement à différents particuliers	1 541	l-t	6 s 10 d
3.- remises à l'Amiral	59 859	l-t	2 d
4.- prime de 18 d. par livre au comptable ¹ sur 64 654 l-t 11 s 6 d	4 849	l-t	1 s 10 d

61 Cette dernière prime, qui se monte à 5,5 % de la recette, sert à payer le comptable et les frais de fonctionnement de son bureau.

Au total, la recette inscrite en argent par le greffier s'élève à 64 654 l-t 11 s 6 d et la dépense à 67 382 l-t, 6 s, 11 d. Le compte de Jean Morel se clôture donc par un déficit de 2 727 l-t, 15 s, 5 d, qui sera repris dans l'exercice suivant, comme il l'a fait d'ailleurs dans ce compte, où le déficit précédent s'élevait à 1 541 l-t, 18 s, 1 d. Il est bien précisé qu'il « fera un double du dit présent compte avec les pièces justificatives d'icelui au nombre de trente-cinq paraphées... par le sieur Rocher, remis au départ de mes archives sur le récépissé du garde d'icelle », le tout étant signé par le duc de Bourbon, à Paris, le 22 janvier 1770.

Nous voyons donc bien le processus qui est mis en place pour la constitution des archives de l'amirauté, mais aussi les lacunes qui restent à expliquer. Le cas de Bordeaux dépasse le cadre local dans la mesure où l'amirauté du port est chargée de ravitailler en congés vierges les Antilles, hormis la Guadeloupe. Remarquons encore que si numériquement les congés tiennent la première place, il est significatif que leur recette ne représente que 13 % de celle de l'ancrage⁶². Cela permet d'éclairer le grand débat sur les changements qui interviennent dans la taxation de la navigation à l'extrême fin de l'Ancien Régime, en 1788⁶³.

L'arrivée de la Révolution provoque immédiatement non pas l'arrêt mais l'immobilité de l'institution : toute demande de poste, même le plus humble est, dès l'été 1789, systématiquement érudée. Dès le 14 avril 1790, Delaplanche fils, garde des archives du duc de Penthièvre, remet à la Constituante treize titres généraux concernant l'Amirauté. Six décrets relatifs à la suppression de la charge se succèdent du 16 août 1790 au 9 août 1791. L'apposition des scellés intervient, mais elle s'étale dans le temps : le 2 novembre 1791 à Boulogne-sur-Mer, le 1^{er} mai 1792 à Quillebeuf, le 30 juin 1792 à La Ciotat. Encore faut-il que les nouvelles institutions se mettent en place. À Dunkerque, c'est le commissaire aux classes qui reçoit les registres le 28 novembre 1791⁶⁴. Néanmoins, dans les faits, quelques-uns des prérogatives et pouvoirs des amirautés sont prorogés, comme l'envoi des congés : le 3 décembre 1792, un état relève l'expédition à seize ports de la métropole, plus Bastia et la Guadeloupe, de 6 136 congés – 5 000 français, 1 050 étrangers, 50 pêche en Bretagne et 20 aux Îles⁶⁵. Il y a aussi les indispensables remises que chaque receveur d'amirauté locale doit verser maintenant, non plus au duc, mais à l'État, et certains d'entre eux, peu scrupuleux, tergiversent, d'où des lettres de rappel et des états de situation

62 Nous ne prenons pas en compte le parisis qu'il faudrait ajouter.

63 Nous attendons la publication des recherches sur le sujet de Sylviane Llinares, « Les amirautés et la politique maritime de la France sous Louis XVI : enquête, réforme et modernisation. Autour de l'inspection de Chardon, 1781-1785 », mémoire inédit pour l'habilitation à diriger les recherches, soutenue le 10 décembre 2011 à l'université de Bretagne Sud.

64 AN, G²-8.

65 AN, G²-39¹.

des sièges défailants⁶⁶. Mais, à Paris, le secrétaire général les connaissait de longue date en particulier dans les postes coloniaux, et les députés de la Législative n'ont eu aucune peine à les relancer, probablement sans effet vu les événements ultérieurs.

L'administration du duc de Penthièvre s'est efforcée d'augmenter les recettes de l'Amirauté. Elle entendait accroître les revenus du prince⁶⁷. Même si trop de registres de ses agents ont disparu pour établir un bilan de chaque siège local, la simple lecture des profits résultant du renouvellement des baux montre bien la croissance générale induite par le commerce maritime au XVIII^e siècle. Il serait fort intéressant de savoir ce que cette part représentait dans les revenus globaux de ce prince du sang. Les papiers saisis en 1793 auraient dû apporter une réponse précise si les « triages » ultérieurs ne nous avaient laissé que des épaves⁶⁸. Il n'y a néanmoins aucune trace de la supposée réaction féodale, d'une volonté de rechercher des droits oubliés. L'enquête de l'intendant Chardon⁶⁹ montrerait plutôt l'inverse : une évidente volonté de moderniser l'institution, de débusquer tous les abus des institutions locales qui parasitent l'Amirauté ou prennent sa place, et de mettre celle-ci en adéquation avec les réformes entreprises parallèlement dans d'autres branches de la haute administration d'alors.

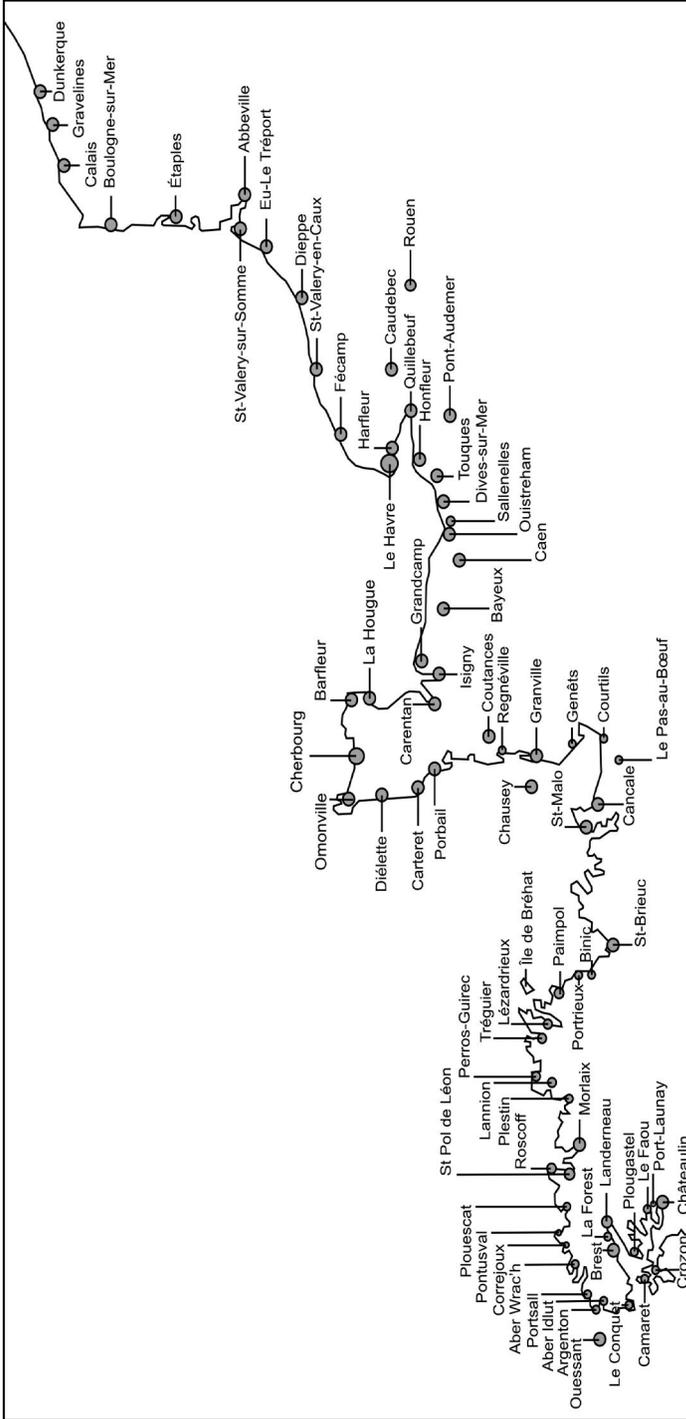
66 AN, G⁵-210.

67 Voir pour la question d'une fortune équivalente, B. F. Hyslop, *L'Apanage de Philippe-Égalité, duc d'Orléans (1785-1791)*, Paris, Société des études robespierristes, 1965.

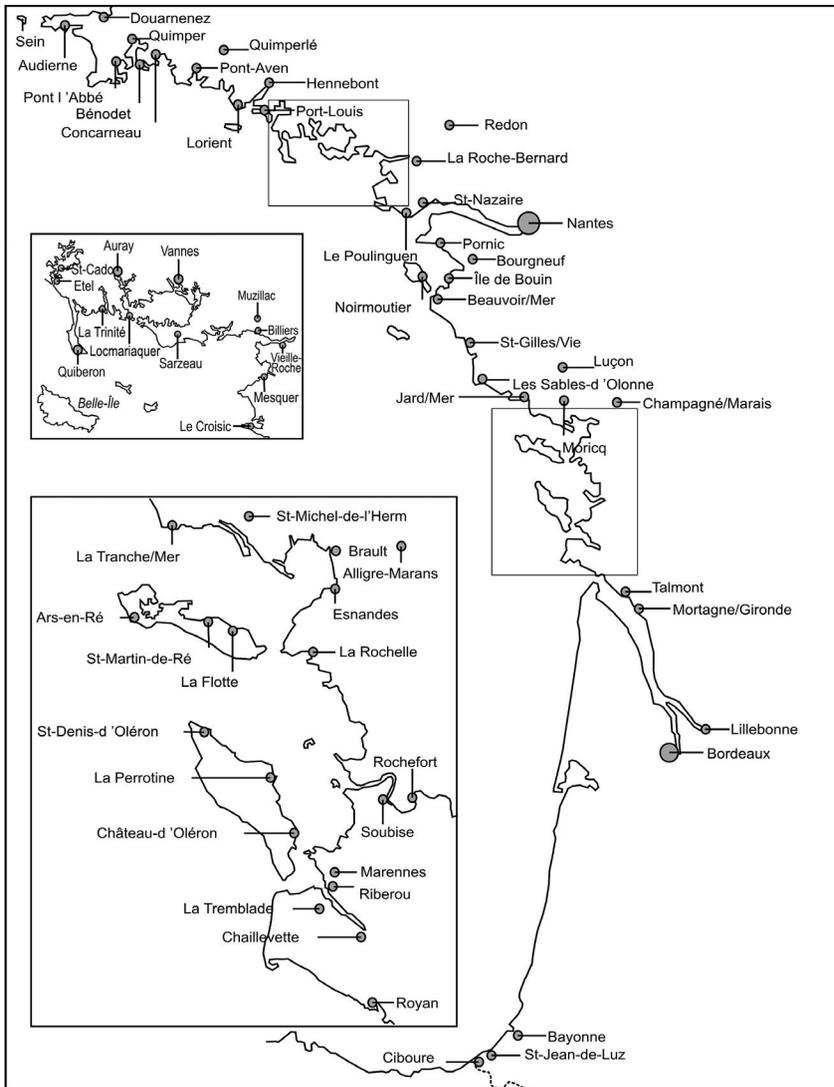
68 Dans la sous-série AN, G⁵ ne subsistent que les recettes de 1705-1706, 1732, 1737-1738 et 1740.

69 AN, Marine, C⁴-174 à 176. Ces trois gros volumes contiennent le procès-verbal de l'inspection menée par Chardon dans toutes les amirautés métropolitaines de 1781 à 1785, de Dunkerque jusqu'à la Méditerranée. L'inspection procède selon un même plan, ce qui facilite la comparaison immédiate sur les droits, le trafic, les naufrages des différentes amirautés.

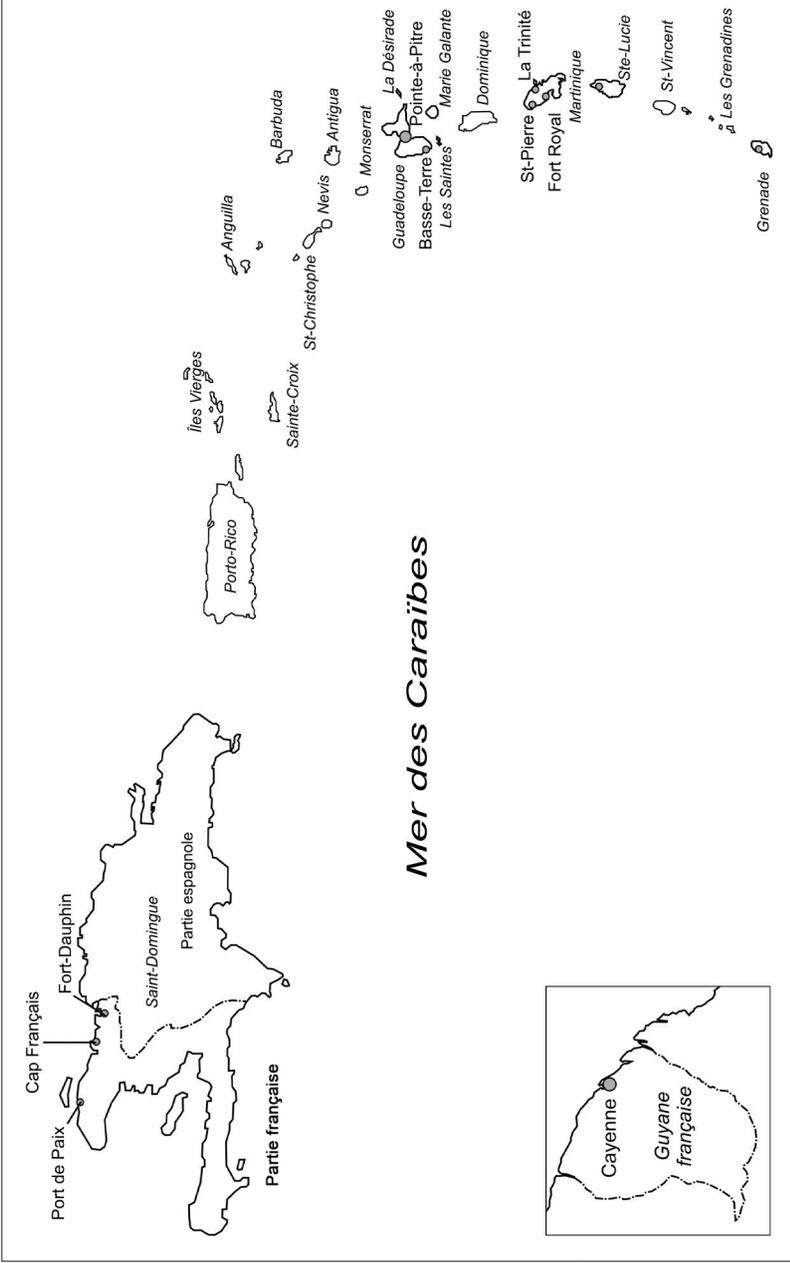
ANNEXES



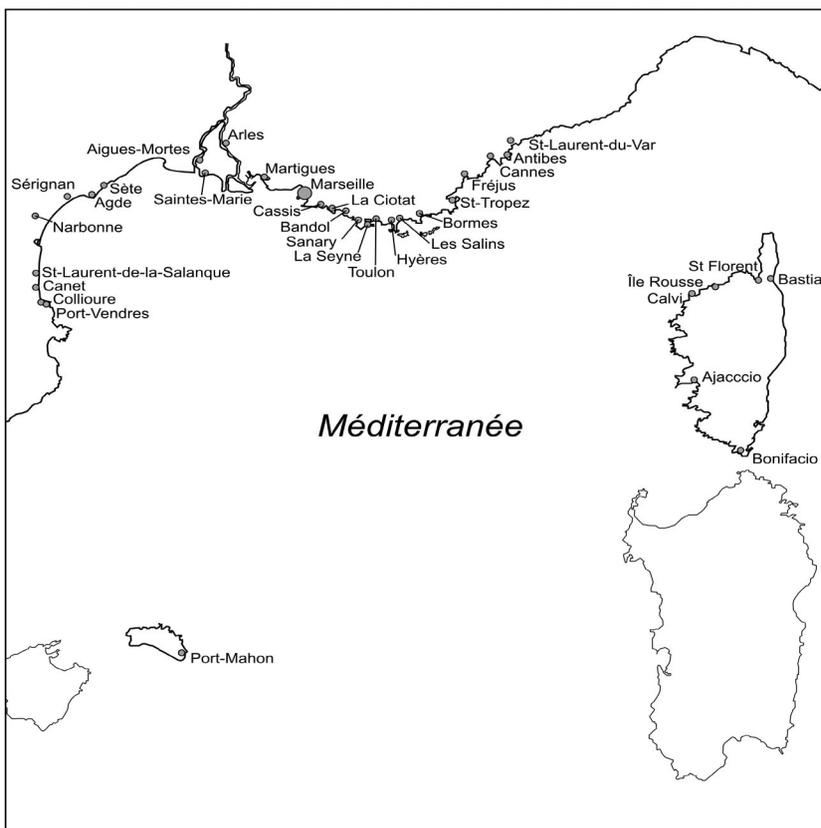
Carte 1. Ports de la Manche dont les comptes rendus existent dans la sous-série G² des Archives nationales (Amirauté).



Carte 2. Ports de l'Atlantique dont les comptes rendus existent dans la sous-série G⁵ des Archives nationales.



Carte 3. Répartition des ports des Antilles dont les comptes rendus existent dans la sous-série G⁵ des Archives nationales.



Carte 4. Répartition des ports du Levant dont les comptes rendus existent dans la sous-série G⁵ des Archives nationales.

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 : 3 1 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 « évanescences », 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

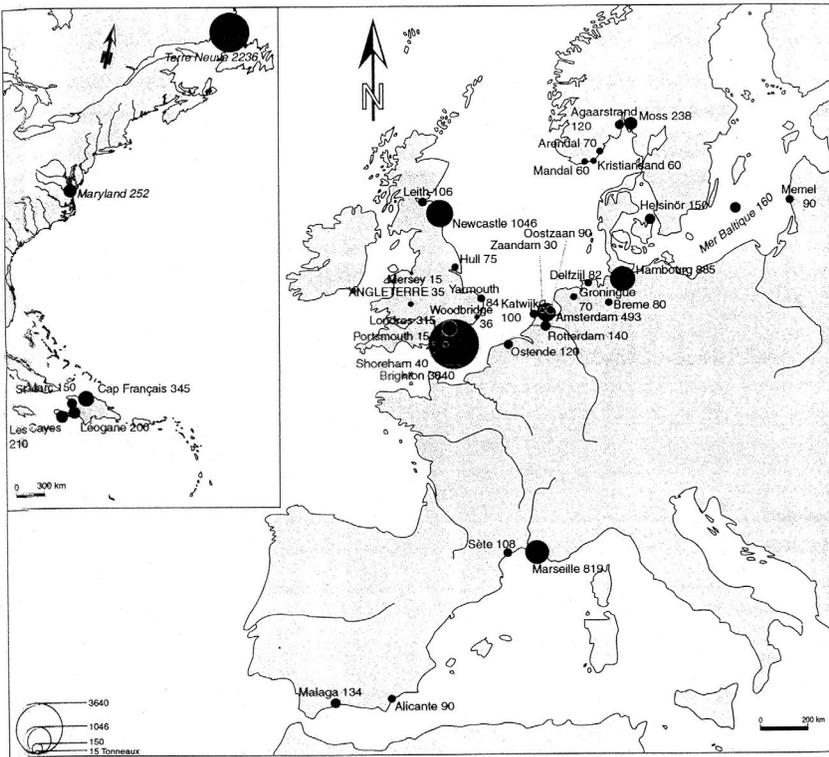
Tableau 10. Les voyages du *Peak* à partir de Fécamp (1782-1789)

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

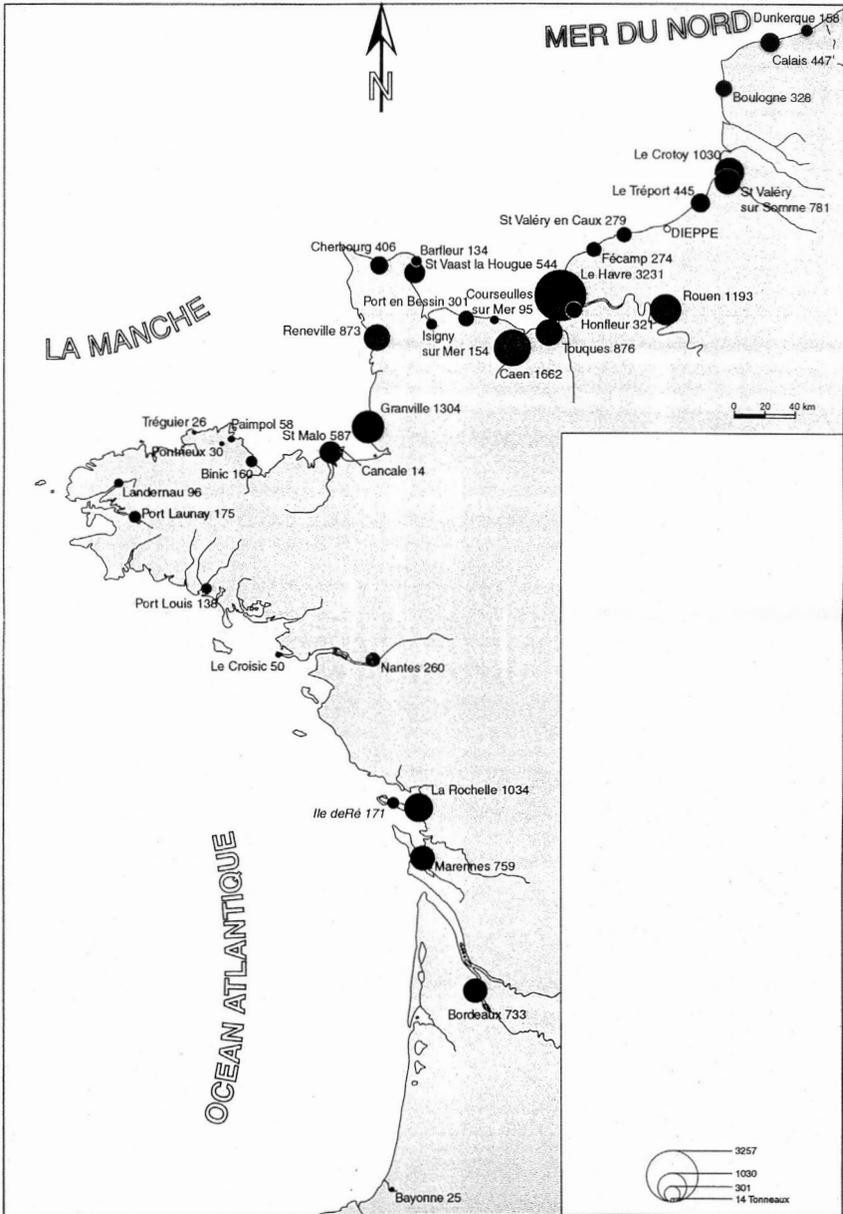
Source : AN, G⁵-90

TONNAGE SORTI DE DIEPPE EN 1789.



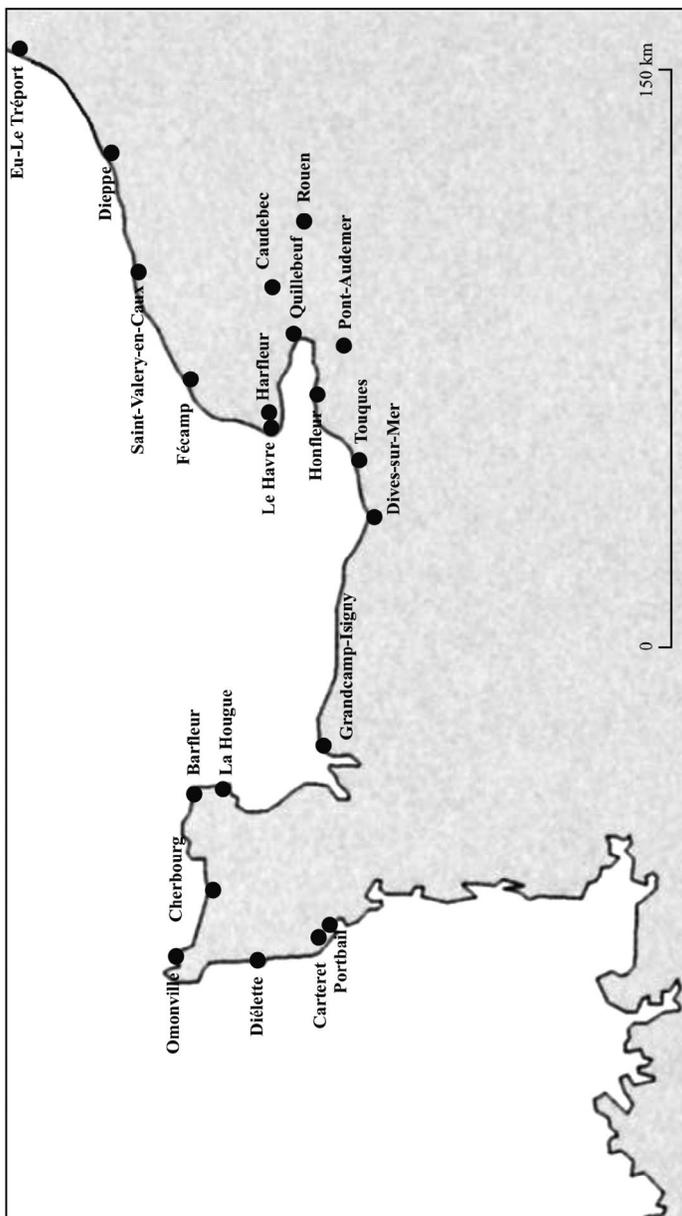
Carte 1. Tonnage sorti de Dieppe en 1789

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

DE L'AMIRAUTÉ À L'INSCRIPTION MARITIME, « L'ESTRAN COMPLIQUÉ » DE LA SAINTONGE MARITIME (1760-1865)

Thierry Sauzeau

Centre de Recherches interdisciplinaires en histoire, arts et musicologie
(CRiHAM – EA 4270)

Institut d'études acadiennes et québécoises (IEAQ), Université de Poitiers

Ceux qui ont profité du fort coefficient de marée du samedi 12 août pour aller pêcher quelques huîtres, palourdes ou coques, ne devaient pas se sentir seuls... C'est la journée qu'a choisie l'association IODDE pour [...] compter les pêcheurs à pied sur tout le tour de l'île d'Oléron : plus de 4 000 en tout¹.

Aujourd'hui comme hier, la portion de grève alternativement couverte et découverte par la mer, l'estran, reste considérée comme un espace de liberté, de parcours et de cueillette. Sur le littoral saintongeais, la bande côtière concerne 200 kilomètres, trois estuaires – Charente, Seudre, Gironde –, et la plus vaste île du Ponant, Oléron. Si les côtes basses bordent la mer intérieure dont l'estran sablo-vaseux couvre 150 km², à l'ouest d'Oléron l'estran rocheux s'étend sur 50 km².

Déjà exploité à la Préhistoire², cet eldorado devint un enjeu de pouvoir aux temps historiques³. En Saintonge, les moines défricheurs du Moyen Âge ont eu le pied suffisamment marin pour couvrir l'estran de pêcheries. Établissements permanents – murs de pierre, pieux de bois – ou temporaires – filets calés –, la question n'est pas tranchée. Toujours est-il que ces installations ont donné lieu aux premiers textes de lois sur les usages de l'estran⁴. Attaquée sous les premiers

1 *Le Littoral*, n° 5049, 1^{er} septembre 2006, p. 4.

2 Luc Laporte, « Les occupations néolithiques sur la façade littorale du centre-ouest », dans Jacques Péret (dir.), *Les Sociétés littorales du centre-ouest atlantique*, Poitiers, Société des Antiquaires de l'Ouest, 1998, p. 51-74.

3 Spécialiste d'histoire des îles du Ponant, Dominique Guillemet affirmait qu'au XVIII^e siècle, « le roi devint seigneur par un mélange d'intérêts géostratégiques et financiers » : « Seigneuries insulaires du Ponant et monarchie (XVI^e-XVIII^e siècles) », dans Gérard Le Bouëdec et Jean-François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XVI^e au XX^e siècles*, Rennes, PUR, 2000, p. 41-56.

4 On songe ici aux Rôles d'Oléron, ancêtres du droit maritime international, tournés vers les opérations de sauvetage des biens et des personnes suite à un naufrage : Jean-Marie Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris, Imprimerie royale, 1828-1845, t. I, p. 323-354.

Valois, la seigneurie reflua durant les guerres de Religion, sous la pression des communautés littorales. Coup de majesté en pleine guerre civile, l'ordonnance de 1584, promulguée par Henri III, a inauguré le discours normatif de l'État sur les usages de la côte. Certes, il ne s'agissait que d'un coup d'épée dans l'eau salée. Le texte prévoyait bien la répression des « seigneurs qui prétendent avoir droict de fief esdits parcz et pescheries »⁵. Cependant, dans le contexte saintongeais, l'amirauté de Brouage⁶ ne paraît avoir pris réellement les choses en main qu'après son transport à Marennes en 1641⁷.

302

Entre-temps, une ordonnance de 1629 était venue réaffirmer les prétentions de la monarchie, sans résultat⁸. C'est à Jean-Baptiste Colbert et sa grande ordonnance de la Marine (1681) que remonte la réelle prise en main de la question. En effet, le texte passe pour avoir codifié l'actuel domaine public maritime. Après avoir défini ce que comprenait le « bord et rivage de la mer », le texte précisait immédiatement : « Faisons défense à toutes personnes de bâtir sur les rivages de la mer, d'y planter aucuns pieux, ni de faire aucuns ouvrages, qui puissent porter préjudice à la Navigation, à peine de démolition des ouvrages, de confiscation des matériaux et d'amende arbitraire⁹ ». En réalité, seul l'encadrement administratif des naufrages fut réalisé à l'époque¹⁰. L'année 1681 marqua néanmoins la naissance d'un système à peu près stable où les officiers d'amirauté réunissaient enfin les fonctions administratives et judiciaires¹¹.

Après le règne belliqueux de Louis XIV (1661-1715), la paix avec l'Angleterre permit les réels progrès d'une législation de plus en plus détaillée et spécialisée. Entre 1723 et 1744, autour de l'enquête de l'inspecteur royal des pêches Le Masson du Parc (1727), on peut recenser une dizaine de textes de loi

5 « Édit du Roi concernant les ordonnances et réglemens de la juridiction de l'Admirauté (mars 1584) » dans J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes...*, op. cit., t. IV, p. 320.

6 L'Édit de création de l'amirauté de Brouage par Henri III date de 1587, selon Henri Meschinot de Richemont, *Introduction à l'inventaire de la série B des archives départementales de la Charente Inférieure*, La Rochelle, Marteau, 1893, p. 47.

7 En 1623, Seguin d'Authon, « chevalier baron [...] de l'isle d'Olleron » pouvait encore, devant notaire, arrenter « une place à bastir éclose a pescher poisson » quoiqu'il fût pourtant « Conseiller du Roy en ses conseils d'Etat et premier gentilhomme ordinaire de sa Chambre et son Sénéchal en Saintonge » : Archives départementales de Charente Maritime (désormais AD 17), 3^{ex}-23.

8 « La compétence de l'Amirauté, encore controversée en 1584, [...] fut très expressément déclarée par les art. 448, 450 et 451 de l'ordonnance de 1629 mais une rédaction vicieuse de l'Édit sur le commerce de 1673 l'ayant mise en question, elle fût confirmée par un arrêt du conseil de 1679 » (J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes...*, op. cit., t. IV, p. 325).

9 *Ibid.*, p. 399.

10 C'est ainsi que le règne de Louis XIV sert de point de départ aux études d'Alain Cabantous, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993, et plus régionalement de Jacques Péret, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2005.

11 J.-M. Pardessus, *Collection de lois maritimes...*, op. cit., t. IV, p. 325.

consacrés à l'estran¹². Avec les limites des institutions d'Ancien Régime, dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, Marennes, comme les 57 sièges particuliers d'amirauté, était en mesure de faire respecter les textes royaux dans ce domaine. À compter des années 1760, on peut donc évaluer les missions, les moyens et les résultats des autorités maritimes dans l'espace saintongeais.

C'est d'abord en compagnie de « ces Messieurs » de l'amirauté de Marennes qu'il est bon d'aborder cette problématique. L'histoire de l'activité de l'amirauté est connue, grâce à la conservation des liasses de cette cour de justice maritime. Peuplée d'officiers propriétaires de leur charge, l'institution était bien trop marquée par son caractère d'Ancien Régime pour survivre aux années révolutionnaires. Elle fut abolie en 1791 sans être remplacée. C'est pourquoi la question de l'héritage de cette autorité unique mérite une attention particulière. Quatre à cinq départements ministériels ont été plus ou moins impliqués dans les affaires maritimes après 1791. Il revint aux travaux préparatoires de la loi sur la pêche maritime côtière (1853), le mérite d'avoir dénoué l'écheveau des conflits de compétence des années 1791-1853¹³. À ces écrits officiels répondent, sur le terrain, les correspondances des bureaux de l'inscription maritime, à Marennes, Oléron ou Rochefort¹⁴. Les commissaires étaient alors les observateurs impuissants des errements de la gestion de l'estran. Grâce à la loi de 1853, ils furent les acteurs privilégiés de sa reprise en main sous le Second Empire. Des registres de pêcheries¹⁵, ouverts, dans les années 1850, mirent un estran cadastré à la disposition des huîtres, les ancêtres des ostréiculteurs. Dans le dernier tiers du XIX^e siècle, dans un contexte de révolution scientifique et industrielle, il importe enfin de voir comment la Marine parvint à encadrer la mutation de la pêche vers les cultures marines, sur « l'estran compliqué » de la Saintonge maritime.

- 12 En 1849, le « Rapport de la commission instituée [...] pour l'examen d'un projet de loi sur la pêche maritime côtière », cite une rafale de déclarations, d'ordonnances et d'arrêts. Service historique de la Défense – Département Marine de Rochefort [désormais SHD-R], imprimé, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853 portant règlement sur la police de la pêche maritime côtière, précédé de documents*, p. 26.
- 13 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853 portant règlement sur la police de la pêche maritime côtière, précédé de documents*, Paris, Imprimerie nationale, 1880, p. 15-54.
- 14 SHD-R, 7 P³ 2-3, 1813-1819, Correspondances au départ du bureau de Rochefort ; 10 P² 1-7, 1796-1870, Correspondance au départ du bureau de Marennes ; 11 P² 1 à 7, 1831-1871, Correspondance au départ du bureau d'Oléron ; 11 P² 27-32, 1830-1858, Dépêches ministérielles reçues au bureau d'Oléron.
- 15 SHD-R, non coté (n.c.), 1863, Registre des pêcheries du quartier de Rochefort ; 10 P⁸ 1, 1857-1874, Registre des pêcheries de Marennes – viviers, claires et parcs à huîtres ; 11 P⁶ 1, 1854-1873, Registre des pêcheries d'Oléron – écluses à poissons ; 10 P⁸ 9, 1860-1913, Registre des pêcheries de Royan – parcs, claires ainsi que hauts et bas-parcs. Ces fonds conservés localement sont à compléter avec les matricules de pêcheries des fonds du Service historique de la Défense, conservés à Vincennes dans la sous-série CC⁵ qui n'ont pu être consultés.

SOUS L'AUTORITÉ UNIQUE DE « CES MESSIEURS DE L'AMIRAUTÉ DE SAINTONGE »
(1760-1791)

En Saintonge, l'amirauté de Brouage, « sise à Marennes », s'attachait à un environnement essentiellement rural. La surveillance de l'estran revêtait ici deux types d'enjeux : la liberté de la navigation et la préservation des ressources. Il s'agissait de secteurs sensibles. Le pays des salines de Brouage était situé le long du rail de Bordeaux, et était peuplé de 70 000 à 80 000 habitants, dont la côte constituait la réserve alimentaire. Face à l'ampleur des tâches de surveillance et de gestion, l'amirauté de Marennes disposait de moyens limités. Sur un littoral sans grand port, pauvre en taxes, elle semble néanmoins être parvenue à mener à bien ses missions sur l'estran. Il importe d'évaluer comment.

Préserver les équilibres traditionnels de la société côtière

304

Institution typique de l'Ancien Régime, l'amirauté de Marennes s'attachait à préserver les équilibres socioéconomiques, en lien avec le rivage. La surveillance de l'estran mettait « ces Messieurs » en contact avec quatre groupes sociaux assez différents.

Le monde des gens de mer était des mieux contrôlé et leurs activités, sous le double regard des classes de la Marine et de l'Amirauté, étaient étroitement surveillées. Toutefois, au nombre de 2 000 à 3 000 au plus, ces gens de mer n'étaient qu'une minorité au sein de la population riveraine¹⁶. De plus, ils étaient majoritairement salariés du grand commerce, donc peu impliqués dans l'exploitation des ressources de la côte. Quant aux pêcheurs côtiers – 15 à 20 % de l'effectif des gens de mer –, ils échappaient aux classes. C'était le monde des poseurs d'engins des estuaires ou des « coureurs de vase » tendant leurs courtines sur les vasières des pertuis¹⁷. Cette tolérance permettait d'amariner à bon compte des hommes qui pouvaient naviguer sans crainte de se voir imposer un rôle ou le service du roi. Comme Jean Lavergne-Bourcefranc, né en 1753 – classé de 1768 à 1787 –, on les laissait sans doute « subsister au moyen d'une courtine, à condition d'y former des matelots¹⁸ ». Cette politique permettait une forte mobilité sociale au sein des classes de la Marine¹⁹. Il fallait encore ajouter les sauniers intéressés à la pêche des huîtres

16 En croisant les chiffres de Franck Parot-Abelard, *Les Gens de mer classés sur les registres de la Marine Royale, dénombrement et cartographie entre la Loire et la frontière d'Espagne (1773-1783)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1997, et ceux des correspondances, la fourchette s'établit entre 5 % à Marennes et 1,5 % à Oléron.

17 Thierry Sauzeau, « Deux siècles d'aménagements de l'estran en Saintonge maritime (1680-1880) », communication présentée au colloque « Aménagements civils portuaires et littoraux du XVI^e siècle à nos jours », UBS-Lorient, 2006, à paraître.

18 SHD-R, Registre des Novices du Quartier de Marennes (1764-1787), 10 P 3-4, fol. 60, n° 20.

19 Les deux tiers des apprentis n'étaient pas fils de gens de mer, selon Thierry Sauzeau, « Les filières d'apprentissage des gens de mer aux XVIII^e et XIX^e siècles », *Techniques & culture*, n° 45, 2005/1, p. 71-88.

qu'ils conservaient dans leurs marais l'hiver, à des fins d'autoconsommation ou de commerce²⁰. Paysans d'un estran en deçà du trait de côte, les salines, ils exerçaient aussi une pression sur l'écosystème au-delà du trait de côte, sur le rivage. Depuis la fin du XVII^e siècle, les aménagements de claires à huîtres s'étaient étendus²¹. Il y avait enfin les ancêtres des pêcheurs à pied et les tenants d'écluses à poissons, pluriactifs du littoral²² trop nombreux pour être surveillés.

L'estran était un espace de compétitions en cascade, où l'amirauté intervenait dès qu'un conflit touchait l'une de ses missions. En matière de protection de la ressource, les écluses, pêcheries aux épais murs de pierres sèches, étaient souvent incriminées et on les accusait de favoriser les naufrages. Elles furent toutefois défendues par l'intendant Bégon en 1702²³ et par l'inspecteur Le Masson du Parc en 1727²⁴. Quant aux installations huîtrières, parcs sur l'estran et claires dans les chenaux de Seudre ou d'Oléron, elles représentaient un double obstacle. D'une part, elles sclérosaient progressivement le réseau de chenaux qui permettaient de faire « boire » les salines. D'autre part, elles gênaient les opérations de chargement du sel sur les navires au mouillage²⁵. Dans la plupart de ces affaires, la navigation et les gens de mer faisaient figures de victimes mais les pêcheurs étaient aussi rappelés à l'ordre, lorsqu'il s'agissait de préserver une ressource en crise²⁶. Loin de défendre les seuls marins, le siège garantissait aussi la sécurité alimentaire des gens de la côte²⁷.

20 Thierry Sauzeau, « Du sel aux huîtres : la mutation socio-économique du littoral saintongeais (XVII^e-XIX^e siècles) », *Revue historique du Centre-Ouest*, t. 2, 2005/2, p. 321-368.

21 Bibliothèque nationale de France (BnF), fonds Arnoult, ms. 21 329, p. 412 et 438. En 1688, l'intendant Arnoult décrivait un élevage pratiqué « dans les marais salants » où l'on creusait « de petits réservoirs élevés des quatre côtés en forme de chaussée avec de la terre grasse », dans sa lettre à Chateaufort, secrétaire d'État à la religion prétendue réformée.

22 Gérard Le Bouëdec, « La pluriactivité des sociétés littorales, XVII^e-XIX^e siècles », *Annales de Bretagne*, t. 109, 2002/1, p. 61-90.

23 SHD-R, Correspondance de l'intendant avec la Cour, 1 E 34, lettre du 15 janvier 1702 à Pontchartrain, Chancelier de France : « Je n'estime pas, Monsieur, que l'ont doive détruire les parcs et pescheries qui sont le long des côtes [...], attendu que ces sortes de pescheries fournissent à une partie de la subsistance des villages circonvoisins et mesme sont d'un grand secours pour cette ville (La Rochelle) ».

24 AD 17, 4 J 3440, Le Masson du Parc, « Procès verbal de la visite faite dans le ressort de l'Amirauté de Marennes », fol. 51 : les pêcheries « sont éloignées [...] du passage ordinaire des vaisseaux », et on souhaite que « le nombre en fût augmenté de manière [à] servir de digue et rompre les lames qui rongent le terrain ».

25 Le siège constatait « le rétablissement des claires condamnées en maints endroits de la rivière, laquelle est obstruée par ces établissements » (AD 17, B 157, 1774, Amirauté de Marennes).

26 Une remontrance du siège accusait « nombre de particuliers [qui] vont avec des bateaux sur les rochers de l'étendue du présent siège où il croît des huîtres, les draguent avec des machines en fer et emportent tous les fraies, ce qui est un préjudice considérable au pays » (*ibid.*, B 150, 1767, Amirauté de Marennes).

27 La « deffense à tous les mariniers d'aller sur les rochers avec des batteaux où croissent les huîtres les raguer avec aucun instrument de fer » venait de la nécessité de protéger les « jeunes personnes [...] qui vont sur lesdits rochers à marée basse ramasser desdites huîtres & sont en outre privés d'un commerce qui se faisait en les vendant aux sauniers [...] » (*ibid.*).

Sur l'estran compliqué de la Saintonge maritime, la mission de l'amirauté de Marennes consistait bien à préserver les équilibres entre les diverses composantes de la société. Au service du droit, cette institution n'en demeurait pas moins contrainte de naviguer à vue, entre modestie des moyens et lourdeur des tâches.

Un personnel peu motivé dans un ressort très vaste

Au regard de son voisin immédiat, La Rochelle²⁸, le siège de Marennes faisait figure de parent pauvre. Vers 1650, le montant de la charge de lieutenant général ne représentait que la moitié de la valeur de l'office rochelais²⁹, pour un ressort quatre fois plus vaste. La police de l'estran n'étant qu'une de leurs missions, il faut étudier comment les officiers de l'amirauté parvenaient malgré tout à s'en acquitter.

306

À la fin du XVIII^e siècle, en comparaison des vingt-cinq à quarante employés rochelais³⁰, Marennes ne disposait que de douze officiers. Outre le lieutenant général, chef de la juridiction, on comptait un procureur du roi, représentant le ministère public, un greffier et un huissier. En dehors de ce personnel résidant, huit procureurs postulants étaient affectés à des missions de terrain. Il s'agissait souvent de rejoindre les points du littoral, sur rapport des gardes-côtes. Le ressort était en effet divisé entre trois gardes-côtes généraux – Oléron, sud Seudre et Gironde, nord Seudre et Charente –, assistés de gardes-côtes particuliers. Jacques Péret a bien montré ces hommes au travail autour des procédures de naufrage. La lenteur et l'inertie des officiers le disputaient souvent à la malhonnêteté des gardes-côtes³¹. À la décharge de ces hommes, il faut avouer que seuls les trois magistrats du siège pouvaient vivre d'un travail qui n'était qu'une activité d'appoint pour les autres. Six des huit procureurs postulants étaient notaires. Quant aux gardes-côtes, ils appartenaient à l'élite de la société rurale – laboureurs, artisans. On comprend mieux alors les déboires d'un Le Masson du Parc, contraint de visiter seul le ressort, « le lieutenant du siège étant absent car occupé à ses vendanges et le procureur du roi [...] ayant les fièvres³² ».

Fort heureusement, la Déclaration du 20 septembre 1729 avait mis en place une forme d'autogestion de la ressource sur les côtes. Un « Règlement et partage des pêcheries entre les pêcheurs de Marennes et élection de leur syndic » en

28 Albert-Michel Luc, « Ces Messieurs de l'Amirauté de La Rochelle en pays d'Aunis au XVIII^e siècle », dans Gérard Le Bouëdec et Jean-François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, op. cit., p. 129-143.

29 Christian Schnackenburg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative*, thèse de droit, université Panthéon-Assas, 1975.

30 Albert-Michel Luc, « Ces Messieurs de l'Amirauté de La Rochelle... », art. cit., p. 130.

31 Jacques Péret, *Naufrages et pilleurs d'épaves...*, op. cit., p. 91 à 102.

32 AD 17, 4 J 3440, Le Masson du Parc, « Procès verbal de la visite faite dans le ressort de l'Amirauté de Marennes », fol. 32.

illustre l'application³³. Le syndic ou garde-juré élu était installé par le lieutenant général avec les obligations suivantes :

1°. Visite hebdomadaire des filets. 2°. Contrôle des techniques de pêche, maillage du poisson « blanquet » (3 pouces). 3°. Veiller à ce que la pêche des huîtres & moules soit conforme aux ordonnances. 4°. Engagement de signaler aux officiers les infractions. 5°. Remise, chaque 1^{er} mai de la durée de son syndicat, d'un rôle des pêcheurs au greffe de l'Amirauté. 6°. Avertir les officiers de l'Amirauté des bris, naufrages et échouements dans la paroisse.

Une fois alertés, « ces Messieurs » prenaient les mesures urgentes. Cependant, si le « temps de réaction » sur une affaire de naufrage se mesurait en jours, sur l'estran il se mesurait en années. Ainsi, pour protéger les bancs d'huîtres à la suite du gel de l'hiver 1765-1766, le procureur du roi fit paraître une remontrance en 1767³⁴, mais il fallut attendre 1769 avant qu'une sentence du lieutenant général du siège ne désignât des « huissiers visiteurs (...) pour saisir les délinquants et dresser procès-verbal en exécution desdits jugements³⁵ ».

L'estran ne constituait pas la priorité du travail de l'amirauté. Familiers des platins vaseux du ressort, les pêcheurs à la courtine étaient ses indicateurs privilégiés, leur garde-juré son auxiliaire de police. Le siège pouvait parfois déclencher une opération « coup-de-poing ». En réalité, comme souvent sous l'Ancien Régime, « la transgression de la norme de la communauté était en principe directement punie par celle-ci ». L'amirauté se limitait aux « cas extrêmes, où l'arbitrage exogène par les agents du pouvoir était indispensable³⁶ ». Si cette institution présentée comme décadente³⁷ parvenait à remplir son office, c'était aussi grâce à un contexte de stagnation économique.

L'accompagnement d'une croissance économique ralentie

Face à l'inertie de l'amirauté, l'autogestion ne décourageait pas les mutations. Néanmoins, on vit apparaître à la fin du XVIII^e siècle quelques « coups de majesté » destinés à donner ses bornes à l'économie côtière de la Saintonge.

Du côté des écluses installées sur les banches rocheuses, la cause sembla entendue dès 1737. Instituée pour juger de la validité des titres de possession,

33 *Ibid.*, B 147, 1764, Amirauté de Marennes.

34 *Ibid.*, B 150, 1767.

35 *Ibid.*, B 152, 1769.

36 Cette conclusion est fondée sur l'étude du commerce des grains par Nicole et Yves Castan, *Vivre ensemble. Ordre et désordre en Languedoc, XVII^e-XVIII^e siècles*, Paris, Gallimard, 1983.

37 Marie-Anne Rasse, *L'Amirauté de Marennes à la fin du XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1994, conclut sur cette idée à l'appui de la thèse de Christian Schnackenburg, *L'Amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1662-1792)*, *op. cit.*

aux termes de l'ordonnance de 1584, une commission prononça quelques démolitions mais conserva la plupart des installations, une fois reconnu qu'elles n'étaient pas nuisibles à la navigation³⁸.

C'est sur l'estran vaseux du « coureau » d'Oléron et de l'estuaire de la Seudre que fut déployée l'activité la plus intense. En 1746, un arrêt du Conseil royal mentionnait « les alluvions de la rivière de Seudre [où] depuis près d'un siècle il ne s'y était fait aucun établissement de marais sallant³⁹ ». Cet immobilisme n'était qu'apparent. À l'avant des salines, l'estran vaseux faisait l'objet d'une forte mise en valeur par les acteurs de l'économie huîtrière. En 1762, un arrêt du Conseil d'État ordonna aux « propriétaires et tenanciers [...] de faire démolir 52 claires ou réservoirs formés de terre mouvante sur le chenal d'Ors et 90 claires ou petits parcs fermés par des murs de pierres sèches dans les dehors de la citadelle du Château d'Oléron et généralement toutes [celles] construites sur les bords, terrains plats, vasards de la rivière de Seudre⁴⁰ ». Renouvelée en 1774⁴¹, après une importante récurrence, cette interdiction put recevoir un début d'application en 1784. Un arrêt du Conseil détermina une bande « sur une largeur de 100 toises (150 mètres), à partir de la haute mer des mortes eaux » où devraient désormais être implantés les réservoirs à huîtres⁴². L'activité huîtrière put dès lors se développer, au risque de concurrencer directement les salines : elle rognait leurs territoires, détournait le flux de marée, obstruait les chenaux et débauchait des sauniers peu motivés par un régime de faire valoir-indirect peu favorable⁴³. La filière huître était en phase de structuration⁴⁴ et seuls les blocages réglementaires, fiscaux, techniques et humains de l'Ancien Régime la cantonnaient encore à l'âge artisanal.

Ce n'est finalement que lorsque les limites de l'autogestion étaient atteintes que l'amirauté se saisissait des problèmes pour statuer elle-même ou faire arrêter par le Conseil du roi les mesures qui s'imposaient. Au *statu quo* établi du côté des écluses à poissons, répondait sur l'estran vaseux une reprise en main propre à maintenir l'équilibre entre le sel et les huîtres.

38 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 56.

39 AD 17, Amirauté de Marennes, B 46, années 1777-1781.

40 *Ibid.*, B 145, année 1762.

41 *Ibid.*, Amirauté de Marennes, B 157, année 1774.

42 Charles-Esprit Le Terme, *Règlement général et notice sur les marais de l'arrondissement de Marennes*, Rochefort, Ferrand, 1826, p. 288-289.

43 Sarah Réault-Mille, *Les Marais charentais. Géohistoire des paysages du sel*, Rennes, PUR, 2003.

44 Michel Grelon (*Saintonge, pays des huîtres vertes*, La Rochelle, Rupella, 1978, p. 37) évoque le seigneur de Touchelonge (Marennes) et son « Projet d'association pour l'élevage et le transport des huîtres de Marennes à Paris » de 1779, avec pour objectif une livraison annuelle de 1,5 million d'huîtres ; il prévoyait d'utiliser 50 conducteurs, 150 chevaux et 30 voitures.

Au total, l'Ancien Régime côtier avait confié à l'amirauté un rôle d'observatoire et d'arbitrage entre les activités en compétition sur l'estran. Forts du soutien des communautés de pêcheurs côtiers, « ces Messieurs » intervenaient dans les situations de grave déséquilibre. C'était le cas en Saintonge, à la fin du XVIII^e siècle, où une révolution huîtrière, que l'autorité maritime contenait à grand-peine, semblait bel et bien enclenchée.

LE TEMPS DES CONFLITS (1792-1853)

C'est sous le double signe des révolutions française et industrielle que le destin de l'estran fut scellé entre 1792 et 1853. La loi du 13 août 1791, en supprimant les amirautés, avait omis de désigner explicitement la juridiction qui connaîtrait à l'avenir des contraventions commises sur l'estran. L'éclatement de la direction unique s'effectua dès lors sur fond de basculement dans un environnement économique libéral, facteur de croissance, de crises et de mutations dont la côte subit les dommages collatéraux.

La satisfaction de « clientèles » plus que l'intérêt général

Il importe d'emblée de recenser les changements radicaux vécus par la société côtière de Saintonge. Pour participer à la curée des compétences de l'amirauté, chaque institution put se targuer de défendre, sur l'estran, les intérêts d'une catégorie d'usagers.

Conséquence d'un quart de siècle de guerre maritime (1792-1815), la Saintonge, qui était un vivier de matelots du long cours, avait d'abord été frappée de plein fouet par l'écroulement de l'économie atlantique. Bien que fortement mobilisés dans la Marine, les marins des classes, qui gagnaient jadis leur pain sur les long-courriers, entamèrent une reconversion vers les petites pêches⁴⁵. Par ailleurs, la tolérance en vigueur pour les marins pêcheurs tomba au moment de la levée en masse. Pour compenser ces exigences nouvelles, l'administration des classes, devenue inscription maritime par loi du 3 Brumaire an IV, revendiqua pour les inscrits, le monopole sur les ressources côtières et sur la navigation. La protection des « populations maritimes, spécialement appelées, par leur état, à recueillir les produits de la mer⁴⁶ », servit de fil rouge à l'action de la Marine durant tout le XIX^e siècle.

45 Thierry Sauzeau, *Les Marins de la Seudre, XVIII^e-XIX^e siècles*, La Crèche, Geste Éditions, 2005.

46 SHD-R, 10P2.3, Correspondance au départ du bureau de Marennes, lettre n° 790 du 21 juillet 1825.

Si les concurrents des marins, sauniers, « éclusiers⁴⁷ » et pêcheurs à pied, n'avaient pas changé de visage, ils étaient désormais hors d'atteinte de l'autorité maritime. De plus, avec la Révolution, ils avaient gagné des défenseurs institutionnels inconnus avant 1789. Évoquons d'emblée les municipalités, attachées à faire de l'éstran le prolongement du finage et promptes à en défendre le libre accès pour la pêche à pied⁴⁸. Certes, la Marine admettait que « de tout temps, [on] a laissé la faculté aux indigents d'aller à basse mer recueillir quelques huîtres pour leur subsistance et celle de leur famille ». Cependant, elle regrettait vivement l'inaction des édiles en matière de police des marchés, et, devant leur refus de « frapper de confiscation ceux de ces mollusques qui seraient présentés dans des lieux publics », elle n'hésitait pas à en appeler à « l'autorité de M. le Sous-Préfet »⁴⁹.

310

Cette collaboration avec la sous-préfecture n'excluait pourtant pas les conflits. C'était le cas avec les officiers de port, que le commissaire de la Marine devait accueillir au sein de commissions de visite des bancs d'huîtres. Ces hommes ne manquaient jamais l'occasion d'appuyer les revendications des pêcheurs en matière de prohibition ou de dates d'ouverture de pêche⁵⁰. Ces chicanes n'étaient rien comparées au mur d'incompréhension qui séparait le commissaire de la Marine des agents des ponts et chaussées qui s'étaient arrogés le droit de distribuer, de manière très libérale, les autorisations de bâtir des pêcheries fixes et des écluses⁵¹. D'une centaine d'écluses recensées en 1727, on passa à 237 en 1853. Cette expansion répondait à des besoins frumentaires locaux mais aussi régionaux. En effet, grâce à la disparition des lignes de traite d'Ancien Régime et aux progrès des transports⁵², le commerce de l'huître put enfin se développer. C'est pourquoi les sauniers, de plus en plus qualifiés de huîtriers ou d'ammareilleurs⁵³, étaient engagés dans une course à la productivité pour satisfaire une demande croissante. Sollicitée, une autre administration,

47 C'est ainsi que les correspondances nomment ceux que Christian Morrisset désigne aujourd'hui sous le terme de « mareyants » : « Les écluses à poisson », *Les Cahiers d'Oléron*, n° 10, 1993, p. 10-11.

48 Le parallèle avec le monde agricole du début du XIX^e siècle semble évident. Nicolas Bourguinat évoque « les mutations et les remises en cause [...] dans les conditions d'accès aux subsistances pour les travailleurs non-agricoles » : « L'État et les violences frumentaires en France sous la Restauration et la Monarchie de Juillet », *Ruralia*, n° 1, 1997, p. 24-44.

49 SHD-R, 10P2.3, Correspondance..., lettre n° 699 du 6 mai 1825.

50 *Ibid.*, 14 août 1824, lettre n° 92.

51 SHD-R, 11P2.1, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, lettre n° 44 du 6 avril 1831, où le Commissaire de la Marine doit « prier M. le Chargé de Travaux de fixer un passage commode et sûr pour entrer et sortir du port de la Cotinière tout en ménageant autant que possible les intérêts des éclusiers ».

52 Le vapeur assurait la liaison Royan-Bordeaux dès 1820 : Guy Binot, *Histoire de Royan et de la presqu'île d'Arvert*, Paris, Croît Vif, Paris, 1995, p. 238.

53 Victor Coste, *Voyage sur le littoral de la France et de l'Italie*, Paris, Bourgeois, 1861, p. 110.

la régie des domaines, s'était quant à elle lancée dans l'amodiation des vasières où se multipliaient les claires. En 1832, la demande effectuée par « Pierre Pollard, pêcheur et marchand d'huîtres [en vue] d'établir à ses frais une cabane pour l'utilité de son état et y renfermer ses ustensiles de pêche⁵⁴ », inaugura le mouvement de colonisation des rives de la Seudre par nos actuelles installations ostréicoles.

De 1792 à 1853, la disparition de l'amirauté priva finalement d'arbitre la concurrence qui opposait divers groupes de la société côtière. L'estran donna alors lieu à une compétition entre services publics, dont il convient de rechercher les mécanismes.

Une Marine déclassée qui reprend l'offensive

La question de la succession de l'amirauté de Marennes au niveau de l'autorité sur l'estran est une affaire complexe. Les correspondances de la Marine permettent d'identifier les rouages d'une compétition administrative qui découlait aussi de conflits au sommet de l'État, dont il importe d'évaluer l'ampleur.

La belligérance des années 1792-1815 a joué un rôle majeur dans le déclassement d'une Marine pourtant toute désignée pour succéder à l'amirauté sur l'estran. Absorbée par les levées de gens de mer⁵⁵, l'institution ne put guère se soucier que du problème du délestage des flottes du sel en Seudre⁵⁶. En réalité, la crise économique qui sévissait alors conduisit à faire de la côte une zone de non-droit. Il fallut attendre 1824 pour que l'estran émerge à nouveau dans les dossiers administratifs. Réalité ou discours, la dénonciation de l'individualisme révolutionnaire vint appuyer le retour à des formes collectives de gestion d'une ressource présentée comme en danger. Cependant, au-delà des griefs contre ces « commissions composées de pêcheurs » dont « l'avidité a constamment fait dire que la pêche pouvait être ouverte »⁵⁷, la Marine ne pouvait agir seule, car elle n'en avait pas le droit.

Son retrait de fait se doublait d'un déclassement de droit. Dès 1791, la liquidation de l'amirauté avait séparé les compétences de justice – tribunaux de commerce, juges du district, jurés populaires –, de l'administration et

54 AD 17, 4 S 378, Travaux Publics et transports, Mer, ports et transports maritimes.

55 Thierry Sauzeau, « Insoumission et fraudes dans le quartier de Marennes (1760-1802) », dans Gérard Le Bouëdec et Jean-François Chappé (dir.), *Pouvoirs et littoraux du xv^e au xx^e siècle*, *op. cit.*, p. 631-645.

56 SHD-R, 10P2.1, Correspondances..., lettre n° 5 du 22 Pluviôse an V « au sujet du dépérissement des coureaux d'Oléron et de la rivière de Seudre » du Commissaire de Marennes au Commissaire du pouvoir exécutif.

57 SHD-R, 10P2.3, Correspondances..., lettre n° 92 du 14 août 1824, à l'Intendant de Marine à Rochefort.

de la police, remises au chef des classes de la Marine⁵⁸. C'est au cours des années 1830 que la Marine subit les empiétements d'autres ministères. En 1829, au sujet des pêcheries, le préfet de la Charente-Inférieure fit savoir que « cantonniers, gendarmes, conducteurs des ponts et chaussées, et autres agents de police [pourraient dresser] des procès verbaux [à partir desquels] le conseil de préfecture serait dans le cas d'appliquer les dispositions de l'ordonnance de 1681⁵⁹ ». Il s'appuyait sur la loi du 29 Floréal an X et le décret du 10 avril 1812 qui avaient implicitement remis ce qui relevait de la grande voirie en mer à cette administration – entretien des ports et des rades, balisage, établissement des phares, etc.⁶⁰. Une nouvelle étape fut franchie en 1832, avec la demande de bail présentée par Pierre Pollard pour son établissement huîtreier. Transmis à la régie des domaines, le document stipulait que « si l'administration soumettait la jouissance des vastes relais de mer [...] de la Seudre à des mesures régulières, elle satisferait à la fois les intérêts relatifs 1° à l'ordre et à la police de conservation de la Seudre, 2° aux revenus du Trésor [...]»⁶¹. Les amodiations, baux de location, se multiplièrent dans les années 1840 sous l'autorité des préfets. En 1849, celui de la Manche exprimait un lieu commun lorsqu'il affirmait : « Les rivages de la mer appartiennent à l'État. [...] Concéder le droit de construire un parc, c'est concéder une partie du domaine de l'État; et c'est au préfet à faire en ce cas, acte d'administration⁶² ».

La réaction de la Marine prit finalement deux formes. Comme jadis l'amirauté, elle activa son réseau de syndics des gens de mer et dépêcha sur l'estran un gendarme maritime. Au cours de l'année 1832, par une application rigoureuse des textes sur l'inscription maritime et sur la navigation, elle parvint à inscrire ceux des sauniers et des « ammareilleurs » qui possédaient un canot et à les contraindre à prendre un rôle⁶³. Hors du cercle de son pouvoir, le commissaire de la marine négocia patiemment avec ses homologues la réduction de certains périmètres où les pêcheries étaient gênantes. Par exemple, en 1843, après avoir établi ensemble que les « gords⁶⁴ » de Saint Trojan, « entravent l'entrée et la sortie des bâtiments et tendent à l'encombrement des fonds⁶⁵ », Marine et ponts et chaussées en décidèrent la destruction.

58 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, op. cit., p. 57.

59 *Ibid.*, p. 58.

60 *Ibid.*, p. 62.

61 AD 17, 45 378.

62 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, op. cit., p. 59.

63 Thierry Sauzeau, « Du sel aux huîtres », art. cit., p. 344.

64 Les gords – gorres ou gorets –, bouchots de la Grande Ordonnance de 1681, étaient des pêcheries en forme de « grands entonnoirs faits avec des pieux jointifs » suivant la définition de Henri Louis Duhamel du Monceau (*Traité général des pêches*, Paris, s.n., 1772, p. 51).

65 Le platin de Saint-Trojan comptait quatre gords au début du siècle : SHD-R, 11P2-2, Correspondance au départ du bureau des Classes d'Oléron, lettre n° 55 du 10 mai 1843.

Après avoir renoncé à l'héritage de l'amirauté qui lui revenait de droit, c'est au tournant des années 1830-1840 que la Marine se décida enfin à reconquérir le terrain perdu. Hors les enjeux de pouvoir, il y avait urgence, car l'estran était en proie à de vifs désordres.

Une croissance effrénée dans un contexte libéral

Durant les années 1830-1840, l'estran saintongeais fit l'objet d'un partage organique entre diverses administrations. Spectatrice des évolutions, la Marine a pu mesurer l'étendue des crises tant sur l'estran vaseux que sur les banches à l'ouest d'Oléron.

Sur les roches de la côte sauvage, les éclusiers étaient surtout des paysans qui échappaient de ce fait à l'inscription maritime. Ils se rendaient dans leurs pêcheries à pied et celles-ci avaient pris une telle ampleur que sur un plan de 1854, on en recensait « situées aux 2^e, 3^e et 4^e rang, qui se trouvent à 3, 4 ou 5 km en mer et auxquelles on ne peut travailler que quelques heures dès que le temps le permet⁶⁶ ». La situation devint vite insupportable au regard des opérations de sauvetage de plusieurs naufrages⁶⁷. Par ailleurs, les écluses passaient pour faire « une si désastreuse concurrence aux marins pêcheurs » que l'on avait « depuis longtemps constaté la diminution du personnel maritime dans les localités où il existe ces pêcheries »⁶⁸.

Sur l'estran vaseux, la situation n'était guère meilleure. L'épuisement des bancs d'huîtres⁶⁹, l'accaparement des installations par les bourgeois capables de payer une redevance aux domaines et d'acheter des huîtres de pêche ou d'importation⁷⁰, tout créait les conditions d'une crise sociale majeure. Les riverains, dépossédés et acculés à la misère, se tournèrent alors vers la Marine pour réclamer le droit de disposer de dépôts d'huîtres sur le rivage ou simplement d'y pêcher⁷¹. Par ailleurs, les salines étouffaient alors littéralement dans leur gangue de claires ostréicoles⁷². Ces établissements étaient régulièrement amodiés par les domaines en dépit de leur appartenance au domaine public

66 SHD-R, 11P2.4, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, lettre n° 81 du 2 janvier 1854.

67 *Ibid.*, 11P2.3, Correspondance..., lettre n° 64 du 27 août 1846 : « La *Jeanne Arnaudet* [...] sans se douter de la présence des murs d'écluses qui s'étendent assez loin sur ce point, avait donné avec une telle force contre l'une de ces murailles qu'il l'avait démolie et qu'aussitôt une voie d'eau s'était déclarée ».

68 *Ibid.*, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 28.

69 Victor Coste, *Voyage sur le littoral de la France et de l'Italie*, *op. cit.*, p. 157.

70 SHD-R, 10P2-6, Correspondance au départ du bureau de Marennes, 21 juin 1857, lettre n° 128.

71 *Ibid.*, 11P2.3, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, lettre n° 443 du 7 septembre 1846.

72 « On a vu des éleveurs rétrécir le lit de la Seudre, obstruer les canaux d'exploitation des marais salants, pour y faire des parcs à huîtres. [...] C'est ainsi qu'on a vu surgir des terres là où, peu de temps avant, il y avait encore plusieurs pieds d'eau ». Victor Coste, *Voyage sur le littoral de la France et de l'Italie*, *op. cit.*, p. 126.

maritime, en principe inaliénable⁷³. Pour les dépôts d'huîtres comme pour les claires, la régie des domaines avait développé une définition abusive de la domanialité. L'administration louis-philipparde montrait, là comme ailleurs, un goût prononcé pour la non-intervention étatique⁷⁴.

Sur l'estran saintongeais, les années 1792-1853 ont globalement constitué une période de transition. Sous le regard d'une Marine déclassée, les conflits entre usagers se multiplièrent, avant que des crises croisées ne condamnent le mode de développement installé sous la Révolution et conforté sous la monarchie libérale. En transformant l'estran en zone de non-droit puis en espace de compétition entre administrations, la Restauration et la monarchie de Juillet ont précipité le développement de l'économie côtière. À l'avènement de Louis-Napoléon Bonaparte, la crise était telle et les esprits suffisamment mûrs qu'il était temps d'envisager une grande réforme de l'autorité maritime sur la côte.

VERS LE DOMAINE PUBLIC MARITIME (1853-1865)

L'avènement du prince-président coïncida avec la nomination d'un Marennais, le comte Prosper de Chasseloup-Laubat, au ministère de la Marine et des Colonies – 1851, puis 1858-1868. Député de la Charente-inférieure à partir de 1837, ce personnage avait une connaissance intime des problématiques côtières. La réflexion préalable et les termes de la loi de 1853 en portèrent la marque.

Le commissaire et ses hommes : « au nom de la loi ! »

Pour sortir de la crise multiforme que vivait l'estran saintongeais, la commission réunie en 1849 sous la présidence de Chasseloup-Laubat résolut d'en revenir à la base de la jurisprudence : la grande ordonnance de 1681. Les objectifs étaient clairs : il fallait rendre aux gens de mer l'exclusivité de l'accès à la ressource et à la navigation, et les moyens étaient évidents : rendre la direction des affaires côtières à une autorité unique, le commissaire de l'inscription maritime.

La loi de 1853 permit de revenir sur les empiétements consacrés par l'usage. En faisant d'emblée appel au « Principe péremptoirement établi par Grotius dans son ouvrage publié en 1609, sous le titre de *Mare liberum*⁷⁵ », les membres de la commission balayèrent rapidement les prétentions des concurrents

73 Ce sont ces deux principes qui furent rappelés d'emblée en 1849 : SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 60.

74 Nicolas Bourguinat a bien montré comment la monarchie de Juillet, sacrifiant au libéralisme économique, a refusé d'endosser les fonctions protectrices et nourricières des Bourbons : *Les Grains du désordre. L'État face aux violences frumentaires dans la première moitié du XIX^e siècle*, Paris, EHESS, 2002.

75 SHD-R, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 15.

de la Marine. L'argument principal tournait autour de la notion de rivages de la mer, aussi appelés grèves : « Par le rivage de la mer on entend tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes, et jusqu'où le grand flot de mars peut s'étendre » – ordonnance de 1681, livre IV, titre VII, article 1^{er}. Étant donné leur appartenance au « domaine public » – code civil, article 538 – les rivages n'étaient pas plus susceptibles de propriété privée que la mer elle-même. On concluait en indiquant qu'aucun acte de l'autorité quel qu'il soit ne pouvait rattacher cette portion du domaine public au domaine de l'État. Quant à pouvoir lever des droits d'usage sur les pêcheries qui y étaient installées, on rappelait à propos que « les lois [...] défendent à toute personne et à tout gouverneur ou fonctionnaire quelconque de lever aucun droit, non seulement sur les pêches qui se font en mer ou sur les grèves mais sur les parcs et pêcheries qui ne sont, après tout, que des moyens de faire la pêche » – ordonnance de 1681, livre V, titre III, articles 9 et 10.

Cette définition du domaine public maritime était un acquis précieux pour l'avenir mais, en vertu de la non-rétroactivité de la loi, on ne revint pas sur les amodiations et les baux établis par les domaines. La Marine fut invitée à les entériner, ce qu'elle fit dans la seconde moitié des années 1850⁷⁶. En résulte, aujourd'hui encore, l'existence de propriétés privées quoique submergées aux grandes marées, c'est à dire dans le ressort théorique du domaine public maritime. Ces précisions amenèrent la dessaisie de la régie des domaines, cantonnée désormais aux zones dont « la mer s'était définitivement retirée et avait cessé définitivement de couvrir une partie des grèves [...] où le rivage prend le nom de lais ou relais de la mer : il entre alors dans le domaine de l'État et devient susceptible d'aliénation, aux termes de l'art. 41 de la loi du 16 septembre 1807⁷⁷ ». Cette disposition fut d'ailleurs à l'origine d'une vague d'installations de polders sur le littoral charentais. Quant aux ponts et chaussées, très occupés par l'entretien des ports et des rades, le balisage ou l'établissement des phares, ils se dessaisirent progressivement de l'administration des pêcheries.

Aux termes de la loi de 1853, la Marine réintégra finalement toutes les compétences de police des anciennes amirautés. Les commissaires entamèrent rapidement des tournées d'inspection et s'occupèrent de consolider leur réseau d'auxiliaires. Les trois quartiers disposaient en commun d'un gendarme maritime, d'un inspecteur des pêches⁷⁸ et d'un navire garde-pêche, dont la

76 *Ibid.*, 10P2.6, Correspondance du bureau de Marennes, 15 mars 1857 ; il est par exemple question d'un « terrain situé sur la rive gauche du chenal de La Tremblade, recouvert par la mer à toutes les marées, amodié par la direction des Domaines en vertu d'un bail du 7 novembre 1844 ».

77 *Ibid.*, Inv. 182, *Décret du 4 juillet 1853...*, *op. cit.*, p. 60.

78 *Ibid.*, 10P2.6, Correspondance du bureau de Marennes, lettre n° 335, 15 mars 1864.

présence était attestée depuis 1844⁷⁹. Sur Oléron, on organisa le recrutement – différé depuis 1843 – de quatre gardes maritimes – Le Douhet, Boyardville, Le Château et La Cotinière⁸⁰. En Seudre, les gardes, établis dès 1845 au Chapus et à La Tremblade, furent renforcés par un agent à Mornac⁸¹. Vers 1865, les huîtres organisés en syndicats furent même autorisés à salarier leurs propres gardes⁸². C'en était terminé du *far-west* sur l'estran saintongeais, car désormais la loi avait un visage, celui de véritables *shériffs* de la côte, armés de « revolvers modèle 1858 avec leurs accessoires⁸³ ».

À la fin des années 1860, la loi de 1853 était en passe de s'imposer en Saintonge. Forte d'une autorité incontestée, la Marine pouvait étendre son maillage administratif sur la côte afin de mener à bien sa mission de service public au bénéfice des inscrits maritimes.

La réforme agraire avant l'entrée dans l'ostréiculture

La loi préparée par la commission Chasseloup-Laubat s'imposa en une quinzaine d'années en Saintonge. Elle posait les principes d'une redistribution économique attendue par la société côtière, les inscrits maritimes comme les autres. Après un nécessaire temps d'adaptation, vint le temps de la normalisation qui posa les bases du paysage actuel.

C'est face aux éclusiers que la Marine éprouva le plus de difficultés. Par décision ministérielle, 58 des 237 pêcheries recensées sur Oléron furent supprimées parce que gênantes pour la navigation⁸⁴. Avec beaucoup de pragmatisme et l'intercession des municipalités, l'État obtint les destructions souhaitées contre la réduction des peines infligées aux contrevenants⁸⁵. Le préfet maritime était fier d'avoir « fait disparaître de nombreux abus qui entravaient l'essor de la pêche en bateaux, c'est-à-dire l'industrie la plus digne de sollicitude⁸⁶ ». Toutefois, si l'objectif était le monopole de pêche pour les seuls gens de mer, la question environnementale en décida autrement. Un rétablissement des écluses

79 *Ibid.*, 11P2.2, Correspondance au départ du bureau d'Oléron, lettre n° 430 du 19 juin 1844.

80 *Ibid.*, lettre du 26 février 1843.

81 *Ibid.*, 10P2.6, Correspondance du bureau de Marennes, lettre n° 283 du 15 janvier 1857.

82 *Ibid.*, lettres n° 547, 15 mai 1864 et n° 344, 14 avril 1865.

83 SHD-Lorient, 5P1-5, Dépêches ministérielles au bureau des Classes de Redon, lettre du 5 juin 1879.

84 SHD-R, 11P1-30, Dépêches ministérielles à l'arrivée du bureau des Classes d'Oléron, lettre du 21 juillet 1853.

85 *Ibid.*, lettre du 2 septembre 1854 où le maire de Saint-Georges obtenait la réduction d'une amende de 250 F à 25 F pour dix paysans de Sauzelle, « 5 non imposé très malheureux » et « 5 possédant quelques ares de vignes et terres, bien insuffisants pour nourrir leur famille nombreuse ».

86 SHD-R, 11P1-32, Dépêches..., lettre du 27 avril 1857.

fut décidé en 1867, considérant que « les murs d'écluses en pierre protègent les rivages contre les attaques du flot⁸⁷ ».

L'autre défi consistait à débarrasser la filière huîtrière de « l'inconvénient signalé par [...] l'ordonnance de 1681, c'est-à-dire la spoliation à l'égard des gens de mer⁸⁸ » sur le domaine public maritime. L'année 1854 fut consacrée à recenser les aménagements existants⁸⁹. On se mit ensuite à rechercher des terrains vacants pour de nouvelles implantations⁹⁰ avant de procéder à la « nouvelle répartition autorisée par la dépêche du 20 mars 1856⁹¹ ». Le principe suivant lequel, « pour protéger efficacement les pêcheurs et leur fournir une indépendance relativement à l'époque de la vente, il importe que chacun d'eux soit pourvu d'un vivier et au moins une claire⁹² », servit de fil conducteur à cette action. Il fallait que chaque producteur puisse stocker ses huîtres pour pouvoir les vendre au meilleur moment. En 1866, on ouvrit donc ces registres de pêcheries qui nous révèlent la carte du domaine public maritime. Dans le quartier de Marennes, deux ensembles de parcs ostréicoles encadraient l'embouchure de la Seudre : le banc de Ronce : 380 viviers, la pointe du Chapus : 335. Par ailleurs, 300 claires avaient été distribuées au fond de l'estuaire, entre Mornac et l'Eguille. Dans le quartier d'Oléron, on pouvait estimer à 400 les viviers, entre Saint Trojan et Le Château, Dolus en ayant 50, à l'entrée du chenal d'Arceau. Le lotissement de l'embouchure de la Charente comptait 180 viviers à Saint-Nazaire, 200 à Fouras, et 110 à l'île d'Aix où autant de claires étaient concédées.

Au terme de quinze années d'un travail acharné, l'estran n'était plus une zone de non-droit. Dans un contexte de révolution industrielle et scientifique, les bureaux de l'inscription maritime avaient capté à leur profit l'autorité jadis exercée par l'amirauté. On avait stabilisé le parc d'écluses d'Oléron en restaurant l'autorité. Institution d'avant-garde, la Marine pouvait désormais s'employer à convaincre les huîtres du bassin de Marennes-Oléron d'adopter le captage du naissain expérimenté avec succès par Victor Coste dans ses fermes impériales du bassin d'Arcachon.

Débutée sous l'impulsion du prince-président, la réforme de 1853 est à porter à l'actif du Second Empire. Elle a présidé à la reconstitution d'un pôle

87 Arrêté du 21 décembre 1867.

88 SHD-R, 11P1-30, Dépêches..., lettre du 28 mars 1851.

89 « Le recensement des pêcheries d'huîtres du canton du Château est terminé » ; *ibid.*, 11P2-4, Correspondance au départ du bureau des Classes d'Oléron, lettre n° 115 du 1^{er} mai 1854.

90 « Dans le but de satisfaire au plus grand nombre possible de demandes de viviers que je reçois chaque jour, j'ai fait rechercher les terrains concessables à des établissements » ; *ibid.*, 10P2-6, Correspondance au départ du bureau des Classes de Marennes, lettre n° 285 du 1^{er} mai 1857.

91 *Ibid.*, lettre n° 65, 12 mars 1857.

92 *Ibid.*, lettre n° 32, 23 décembre 1863.

maritime fort, autour des bureaux de l'inscription maritime. Elle a surtout fait disparaître les conflits de compétences qui avaient autorisé, par défaut, la mise en coupe réglée de l'estran. En pleine révolution industrielle, l'État parvint donc à restructurer les filières des petites pêches et à préparer l'avènement de l'ostréiculture.

318

Institution d'Ancien Régime, certes, l'amirauté de Saintonge ne brillait pas toujours par le dynamisme et la conscience professionnelle de ses officiers, mais ces jugements contemporains restent à nuancer. En effet, sur l'estran elle était parvenue à maintenir les équilibres entre des acteurs en compétition pour l'exploitation des ressources et la liberté de navigation. Appuyée sur un cercle étroit de pêcheurs non-classés, elle pratiquait une autogestion qui la mettait à même d'agir si la nécessité s'en faisait sentir. Ainsi, à la fin du XVIII^e siècle on vit se multiplier les textes et les actions destinés à freiner le développement d'une économie huîtreière jugée dangereuse, autant pour la sécurité alimentaire des riverains que pour le bon fonctionnement des salines « de Brouage ».

La Révolution française semble avoir fait voler en éclat cet équilibre instable. Sur le plan institutionnel, elle ne remplaça pas l'amirauté abolie par une autre administration, mais par plusieurs. Trop occupée à mobiliser les marins de l'an II, la Marine ne put recueillir l'héritage qui lui revenait pourtant logiquement. À partir de la Restauration, le libéralisme ambiant eut raison des équilibres traditionnels. Le cloisonnement des compétences permit aussi à chaque acteur de se ranger sous la protection d'une administration tutélaire, ou bien de jouer sur la multiplicité des guichets pour obtenir le blanc-seing nécessaire à ses entreprises. Les côtes sauvages se couvrirent alors d'écluses, la mer des pertuis de parcs à huîtres, la Seudre et ses chenaux de claires. Sans égard pour le statut des tenants de ces installations, le petit peuple des grèves se retrouva spolié au terme de quelques décennies de « laisser-faire ».

Tirant les conclusions de cette évolution, Napoléon III confia la responsabilité de la réforme à un Saintongeois, Prosper de Chasseloup-Laubat, qui alliait une expertise de terrain à des compétences d'homme d'État. En puisant aux sources de la législation maritime, la grande ordonnance de la Marine de 1681, la commission qu'il présidait proposa la reconstitution d'une autorité unique au profit de la Marine. Le texte de 1853 fut l'instrument du dessaisissement des autorités préfectorales sur les affaires maritimes. À la manière de l'ancienne amirauté, dont elle n'avait cependant récupéré que les pouvoirs de police, la Marine s'employa dès lors à restructurer l'économie côtière et à rééquilibrer les sociétés riveraines. Après avoir imposé son autorité aux éclusiers, c'est surtout dans le domaine de l'estran huîtreier que porta l'effort. Avec l'appui traditionnel des syndicats mais aussi d'officiers mobiles et assermentés, on put

finalement entamer des opérations de cadastre, lotissement et concession de bancs et de vasières. Cette véritable réforme agraire permit au bout du compte de redistribuer les richesses de l'estran à tous les riverains. Dotés de moyens de production, ils purent, avec des fortunes diverses, prendre le virage ostréicole au milieu des années 1860.

Moins d'un siècle après la disparition de l'amirauté, l'État avait ressuscité une direction unique ayant autorité sur l'estran. C'était la manière appropriée d'assurer au citoyen le libre accès à la côte au regard de son statut. Si les installations sur le domaine public maritime, longtemps combattues, trouvèrent là leur reconnaissance officielle, elles n'en demeurent pas moins tolérées à titre précaire, même de nos jours. Quant à la pêche à pied, dont les touristes sont si friands, elle rappelle périodiquement l'un des fondements du droit maritime français : le caractère inaliénable du domaine public maritime.

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

Christian Borde

Université Lille Nord de France, ULCO, HLLI

Chaque saison porte en elle la saison qui va suivre.

François Mauriac, *Mémoires intérieurs*, 1959.

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

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

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

2 *Ibid.*

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

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

322

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

RENFORCER LA COHÉSION DU COMMERCE ET DE L'ARMEMENT MARITIMES

Le discrédit des amirautés

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

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

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

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

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

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

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

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

7 *Ibid.*, p. 152.

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

9 *Ibid.*, p. 162.

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

11 *Ibid.*, p. 173.

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

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

La translation des compétences juridiques aux tribunaux de commerce

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

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

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

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

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

¹⁵ *Ibid.*, 1^{er} juin 1814.

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

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

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

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

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

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

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

²⁰ La loi utilise le terme *appellations*.

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

²² Décret du 16 août 1790, titre 9.

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

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

326

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

La gestion des liquidations de prises

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

328

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ADMINISTRATION D'ÉTAT ET LOCALITÉS

Pavillon et fiscalité du navire

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

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

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

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

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

35 *Ibid.*, p. 122, § 1881.

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

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

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

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

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

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

³⁸ *Ibid.*, p. 232.

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

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

Congés et francisations

332

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

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

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

41 Circulaire des Douanes du 30 janvier 1827.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les « visites d'amirauté »

334

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

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

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

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

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

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

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

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

Les officiers de port et pilotes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

69 *Ibid.*, p. 6.

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

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

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

BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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

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

II

Varia

LA PREMIÈRE MODERNISATION PORTUAIRE AU SÉNÉGAL : LE RÔLE FONDATEUR DE DAKAR (1880-1939)

Daniel Castillo Hidalgo & Bruno Marnot
Université de Las Palmas de Gran Canaria & université de La Rochelle

Cet article se propose d'analyser le processus de modernisation des infrastructures dans le port de Dakar et la manière selon laquelle le modèle de gestion portuaire métropolitain s'est introduit dans un territoire colonial. Le port de Dakar, situé dans la presqu'île du Cap Vert, fut la principale infrastructure de transports du domaine colonial français en Afrique de l'Ouest, utilisé à la fois comme port d'escale et comme axe commercial pour toute l'Afrique occidentale française (AOF). Dès ses origines, en 1857, le port fut désigné comme une base logistique et militaire destinée à soutenir l'expansion française vers l'intérieur où se trouvaient des marchés en expansion disputés aux autres empires coloniaux. L'Empire français voulait alors élargir son aire d'influence régionale et Dakar représentait l'élément clé pour relier les ports métropolitains avec les colonies ouest-africaines et amoindrir dans le même temps la puissance régionale britannique. Au fil du temps, le développement du système de transports terrestres – chemin de fer du Haut Sénégal et Niger – a contribué à l'épanouissement du système économique colonial, favorisant du même coup l'extension de la domination politique et économique de la France. Le port de Dakar se trouva à la tête du système des transports sénégalais, position prédominante qui fut renforcée au début du xx^e siècle par l'application de la première réforme portuaire. En France, les premiers projets de modernisation portuaire apparurent au cours des années 1850 sous l'impulsion des transformations de la technologie des transports et de la croissance du commerce maritime à l'échelle mondiale¹. Cette première réforme eut toutefois un faible impact immédiat au Sénégal. Dans un premier temps, le principal facteur d'innovation fut la construction de la ligne Dakar-Saint-Louis entre

1 Bruno Marnot, « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », *Histoire, économie et société*, n° 3, 1999, p. 648-652 ; *id.*, *Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation du xix^e siècle*, Paris, PUPS, 2011 ; *id.*, « L'Irréversibilité dans l'équipement des grands ports de commerce occidentaux au xix^e siècle : les bifurcations d'une trajectoire d'innovation », *Transportes, servicios y telecomunicaciones*, n° 23, 2012, p. 20-33.

1882 et 1885, qui relia les deux ports et permit le développement de Rufisque, considéré comme le port exportateur le plus important de la colonie jusque dans les années trente². En fait, il fallut attendre le développement des infrastructures portuaires pour assister à la mise en place de la réforme institutionnelle au cours de la première décennie du xx^e siècle. Alors commença un processus de structuration d'une administration portuaire civile qui fut consolidée au cours des années 1920.

Dans ce processus de mutations générales, l'interaction entre le port maritime, le chemin de fer – après 1885 –, les compagnies impériales et l'armée fut essentielle. La combinaison de ces différents agents de la colonisation a stimulé l'extension du système capitaliste et la réorganisation du système productif au Sénégal, avec une orientation croissante de l'économie vers le système du marché et du libre-échange³. L'une des conséquences en fut l'expansion des cultures d'exportation – principalement les arachides – qui ont dominé les structures socioéconomiques après la grande transformation économique régionale des années 1880-1910.

Dakar se caractérisa également par ses services portuaires et l'importation des matériaux de construction, d'armes à feu, de nourriture et de diverses marchandises. Cette fonction commerciale se renforça à partir de 1910, quand le port militaire et d'escale fut transformé en port commercial d'échelle régionale pour toute l'AOF. Sa situation géostratégique favorisa la structuration du système de transports développé entre 1882 et 1909 au Sénégal, formé principalement de liaisons ferroviaires reliant les ports maritimes vers l'intérieur, jusqu'à Tombouctou et Bamako. Ce schéma de transports extraverti a tout à la fois favorisé la croissance du commerce extérieur du Sénégal et mis également l'économie régionale dans une situation de dépendance majeure par rapport aux dynamiques extérieures⁴.

En outre, après 1910, et surtout pendant la décennie 1930, le port de Dakar s'est affirmé comme un grand port de commerce qui réorganisa l'activité commerciale de toute la colonie et un carrefour de premier ordre avec des indicateurs élevés pour les trafics d'importation et d'exportation⁵. Pendant ces deux décennies, le port et la ville ont vu leurs fonctions se multiplier – commerciales, financières, politiques, culturelles. Dakar s'affirma comme

2 Jacques Charpy, « Aux origines du port de Dakar », *Outre-Mers*, n° 370-371, 2011, p. 301-317.

3 Jean Debrie, « From colonization to national territories in continental West Africa: the historical geography of a transport infrastructure network », *Journal of Transport Geography*, n° 18, 2010, p. 292-300.

4 *Id.*, « The West African port system: global insertion and regional particularities », *EchoGéo*, n° 20, 2012, revue en ligne : <http://echogeo.revues.org/13070>.

5 James Bird, *Seaports and Seaport Terminals*, London, Hutchinson University Library, 1971.

une métropole régionale qui attira des travailleurs de l'intérieur, entamant un processus de croissance démographique ininterrompu jusqu'à nos jours⁶.

Il s'agit donc d'analyser le processus des transformations portuaires de Dakar liées à la formidable croissance du « commerce légitime »⁷ entre 1880 et 1914, et de voir comment les exigences du commerce maritime ont influencé les autorités coloniales dans le développement du port et dans la mise en place d'une administration efficace, susceptible de s'adapter au modèle de rénovation portuaire métropolitain. En effet, à Dakar, la première réforme portuaire a comporté des éléments communs avec les grands établissements français, bien que les facteurs institutionnels locaux aient pesé dans l'adaptation d'un port qui était avant tout colonial. Deux grandes séquences de modernisation se sont situées dans le contexte de la première grande transformation du port. La première d'entre elles a pris place entre 1880 et 1910, quand fut développé le chemin de fer et que de grands travaux d'équipement ont transformé Dakar en un port d'escale doté de services compétitifs – livraison de charbon, avitaillement d'eau, compagnies de services logistiques et commerciaux à la navigation. Ce fut au cours de ces années-là que fut construit l'arsenal militaire (1898-1899) et que la baie fut protégée avec l'élargissement des deux jetées et le dragage des fonds. La deuxième vague de réformes eut lieu après la Grande Guerre, entre 1920 et 1936. Pendant ces années-là, l'activité commerciale du port fut en expansion, malgré l'interruption des années 1929 à 1934. Aux améliorations des infrastructures s'ajouta la réorganisation de l'administration portuaire, définitivement libre de toute sujétion militaire. La première partie de notre propos rappellera le contexte géographique du port de Dakar et son rôle stratégique au centre de la politique d'expansion française en Afrique occidentale. Elle analysera ainsi les premières transformations du port et ses liens avec les politiques métropolitaines de modernisation des infrastructures de transports. Le deuxième temps de cette étude consistera à étudier l'évolution du modèle administratif du port de Dakar et l'adaptation du modèle de gouvernance portuaire français au contexte local.

LE RÔLE DE DAKAR DANS LE SYSTÈME ÉCONOMIQUE COLONIAL ET LE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX DE TRANSPORTS AU SÉNÉGAL

Le port de Dakar est un parfait exemple du fonctionnement et de l'évolution des ports maritimes coloniaux en Afrique occidentale. Ceux-ci constituaient

6 Assane Seck, *Dakar, métropole ouest-africaine*, Dakar, Institut français de l'Afrique noire, 1970.

7 Il s'agit du transport des travailleurs engagés provenant des colonies, qui s'est substitué au trafic des esclaves au cours du XIX^e siècle.

la porte d'entrée et de sortie des marchandises des territoires coloniaux et concentraient l'essentiel du commerce extérieur de ces pays. La politique protectionniste qui fut imposée aux colonies africaines comportait des caractéristiques communes aux différents territoires dans la région. L'une des plus significatives résida dans les faibles relations commerciales intérieures, lesquelles s'expliquent par le modèle général du contrôle des marchés des différentes colonies, qui compliquait les échanges et empêchait toute possibilité d'intégration régionale⁸. Par conséquent, ce système colonial, qui s'appuyait sur le protectionnisme des marchés régionaux⁹, supposait la mise en place d'un réseau de transports linéaire et extraverti qui reliait les régions productrices de l'intérieur aux ports d'embarquement atlantiques comme Dakar ou Rufisque. Ce type de configuration ne permettait pas l'intégration territoriale, de même qu'un développement durable des économies locales¹⁰. Néanmoins, les ports ouest-africains furent les éléments clé de l'introduction des territoires coloniaux dans les dynamiques économiques internationales¹¹.

Les structures économiques qui devaient être réalisées au Sénégal réservaient un rôle clé à Dakar. Quand la transition économique révéla l'incapacité des vieux ports de Saint-Louis et de Gorée à soutenir l'activité commerciale et maritime de la colonie, les autorités françaises imaginèrent son avenir économique dans la presqu'île de Cap Vert, là où se trouvaient les conditions idéales pour développer un port moderne destiné à desservir une navigation régionale en expansion¹². Le réseau de transport terrestre – essentiellement le chemin de fer – qui se développa dès 1882 avait pour but d'atteindre les régions du Niger et du Soudan, d'éviter l'escale de Saint-Louis, et de se substituer au commerce fluvial qui souffrait de problèmes logistiques et de retards, le tout se traduisant par des impacts négatifs sur les frets maritimes globaux dans l'ancienne capitale de la colonie¹³. En guise de réponse, des ingénieurs comme Émile Pinet-Laprade et d'autres administrateurs coloniaux planifièrent l'avenir économique de la colonie et de l'ensemble de l'AOF à travers le développement d'infrastructures portuaires

8 Antony G. Hopkins, « Economic Imperialism in West Africa: Lagos, 1880-1892 », *The Economic History Review*, t. 21, n° 3, 1968, p. 599.

9 Walter Rodney, *How Europe Underdeveloped Africa* [1971], Dakar, Pambazuuka Press, 2011.

10 Fatima Zora Mohammed-Chérif, César Ducruet, « Les Ports et la façade maritime du Maghreb, entre intégration régionale et mondiale », *M@ppemonde*, 2011, revue en ligne : <<http://mappemonde.mgm.fr/num29/articles/art22203.html>>.

11 Le port de Lagos constitue un bel exemple de comparaison avec Dakar ; voir Ayodeji Olukoju, *The Liverpool of West Africa*, New Jersey, Africa World Press, 2004.

12 Daniel Castillo Hidalgo, « Las puertas del Imperio: análisis del sistema portuario de Senegal, Jerarquía, centralidad y complementariedad en un contexto colonial (1839-1910) », *Economic History Research*, à paraître.

13 J. Charpy, *Dakar. Naissance d'une métropole*, Dakar, Les Portes du Large, 2007 ; *id.*, « Aux origines du port de Dakar », art. cit., p. 301-317.

dans la baie de Dakar¹⁴. Cependant, le port n'était pas la condition suffisante pour développer l'économie et améliorer l'exploitation systématique des ressources coloniales qui était l'objectif fondamental des colons¹⁵. Le système traditionnel des transports en Afrique occidentale utilisait donc les fleuves comme des voies commerciales permettant l'animation d'une forte activité d'échanges à bord de petites embarcations à voile ou à la rame. De plus, le trafic terrestre des caravanes, utilisant les chameaux, les bœufs, les chevaux ou les ânes, représentait le mode de transport et de mobilité entre les différentes régions¹⁶. Cependant, l'expansion du capitalisme industriel ravala ces modes de mobilité traditionnels longtemps prédominants dans une position secondaire. La révolution industrielle arriva ainsi au Sénégal sous la forme des chemins de fer qui bouleversèrent les structures productives à partir de 1885, quand la région du Cayor – actuelle région de Thiès – fut traversée par les voies ferrées pour relier Saint-Louis et Dakar. Ce fut un événement décisif parce que l'expansion des cultures d'exportation au Sénégal après 1885 exigea des aménagements portuaires à Dakar et Rufisque pour permettre l'exportation massive des productions locales vers les ports européens. Le chemin de fer permit aussi l'installation d'intermédiaires et d'agents des compagnies impériales le long des stations de la ligne où se pratiquait l'économie de traite, laquelle favorisa l'importation des marchandises industrielles françaises et provoqua *in fine* la reconfiguration des structures commerciales sénégalaises¹⁷. À propos des travaux de la ligne du Soudan, des rapporteurs britanniques indiquèrent d'ailleurs l'importance des infrastructures en cours de construction pour le futur développement de l'économie coloniale :

La population est la même et on attend avec confiance que, dans le cas du chemin de fer Dakar-Saint-Louis, les gens commenceront à cultiver les arachides dès que le rail fournira un moyen de les transporter (dans le cas du chemin de fer Dakar-Saint-Louis, le transport des arachides payant l'ensemble des dépenses d'exploitation, tout le reste sera bénéfique)¹⁸.

- 14 Asama Diouf, *Fondation du port de Dakar : acteurs et enjeux (1855-1918)*, thèse de doctorat en histoire, université du Havre, 2011.
- 15 Jacques Marseille, « La gauche, la droite et le fait colonial en France. Des années 1880 aux années 1960 », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 24, 1989, p. 19-21.
- 16 Hélène d'Almeida-Topor, Chantal Chanson-Jabeur et Monique Lakroum (dir.), *Les Transports en Afrique aux XIX^e-XX^e siècles*, Paris, L'Harmattan, 1992.
- 17 Leonhard Marfaing, « L'implantation des maisons de commerce au Sénégal et la réaction du commerce africain, 1885-1930 », dans Boubacar Barry et Leonhard Harding (dir.), *Commerce et commerçants en Afrique de l'Ouest. Le Sénégal*, Paris, L'Harmattan, 1992, p. 309-346.
- 18 « *The population is the same, and it is confidently expected that as in the case of the Dakar-Saint-Louis Railway, the people will begin to cultivate ground-nuts as soon as the rail affords the means of transport (In the case of the Dakar-Saint-Louis Railway, the freight of ground-nut pays the whole of the working expenses everything else being profit)* » (Public Record Office [Kew][désormais PRO], Colonial Office, 879/86 : Rapport sur la construction des chemins de fer français en Afrique occidentale réalisé par Shelford & Son, mars 1905).

Toutefois, la politique de développement des infrastructures au Sénégal s'est concentrée sur le port de Dakar et sur la liaison avec le réseau ferroviaire en expansion. Par ailleurs, le port voisin de Rufisque, distant de Dakar d'une dizaine de kilomètres, commença à se développer à partir de 1880. Il devint le principal port d'exportation d'arachides, en liaison avec Kaolack, situé dans le Sine-Saloum, l'une des régions agricoles les plus riches du Sénégal. Les petits vapeurs et bateaux à voile transportaient la production d'arachides mais aussi le caoutchouc, la cire et d'autres produits destinés à l'exportation en provenance des ports du Sud – Sine-Saloum, Petite Côte, Gambie, Casamance et Guinée. Jusqu'au décollage commercial de Dakar après la première guerre mondiale, et face à la crise portuaire que subissaient Saint-Louis et Gorée, Rufisque occupa la première position comme port de transbordement des marchandises au Sénégal, mais en étant toujours lié à Dakar qui restait le port de services à la navigation¹⁹. Quand la première section de la ligne Dakar-Saint-Louis fut terminée en 1883, les villes de Dakar et de Rufisque furent reliées, si bien que la manutention d'arachides et d'autres marchandises commença à être réalisée en utilisant la voie ferrée. Cela provoqua une forte réduction des coûts et des taux de fret grâce à la progressive élimination de la rupture de charge et à l'optimisation des manœuvres de transbordement. L'autre ligne ferroviaire, qui reliait l'Atlantique et l'arrière-pays du Sénégal jusqu'à l'actuel Mali, fut terminée en 1909. Elle permit l'évacuation rapide des productions de tous genres et la domination réelle des marchés locaux par les pouvoirs coloniaux :

En additionnant les pertes et avaries, les frais de transbordement et du magasinage, l'entretien du personnel, et en ajoutant tout cela au prix du transport par voie fluviale, on arriverait aisément à un chiffre supérieur à celui qui résulterait du transport par voie ferrée. Avec les tarifs prévus, les marchandises auront intérêt à prendre la voie ferrée qui permettra de les transporter de Bordeaux à Bamako avec un seul transbordement à Dakar [...]. Un autre avantage du chemin de fer sera de mettre pendant toute l'année le Niger à quinze jours de la France. Le commerçant de Bamako pourra donc renouveler ses approvisionnements à son gré, et par suite faire rendre à ses capitaux un bénéfice beaucoup plus considérable qu'en les immobilisant d'un hivernage à l'autre²⁰.

19 D. Castillo Hidalgo et Adama Diouf, « Entre la centralité et la complémentarité : les systèmes et sous-systèmes portuaires en Afrique occidentale (1885-1914) », *La Recherche en histoire maritime : enjeux, objets et méthodes*, actes du colloque international du GIS d'histoire maritime, Nantes, 26-28 juin 2013, à paraître.

20 « Le Sénégal et le chemin de fer de Thiès à Kayes. La voie ferrée nécessaire au développement du Soudan », dans *À travers le monde*, Paris, Hachette, 1903, p. 277-278.

Dans une perspective historique, le processus de modernisation portuaire à Dakar a commencé depuis 1857, quand le gouvernement français accorda aux Messageries Impériales l'établissement d'une escale permanente à Gorée, sur les routes du Brésil et de l'Argentine²¹. Cependant, les difficultés techniques et financières à Gorée, les projets d'amélioration des infrastructures à Dakar et la concurrence de l'escale de Mindelo – Saint-Vincent – suspendit l'escale sénégalaise jusqu'en 1866, lorsque le port de Dakar commença à développer ses propres infrastructures avec la construction d'une jetée et le dragage des fonds marins²². Néanmoins, les premières réformes portuaires n'ont débuté que dans les années 1880, soit au même moment qu'en France, mais le véritable processus de transformation fut enclenché au cours de la période 1903-1910.

Les années 1880-1910 correspondent, par conséquent, à la première période des aménagements du port de Dakar, établis selon les nouveaux principes de rationalisation et d'optimisation des espaces portuaires, tels qu'ils apparurent alors dans les grands ports du monde occidental²³. Au cours de ces années-là, la baie de Dakar a été transformée en un port bien outillé, qui pouvait servir à la navigation française et internationale grâce à ses bonnes conditions naturelles et aux investissements réalisés par les institutions publiques. Les travaux d'amélioration dirigés par l'administration coloniale et la Marine se sont concentrés sur la construction de quais, de magasins et de dépôts, l'élargissement des jetées d'abri, les dragages, la réalisation d'un arsenal et d'un bassin de radoub, ainsi que l'introduction de liaisons multimodales avec le système Decauville qui était déjà mis en place à Rufisque. L'introduction des voies de quai représenta l'un des facteurs les plus importants d'accélération et d'optimisation des transbordements entre transports maritimes et acheminements terrestres²⁴.

Cependant, le système Decauville ne s'est véritablement développé à Dakar qu'entre 1904 et 1910, lorsque la ligne Dakar-Saint-Louis fut intégrée aux nouveaux quais commerciaux. En 1904, le gouvernement de l'AOF, dirigé par Ernest Roume, fut autorisé par Paris à contracter un emprunt de 65 millions de francs pour développer les infrastructures de transport dans les colonies

21 A. Diouf, *Fondation du port de Dakar...*, op. cit., p. 79-99.

22 J. Charpy, « Aux origines du port de Dakar », art. cit., p. 302-305 ; D. Castillo Hidalgo, « The Port of Dakar: Technological Evolution, Management and Commercial Activity (1857-1929) », dans Miguel Suárez Bosa (dir.), *Atlantic Ports and the First Globalisation, 1857-1929*, Cambridge, Palgrave Macmillan, 2014, p. 90-111 ; sur la question de la concurrence avec les services portuaires régionaux d'escale, voir M. Suárez Bosa et L. G. Cabrera Armas, « La competencia en los servicios portuarios entre Cabo Verde y Canarias (1850-1914) », *Anuario de Estudios Atlánticos*, n° 58, 2012, p. 363-414.

23 B. Marnot, « L'Irréversibilité dans l'équipement des grands ports... », art. cit., p. 22.

24 B. Marnot, « La politique des ports maritimes... », art. cit., p. 653.

ouest-africaines. Sur ce montant, le budget consacré aux travaux du port de Dakar atteignit 40 millions de francs. Le reste devait être investi dans les travaux du chemin de fer du Soudan, l'assainissement des colonies et différentes opérations de moindre importance en Côte-d'Ivoire. Les travaux du port furent attribués à deux sociétés spécialisées dans la construction des infrastructures portuaires, celle de Jammy et Galtier d'une part, l'entreprise Hersent d'autre part. Hersent était une des firmes françaises parmi les plus actives dans le domaine colonial. Elle participa aux travaux de construction de l'arsenal de Dakar après avoir réalisé les aménagements du port de Casablanca²⁵.

Les travaux de modernisation de Dakar se développèrent entre 1904 et 1910, date à laquelle la baie se trouva totalement transformée. La zone portuaire fut protégée par deux jetées et les fonds furent dragués pour atteindre un maximum de douze mètres par endroits, avec une profondeur moyenne de huit mètres, alors suffisante pour permettre l'évolution des grands navires. En plus de l'amélioration du tirant d'eau, il était indispensable d'aménager des quais modernes qui furent construits dans la zone sud du port. Les nouveaux quais devaient contribuer à augmenter l'activité commerciale du port. Enfin, l'ensemble de la zone portuaire fut réorganisé pour héberger les différentes superstructures comme les magasins, les dépôts charbonniers, les bureaux commerciaux, les services des douanes et du port, les ateliers, etc.²⁶ La **figure 1** montre l'état du port en 1910, au moment de l'achèvement des travaux et de l'essor de son activité commerciale.

L'inauguration du port de commerce en 1910 a provoqué la croissance de l'activité commerciale régionale et affirmé la progressive prépondérance de Dakar dans le système portuaire sénégalais. Malgré la crise commerciale régionale liée à la Première Guerre mondiale, les travaux d'équipement du port se sont poursuivis jusqu'à la crise de 1929, pour culminer en 1932, toujours dans le but d'adapter les infrastructures aux besoins de la navigation – augmentation du tonnage de jauge, introduction du mazout, progressive mécanisation, etc. Cette nouvelle phase de développement fut entamée dès la fin de la guerre, dans le cadre du projet de redressement économique voulu par le ministre socialiste des Colonies, Albert Sarraut. Ce projet avait pour but de renforcer l'économie métropolitaine grâce à une meilleure exploitation économique des colonies, complétée par une politique sociale en faveur des

25 M. Suárez Bosa et L. Maziane, « The Port of Casablanca in the First Stage of the Protectorate », dans Miguel Suárez Bosa (dir.), *Atlantic Ports...*, op. cit., p. 70-89 ; voir aussi Dominique Barjot, *La Grande Entreprise française de travaux publics, 1883-1974*, Paris, Economica, 2006.

26 Archives nationales de l'Outre-mer (désormais ANOM), Travaux publics (TP), dossier 21 : Comité des Travaux publics des Colonies (1898).

peuples colonisés²⁷. Pour parvenir à ces résultats, la métropole devait réaliser des politiques d'investissement public dans les infrastructures : ports, chemins de fer, ponts, télécommunications, services de santé et d'éducation, etc. À Dakar, les investissements devaient être réalisés en priorité dans le port que la guerre avait transformé en une plateforme logistique et d'escale régionale, en concurrence avec les ports charbonniers des îles Canaries²⁸. En outre, pendant la Grande Guerre, le port avait joué le rôle de station navale pour les Alliés en remplaçant les ports des îles Canaries et du Cap-Vert qui étaient neutres et soumis au blocus naval allemand. En réponse à la croissance des trafics portuaires, les Amirautés française et britannique avaient amélioré les installations de Dakar avec la construction de dépôts charbonniers et l'augmentation des stocks de charbon destinés aux navires militaires et civils des nations alliées²⁹. Le port de Dakar assura la distribution de charbon grâce aux accords passés en 1916 entre les deux Amirautés et les compagnies britanniques de charbonnage. Au cours de cette même année furent ainsi construits des dépôts pour le magasinage des stocks charbonniers des firmes anglaises Wilson & Sons et Cory & Elder Dempster. Le charbon était transporté depuis les ports déficitaires de La Plata, de Mindelo et des Canaries afin d'améliorer la capacité logistique de Dakar, ainsi que celle de Freetown où les Britanniques disposaient d'une base navale régionale³⁰.

Néanmoins, comme cela a été signalé précédemment, le deuxième programme de modernisation portuaire à Dakar commença dans les années 1920 avec l'élargissement des quais, la réalisation de nouveaux dragages, la mise en service de points de livraison du mazout et la réorganisation de l'administration portuaire. Les nouveaux investissements se concentrèrent sur le développement du marché de mazout, qui exigeait des infrastructures spécifiques. En premier lieu, l'administration devait faciliter l'entrée des compagnies pétrolières dans le port en leur accordant des concessions. Dans un deuxième temps, celles-ci pouvaient installer leurs dépôts de fuel autour du port. Les infrastructures dans la zone portuaire devaient être réalisées par les pouvoirs publics : bouches de livraison, réservoirs, canalisations, gabarres auxiliaires, etc. Les coûts d'aménagement des quais pétroliers, achevés entre 1932 et 1934, étaient financés sur le budget du port. Les premières bouches de livraison de mazout furent installées entre 1924 et 1925 dans la jetée nord, où les eaux étaient plus profondes. Pendant les dernières années de la décennie 1920,

27 Catherine Coquery-Vidrovitch, « Colonisation ou impérialisme : la politique africaine de la France entre les deux guerres », *Le Mouvement social*, n° 107, 1979, p. 51-76.

28 M. Suárez Bosa, « The Control of Port Services by International Companies in the Macaronesian Islands (1850-1914) », dans Jonathan Curry-Machado (dir.), *Global Histories, Imperial Commodities, Local Interactions*, Cambridge, Palgrave MacMillan, 2013, p. 58-76.

29 ANOM, TP, Carton 26, Dossier 2, Dossier 8, 1904.

30 PRO, Ministry of Transport, MT23/564; MT10/1896, 1916; PRO, Admiralty ADM 1/9214, 1917.

les ports régionaux ouest-africains expérimentèrent le service de livraison des hydrocarbures pour les principales compagnies pétrolières internationales comme Shell, Vacuum Oil Company, Texas Company, British Petroleum. Si ce processus apparut en 1923 dans les ports des îles Canaries avec l'implantation de compagnies espagnoles et étrangères, à Dakar les firmes étrangères ne purent pas être présentes avant 1929 en raison des pressions du lobby charbonnier franco-britannique. Les compagnies qui dominaient les activités charbonnières à Dakar, comme la Compagnie des Charbonnages de Dakar ou la Compagnie Italienne « Sénégal », ne voulaient pas voir l'arrivée de nouveaux concurrents comme les compagnies américaines qui représentaient une réelle menace pour leurs intérêts commerciaux³¹.

Par ailleurs, au cours de la même décennie 1920 furent introduits de nouveaux équipements comme les grues électriques, destinées au chargement des produits pondéreux, tels que les automobiles, les machines, les matériaux de construction, etc. D'autres innovations techniques comme les machines pour épilucher les arachides à pied de quai prirent place. En revanche, la manutention des marchandises communes était réalisée par la main-d'œuvre africaine utilisée de façon intensive. En octobre 1926, la Compagnie Générale des Colonies gagna le concours public pour développer les infrastructures portuaires avec un budget total de 215 millions de francs, divisé en quatre projets qui devaient être réalisés entre 1926 et 1932 :

- construction des voies ferrées, canalisation des eaux potables, construction de deux magasins, construction d'un bâtiment pour la gendarmerie maritime, et d'un autre pour les services sanitaires ;
- construction des quais pétroliers et du terminal d'embarquement des arachides dans la zone nord. Les dragages des fonds dans ces terminaux étaient portés jusqu'à 9,4 mètres. Ils étaient complétés par des dragages dans toute la zone portuaire pour atteindre au moins 8,50 mètres ;
- amélioration des quais commerciaux de la zone sud. Élargissement des quais et construction de terre-pleins pour construire des magasins. Enfin, le projet conçu par l'ingénieur Boucher souhaitait faciliter l'entrée des grands navires pétroliers dans la zone nord, avec des profondeurs d'un minimum de dix mètres³² (fig. 2).

Néanmoins, tous ces travaux d'équipement furent interrompus et retardés par la crise de 1929 qui n'épargna pas l'économie de l'Afrique de l'Ouest. En effet, elle eut un impact sur la demande de matières premières coloniales par les

³¹ *Journal officiel de l'AOF*, 16 mai 1924 et 20 juin 1925.

³² Gouvernement général de l'Afrique occidentale française, *Exposition coloniale internationale de 1931. La Circonscription de Dakar et ses dépendances*, Paris, Société d'édition géographiques, maritimes et coloniales, 1931, p. 50-55.

industries européennes et américaines, ce qui se traduit par un effondrement des prix payés aux producteurs agricoles africains qui avait déjà commencé dans la décennie 1920. Avec une économie extravertie et dépendante des dynamiques extérieures, la crise internationale signifia le chaos dans l'AOF, en raison de la détérioration des conditions de vie des paysans et des classes populaires urbaines³³. Pour combattre la crise, le gouvernement colonial imagina un projet de réactivation économique qui avait comme référence les projets métropolitains où les investissements étaient concentrés dans les secteurs économiques stratégiques. Aussi, dans les espaces coloniaux, les ports maritimes, les cultures d'exportation et les activités minières absorbèrent-ils la plupart des investissements réalisés pendant les années de crise. Au Sénégal, le port de Dakar fut placé en tête des plans de redressement économique décidés par l'inspecteur des Colonies, Edmond Giscard d'Estaing, et le gouverneur, Jules Brevié. Ils impulsèrent un processus de nouvelles réformes des infrastructures de l'établissement. Ils permirent notamment de poursuivre l'extension et l'amélioration des liaisons multimodales dans la zone portuaire pour augmenter la productivité et la compétitivité commerciale de Dakar qui supplanta Rufisque comme centre de l'activité exportatrice du Sénégal. Les trafics côtiers entre le Sine-Saloum, la Petite Côte et Rufisque se déplacèrent vers Dakar qui absorba ces fonctions portuaires. La question de déplacer l'activité commerciale de Rufisque à Dakar n'était pas nouvelle : différents rapports d'administrateurs et d'ingénieurs indiquaient depuis longtemps la nécessité d'éviter l'escale de Rufisque. Par exemple, l'ingénieur Albert Dubarry avait déjà posé le problème en 1911 en mettant en avant les critères de rentabilité et de dynamisation de l'activité commerciale au Sénégal :

À Rufisque, la tonne d'arachide acquitte un péage de 2 francs pour circuler sur les voies Decauville qui sillonnent les rues de la ville. Cette taxe, qui constitue la principale recette du budget de la ville, était de 3 francs lorsque la rivalité de Dakar n'était pas à craindre pour Rufisque. La main-d'œuvre et la location de matériel roulant nécessaires au transport en wagonnets dans la ville coûte, en

33 Xavier Daumalin, « Marseille, l'ouest africain et la crise », dans Marcel Courdurié et Jean-Louis Miège (dir.), *Marseille coloniale face à la crise de 1929*, Marseille, Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, 1992, p. 198. Sur les conséquences socioéconomiques des économies dépendantes du Sénégal, voir Alain Marie, « Marginalité et conditions sociales du prolétariat urbain en Afrique. Les approches du concept de marginalité et son évaluation critique », *Cahiers d'études africaines*, t. 21, n° 81-83, 1981, p. 347-374. Pour une révision récente des conditions de vie des populations africaines à Dakar pendant la crise, voir Mor Ndao, *Le Ravitaillement de Dakar de 1914 à 1945*, Paris, L'Harmattan, 2009. Boubacar Fall, *Sénégal : le travail au xx^e siècle*, Paris, L'Harmattan, 2011. Dakar a représenté la synthèse des processus d'adaptation de l'économie et du monde du travail sénégalais à la conjoncture économique internationale.

outré, 1 franc par tonne en moyenne [...]. Un navire de 1 200 tonneaux met ainsi trois jours environ pour se charger à Dakar, tandis qu'il en met quatre à Rufisque pour prendre une cargaison complète. L'emploi de Dakar comme port d'embarquement de l'arachide fait donc économiser une journée de stationnement aux bateaux³⁴.

Le modèle économique colonial était assurément plus rentable avec une structure linéaire bien définie et une réduction des efforts financiers évitant de maintenir des infrastructures secondaires. De surcroît, l'amélioration des liaisons multimodales à Dakar entre 1931 et 1933, qui représentait une baisse des taux de fret pour les armateurs, eut un impact très positif sur le trafic portuaire³⁵. Le tableau ci-dessous, qui montre les principaux indicateurs d'activité portuaire à Dakar entre 1900 et 1939, souligne le processus de croissance soutenue au fil de temps.

360

Ce tableau permet de mesurer la croissance de l'activité portuaire et plus particulièrement le nombre et le tonnage de jauge des navires entrés dans le port. La Première Guerre mondiale a constitué le point d'inflexion de tous les indicateurs, surtout celui de la livraison de charbon, en raison de son caractère stratégique pendant le conflit. Du reste, le marché de charbon à Dakar était en expansion constante depuis 1908, avec l'implantation de *Wilson & Sons* et les débuts de la Compagnie italienne³⁶. À certains moments, ce marché fut dominé par les ports des Canaries qui avaient dépassé l'escale de Mindelo dès la décennie 1890³⁷. Dakar commença à développer cette activité de façon notable après 1910 et la guerre renforça sa position dans le réseau portuaire régional. La deuxième phase conjoncturelle notoire, qui débuta en 1936, fut remarquable par la hausse exceptionnelle des indicateurs portuaires du port. Elle fut la conséquence de l'achèvement des grands travaux d'équipement, mais surtout du déclenchement de la guerre civile en Espagne qui entraîna le retrait temporaire des capitaux britanniques et une nouvelle crise dans les îles espagnoles. Le déroutage des navires vers les escales de Casablanca et de Dakar souligna l'importance du

34 ANOM, 14 MIOM/1455, Étude sur les ports des îles Canaries et Dakar, 10 mai 1911.

35 Derwent Wittlesey, « Dakar and the other Cape Verde settlements », *Geographical Review*, n° 31, 1941, p. 618.

36 ANOM, 14 MIOM/1455, 1911.

37 Les ports des îles Canaries, et spécialement Las Palmas, furent transformés en 1883 en ports bien outillés pour servir de stations d'escale à la navigation internationale. Bénéficiant, en outre, de franchises commerciales depuis 1852, ils disposaient d'un système fiscal libéral qui favorisa le développement portuaire lié aux services de charbonnage. De plus, les îles Canaries jouissaient d'une situation appréciable en se trouvant au cœur des réseaux maritimes britanniques. – Voir M. Suárez Bosa et L. G. Cabrera Armas, « La competencia en los servicios portuarios... », art. cit., p. 389-391. M. Suárez Bosa, « The Control of Port Services... », art. cit., p. 69-72.

Tableau 1. Activité portuaire de Dakar de 1900 à 1939 (en tonnes)

Année	Navires Entrés*	Tonnage de Jauge	Importations **	Exportations ***	Livraisons de charbon	Livraisons de mazout	Exportations d'arachides
1900			66.623	11.600	19.325		
1901			65.891	13.228			
1902			54.312	23.111			
1903			66.452	37.977			
1904			101.185	26.913	29.126		
1905			116.224	52.904			
1906	768	950.460	151.270	24.777	59.100		
1907	698	1.146.729	157.249	29.479			1.004
1908	666	1.172.100	244.917	150.778	88.858		
1909	730	1.242.870	148.160	103.326	93.212		
1910	982	1.656.984	249.498	151.165	142.013		9.111
1911	1.165	2.006.621	295.680	197.088	197.000		
1912	1.213	2.270.538	358.048	296.669	242.000		
1913	1.393	2.602.021	421.949	290.522	267.000		
1914	1.111	2.002.984	318.722	214.382	158.000		
1915	1.224	2.366.716	325.637	264.962	214.519		6.038
1916	1.975	5.675.356	445.600	358.400	324.789		7.191
1917	2.181	5.239.000	614.349	553.207	508.600		10.793
1918	1.399	3.179.897	648.123	472.464	344.200		43.562
1919	1.163	2.446.208	404.013	378.113	294.940		49.948
1920	1.224	3.080.675	452.721	349.700	282.552		33.032
1921	1.232	2.239.957	270.295	223.658	176.500		26.282
1922	1.992	2.188.785	314.584	232.418	163.112		32.583
1923	2.086	2.667.799	322.437	243.552	163.799		42.253
1924	2.091	2.919.805	353.152	243.123	168.137		59.223
1925	2.273	3.286.726	423.655	323.504	180.000	10.943	103.391
1926	2.225	3.341.707	478.557	421.975	214.500	15.898	102.410
1927	2.101	2.882.027	418.526	313.212	157.680	11.765	64.352
1928	3.013	4.626.675	590.022	510.942	288.393	61.409	80.674
1929	2.757	4.287.132	575.367	466.206	217.838	90.432	82.527
1930	2.647	3.782.903	587.906	322.715	148.698	90.898	99.044
1931	2.394	3.702.455	424.524	376.715	107.885	119.299	94.888
1932	1.885	3.868.003	666.344	468.212	61.814	305.642	29.459
1933	1.835	3.925.037	515.032	432.583	59.578	251.409	64.987
1934	2.315	4.456.704	587.695	566.285	88.885	290.997	104.269
1935	2.599	4.797.090	676.585	610.356	67.856	379.824	75.842
1936	3.502	7.176.093	1.020.636	983.165	236.994	545.601	94.981
1937	4.108	8.796.309	1.353.529	1.305.179	298.772	717.009	173.390
1938	3.430	7.362.842	1.240.659	1.149.579	177.413	722.895	132.592
1939	3.218	6.590.216	1.059.011	953.864	177.460	499.170	198.107

*Nombre de navires entrés au long cours

**Importations de charbon et mazout incluses

***Livraisons de charbon et mazout incluses

Sources : pour les navires, le tonnage de jauge, les importations et exportations (arachides incluses) : D. Castillo Hidalgo, « Buques, ferrocarriles y cacahuètes... », art. cit., p. 144 ; pour les trafics de charbon et de mazout jusqu'à 1929 : D. Castillo Hidalgo, « The Port of Dakar: Technological Evolution... », art. cit., p. 107 ; pour les mêmes produits de 1929 à 1939 : Charles Morazé, « Dakar », *Annales de Géographie*, t. 45, n° 258, 1936, p. 607-631 ; *Dakar, station service atlantique*, Casablanca, Éditions CEP, 1949.

marché des combustibles dans les deux ports. À Dakar, la livraison de charbon, qui était en crise, et surtout de mazout, atteignit des maxima pendant toute la période, démontrant ainsi l'attractivité d'un port bien outillé pour héberger ces trafics dérotés. Cette conjoncture faste s'acheva en septembre 1939 et plus encore à partir de 1940, lorsque le port, demeuré sous le contrôle de Vichy, fut isolé des liaisons internationales et même menacé d'invasion par les Alliés, comme cela se produisit en septembre 1940³⁸.

362

En dehors des ressources énergétiques, l'autre trafic en expansion notable et constante fut celui des arachides. La hausse s'accéléra à partir de 1932-1934, avec la construction d'un terminal dédié qui facilita la manutention de la marchandise. À partir de 1936, l'activité exportatrice se concentra à Dakar, avec une forte augmentation des trafics d'importation également. Si les indicateurs d'activité portuaire à Dakar avant la Grande Guerre montrent une prédominance des activités d'escale – importation et livraison de charbon, livraison d'eau –, au cours des années vingt et surtout des années trente le port parvint à agréger différentes fonctions commerciales pour s'imposer comme le grand carrefour régional du Sénégal et de l'ensemble de l'AOF³⁹. Comme on l'a vu, cette situation provoqua le déclin définitif de Rufisque et de Saint-Louis, dont les activités furent absorbées par Dakar qui bénéficiait des liaisons ferroviaires développées depuis 1885. Saint-Louis demeurait un port tributaire de Dakar, avec une activité de pêche liée au grand port régional, et des trafics côtiers animés par de petits navires locaux. En somme, la prépondérance régionale de Dakar fut un processus de longue durée, soutenu par l'évolution permanente de ses infrastructures pour conserver sa compétitivité interportuaire⁴⁰. Sa trajectoire d'innovation technologique orienta la croissance de l'activité économique de la colonie et l'expansion du commerce extérieur. Toutefois, à partir de la Grande Guerre, les responsables de l'administration portuaire cherchèrent également, à augmenter les trafics d'escale, en concurrence avec les ports des Îles Canaries. Ce fut le défi de l'administration coloniale que de faire cohabiter ces deux objectifs pour défendre les intérêts de la métropole.

38 Pour consulter les événements de la bataille de Dakar racontés par l'administration de Vichy au Sénégal, voir Archives nationales du Sénégal, 2G40, 2G40/1, 1940. À propos de cette bataille, on peut se référer à l'ouvrage classique de Jacques Mordal, *La Bataille de Dakar*, Paris, Ozanne, 1956, ainsi qu'à la synthèse récente d'Hervé Coutau-Bégarie et Claude Huan, *Dakar, 1940 : la bataille fratricide*, Paris, Économica, 2004. Sur les répercussions de l'événement dans l'AOF, consulter Catherine Akpo-Vaché, *L'AOF et la Seconde Guerre mondiale : la vie politique, septembre 1939-octobre 1945*, Paris, Karthala, 1996.

39 A. Seck, *Dakar, métropole ouest-africaine...*, op. cit., p. 9.

40 Sur les concepts de centralité, de hiérarchie portuaire et de complémentarité, voir Amelia Polónia, « European Seaports in the Early Modern Age: concepts, methodology and models of analysis », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 80, 2010, p. 17-39.

Le processus de modernisation technique fut complété par une réforme de l'administration portuaire. Comme en métropole, l'amélioration des équipements devait être soutenue par un mode de gestion rationnel censé favoriser l'activité portuaire et la croissance économique régionale. L'administration coloniale au Sénégal a donc adapté le modèle de gestion du port de Dakar en fonction de l'accroissement de son activité. Ce dynamisme reposait non seulement sur des infrastructures développées mais aussi sur une communauté très entreprenante qui organisa l'externalisation des services de transport, ainsi que l'optimisation des frets et des ressources économiques.

Par conséquent, les ports de niveau régional entamèrent un processus d'accumulation qui se traduisit dans le cas des ports coloniaux africains par ce que l'on peut considérer comme un axiome : dans un système de transports linéaire orienté vers les marchés extérieurs, les grands ports maritimes, qui étaient également des métropoles régionales, concentrèrent la vie économique, sociale et politique de la colonie. Les compagnies de navigation et les services portuaires, les entreprises financières, l'hôtellerie, la restauration, l'industrie portuaire annexe et les services d'appui aux ports se groupèrent autour de la zone portuaire⁴¹, là où les travailleurs de la ville, en provenance de l'intérieur du pays, avaient aussi la possibilité de trouver un salaire. De fait, les grands ports, qui furent les instruments et le produit de la première globalisation, représentèrent une nouvelle entité économique constituée de plusieurs catégories d'acteurs participant à l'activité maritime⁴².

La globalisation économique et la révolution des transports et des télécommunications accrurent le rôle des administrations et de la réglementation portuaires, dans le but de coordonner les activités de la communauté portuaire et d'assurer son succès économique. Avant la révolution technique du XIX^e siècle, la plupart des activités portuaires étaient assurées par des armateurs et des agents, avec un rôle clé joué par les capitaines pour établir les contrats de frets et d'assurances, l'engagement des matelots et des manutentionnaires, assurer le ravitaillement des navires, etc. Par la suite, les services portuaires évoluèrent vers des formes capitalistiques plus élaborées, avec une répartition des fonctions entre différentes sociétés spécialisées. Ces transformations dans le monde des transports maritimes ont eu un impact sur le fonctionnement institutionnel des ports. L'administration avait la possibilité de trouver des

41 Sur l'évolution des zones portuaires, voir Yehuda Hayuth, « The port-urban interface: an area in transition », *Area*, t. 14, n° 3, 1982, p. 219-224.

42 Pour une conceptualisation des ports océaniques du Sud, voir M. Suárez Bosa (dir.), *Atlantic Ports and the First Globalisation...*, op. cit., p. 1-18.

sources de financement dans les ports en expansion, grâce à la perception de taxes et de divers revenus.

364

Dans quelle mesure le nouveau modèle de gestion du port de Dakar s'est-il inspiré de la réforme qui intervint en France au cours des mêmes années? Dans les pays d'Europe occidentale, le modèle de gestion des ports industriels s'appuya sur le concours des pouvoirs publics et des capitaux privés⁴³. En France, les chambres de commerce avaient commencé à réclamer l'autonomie administrative au cours des années 1860. De leur point de vue, la décentralisation des décisions relatives à la gestion de l'outil portuaire constituait le prolongement logique et légitime de leur engagement financier toujours plus important dans les travaux d'amélioration. Au cours des années 1880, plusieurs textes et pétitions élaborèrent une doctrine de l'autonomie portuaire qui consistait ni plus ni moins à confier l'entière direction des ports aux chambres de commerce, sous le contrôle théorique de l'État, et avec la collaboration d'ingénieurs spécialisés dans l'exécution des travaux portuaires. Il en résulta un long bras de fer avec le pouvoir central qui tourna à l'avantage de ce dernier : les chambres de commerce réussirent certes à arracher une réforme donnant plus d'autonomie aux ports, mais elle ne leur accordait pas la primauté dans la conduite de sa gestion. Après le vote d'un premier texte de loi en 1912, qui n'eut pas le temps d'être appliqué en raison du déclenchement de la guerre, la première loi sur l'autonomie des ports vit le jour le 12 juin 1920. Le port autonome devenait un établissement public investi de la personnalité civile. À ce titre, il était maître de son budget et disposait notamment de l'usage des droits de quai. La politique du port était confiée à un conseil d'administration aux attributions assez larges, puisqu'il était « appelé à donner son avis sur toutes les questions relevant des services publics et intéressant le port ». Toutefois, les chambres de commerce n'étaient pas en position de force au sein du conseil. Elles n'y disposaient pas de la majorité absolue puisque la moitié au moins des membres devait être choisie dans la chambre ou hors d'elle, parmi des représentants des usagers du port. En outre, la présidence du conseil d'administration ne revenait pas de droit au président de la chambre de commerce. La mise en œuvre de la politique portuaire était confiée à un directeur qui était nommé sur proposition du ministre des Travaux publics. Il s'agissait donc d'un haut fonctionnaire, choisi dans le corps des ingénieurs des ponts et chaussées, qui représentait le pouvoir central. Le directeur n'était pas

43 Adrian Jarvis, « Port History: some thoughts on where it came from and where it might be going », *Research in Maritime History*, n°16, Lewis Fischer and Adrian Jarvis (dir.), *Harbours and Havens: Essays in Port History in Honour of Gordon Jackson*, 1999, p. 13-34. Enrico Musso, Francesco Parola, Claudio Ferrari, « Modelos de gestión portuaria », *Papeles de Economía Española*, n° 131, 2012, p. 116-127.

placé sous le contrôle direct du conseil d'administration mais de son ministère de tutelle⁴⁴.

De façon générale, la gestion des ports dans les colonies d'Afrique de l'Ouest est passée d'un modèle contrôlé par l'administration militaire à des modèles d'administration mixte partagés entre pouvoirs publics civils et compagnies privées⁴⁵. À Dakar, les premières institutions civiles furent créées en 1910, lorsque le port fut rattaché au Gouvernement général de l'AOF. Celui-ci se substitua à la Marine qui en avait eu la charge jusque-là et avait limité le développement de ses fonctions commerciales. Le port était désormais administré par un ingénieur des ponts et chaussées détaché auprès de l'administration coloniale, et nommé par le Gouverneur de l'AOF, avec l'objectif d'organiser l'activité portuaire et d'assurer le développement de l'outillage et des infrastructures. Il était soutenu et conseillé dans sa tâche par la section des Travaux publics de la colonie et par les chambres de commerce qui avaient des fonctions très importantes dans l'organisation des politiques économiques au Sénégal⁴⁶. Le modèle d'administration portuaire mis en place à Dakar à partir de 1910 était mixte, à l'image du modèle *Landlord* ou « continental » (tableau 2), qui reposait sur un partage des fonctions entre secteurs public et privé, le premier, chargé de la gestion, demeurant prédominant. Les deux secteurs devaient travailler conjointement au renforcement de l'activité portuaire pour développer l'économie coloniale au profit de la métropole. Pendant cette période, les objectifs de l'administration portuaire consistèrent à renforcer l'expansion commerciale et à attirer des trafics en provenance d'autres ports régionaux comme Mindelo ou Las Palmas. En vertu du paradigme libéral, la croissance

44 La loi ayant un caractère facultatif, seuls deux ports, Bordeaux et Le Havre, choisirent de l'adopter. Pour plus de détails sur l'histoire de la première loi sur l'autonomie portuaire, voir B. Marnot, *Les Grands Ports de commerce...*, *op. cit.*, p. 199-204. Sur l'analyse approfondie de la loi de 1920, voir Jacques Grosdidier de Matons, *Le Régime administratif et financier des ports maritimes*, Paris, Librairie générale de droit et de jurisprudence, 1969, p. 204-209.

45 M. Suárez Bosa, D. Castillo Hidalgo, L. Maziane et L. G. Cabrera Armas, « Modelos de administración y reforma portuaria en África Occidental. El caso de Canarias, Casablanca y Dakar (1880-1930) », à paraître.

46 Après la modification de la réglementation des chambres de commerce au Sénégal en 1930, celles-ci ont obtenu le droit d'intervenir dans les décisions économiques de la colonie. Toutes les questions relatives à la modification des politiques douanières, des taxes, des infrastructures, des tribunaux de commerce, des règlements maritimes et commerciales, etc. devaient être soumises à l'examen des comités des chambres de commerce qui représentaient les compagnies impériales implantées dans la colonie. Par conséquent, les chambres jouèrent un rôle fondamental dans la vie économique de la colonie. Ce modèle de participation des compagnies privées à travers des groupes de pression fut caractéristique du capitalisme français : voir *La Circonscription de Dakar...*, *op. cit.*, p. 31-32. Pour une approche des groupes de pression coloniaux, voir Hubert Bonin, Catherine Hodeir et Jean-François Klein (dir.), *L'Esprit économique impérial (1830-1970). Groupes de pression et réseaux du patronat colonial en France et dans l'Empire*, Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 2008.

économique aurait, au fil du temps, des conséquences positives sur l'ensemble de la population de la colonie. Par conséquent, les premiers bénéficiaires de l'expansion du commerce extérieur du port de Dakar devaient être les compagnies impériales et, par suite, le progrès atteindrait les classes moins favorisées⁴⁷. Pour obtenir ces résultats, l'administration avait pour tâche d'assurer l'accroissement des trafics maritimes grâce à la recherche d'une combinaison optimale entre amélioration des infrastructures et mise en place d'un cadre institutionnel attractif. Les bases institutionnelles jouèrent un rôle clé pour gagner l'attention des armateurs et des lignes de navigation, parce que des prix compétitifs dans les services portuaires, une fiscalité faible et une politique commerciale adaptée constituaient des facteurs d'attraction décisifs. Ces facteurs étaient liés à l'existence de frets de retour – tomates, bananes – qui étaient des éléments clés pour engendrer des économies d'échelle liées aux activités charbonnières. De fait, l'important volume de charbon gallois importé aux Canaries et les décisions des entrepreneurs – dans un marché de type oligopolistique – avaient un impact sur le prix de la houille, ce qui fut, en dernier ressort, un facteur décisif de la compétitivité du service portuaire⁴⁸.

Tableau 2. Modèle d'Administration portuaire à Dakar (1910-1939)⁴⁹

Activité	Administration
Infrastructures (construction, conservation et investissements pour les améliorer)	Publique
Services portuaires (livraison de charbon, réparations navales, commerce)	Privée
Promotion et concurrence interportuaire (taxes, revenus d'exploitation, prix des services portuaires)	Mixte

Par conséquent, la combinaison de ces facteurs institutionnels et la compétitivité des services portuaires ont exercé une influence décisive sur l'activité de l'établissement⁵⁰. À Dakar, l'administration portuaire qui se constitua après 1910 s'est chargée du développement des infrastructures et de l'instauration d'un environnement institutionnel attractif mais constamment soumis au contexte colonial protectionniste qui freinait une hypothétique

⁴⁷ Un des avocats de ces idées fut Leroy-Beaulieu, qui exerça une forte influence sur les politiques coloniales engagées dans les colonies. Dans un étrange mélange de conservatisme et de libéralisme, Leroy-Beaulieu présenta les principes d'une action politique impériale dans les dernières décennies du XIX^e siècle et ses idées perdurèrent au fil du temps, malgré les fluctuations conjoncturelles. Pour approfondir cette question et l'impact institutionnel des écrits de Leroy-Beaulieu, voir Xavier Daumalin, « La doctrine coloniale africaine de Paul Leroy-Beaulieu (1870-1916) : essai d'analyse thématique », dans H. Bonin (dir.), *L'Esprit économique impérial...*, op. cit., p. 103-120.

⁴⁸ M. Suárez Bosa, « The role of the Canary Islands in the atlantic coal route from the end of the nineteenth century to the beginning of the twentieth century: corporate strategies », *International Journal of Maritime History*, t. 16, n° 1, 2004, p. 95-124.

⁴⁹ Source : D. Castillo Hidalgo, « Dakar, un puerto al servicio del Imperio... », art. cit..

⁵⁰ Jan O. Jansson et Dan Schneerson, *Port Economics*, Cambridge, MIT Press, 1982.

expansion internationale. Comme on l'a vu plus haut, la tâche du secteur public consistait, comme en métropole, à réaliser les investissements majeurs dédiés aux infrastructures. De plus, l'administration coordonnait les activités de pilotage, les services sanitaires et les contrôles douaniers. Enfin, elle disposait du privilège de concéder les terrains aux compagnies de services portuaires pour développer les activités d'appui à la navigation commerciale. À Dakar, le modèle de la concession des espaces publics vit le jour à la fin des années 1850, lorsque les Messageries Impériales reçurent des terrains au bord de la baie pour établir des magasins à charbon. Ce modèle représentait un atout pour les compagnies concessionnaires qui bénéficiaient ainsi d'une position privilégiée par rapport aux autres entreprises. En contrepartie, elles payaient un droit annuel à l'administration, bien que dans certains cas, telle la concession accordée à *Wilson & Sons* en 1908, les adjudications fussent gratuites, tout en demeurant soumises aux règles établies par les pouvoirs publics⁵¹. Ces revenus s'ajoutaient aux autres dans le budget du port, qui était séparé du budget général de l'AOF depuis 1910.

À Dakar, l'intérêt des autorités coloniales se concentra jusqu'en 1910 sur le maintien des stocks charbonniers destinés à alimenter la marine de guerre française. De fait, plusieurs accords commerciaux furent signés entre l'administration publique et les compagnies charbonnières entre 1884 et 1904⁵². Avant la grande réforme portuaire des années 1920, le port était administré par un directeur dont le rôle se limitait à la gestion de l'activité quotidienne et des situations d'urgence – accidents, écoulements, incendies, etc.⁵³. Néanmoins, ces fonctions restaient purement logistiques et aucune institution portuaire spécifique n'était consacrée à l'activité commerciale en général. Cette fonction demeurait l'apanage du département économique du Gouvernement général de l'AOF. L'absence d'un service commercial dans le port de Dakar était préjudiciable à son expansion, comme le dénonça la chambre de commerce de la ville en 1910. Cette dernière défendait la création d'une administration civile dotée d'une réglementation claire et d'interprétation facile pour les navires arrivant au port. Comme en métropole, le président de la chambre, Formeraux, soulignait la nécessaire présence de son institution et de

51 ANOM, 14 MIOM/1455, 1911.

52 Le premier fut signé en avril 1884 entre le ministère de la Marine et des Colonies et les Messageries Maritimes pour l'établissement d'un stock permanent de charbon à Dakar. L'autre accord, qui fut très important pour le développement de l'activité du port, fut signé entre l'Amirauté française et *Wilson & Sons* en février 1904. Selon les principes de cet accord, la compagnie britannique s'assurait le monopole de livraison de charbon aux marines de guerre et marchande française : PRO, FO27/3682, 1904.

53 ANOM, TP, Carton 507, Dossier 6.

la communauté entrepreneuriale dans l'administration du port⁵⁴. La Première Guerre mondiale interrompit tout processus d'évolution vers une configuration civile et l'administration du port repassa même, pendant le conflit, sous contrôle militaire. Pendant cette période, le Gouvernement général administra le port en coordination avec l'Amirauté française et le ministère de la Guerre pour le mettre au service de la marine de guerre.

En septembre 1918, la question de l'administration du port de Dakar fut de nouveau discutée et les compagnies maritimes redoublèrent d'efforts pour établir une administration civile compétente. Une des compagnies de navigation les plus influentes, les Chargeurs réunis, présenta un rapport au Gouvernement général de l'AOF pour faire pression et réorganiser les services dans un port destiné à soutenir le redressement économique d'après-guerre :

La création d'un Commissariat devra avoir pour premier effet d'abattre toutes les cloisons étanches [...], le but à atteindre étant unique : intensification de plus en plus grande du rendement du port et du tonnage qu'il abrite, il n'y aura qu'une unique impulsion, en conséquence un seul centre de direction technique. Cette direction groupera les initiatives, elle en fera une sélection, prendra les décisions d'ensemble, contrôlera sévèrement les exécutions et proposera s'il y a lieu des sanctions contre les défaillances [...]. Le Commissaire considèrera son rôle comme étant celui d'un fermier général du port, ayant la charge entière de l'exploitation commerciale, chargé d'en tirer le meilleur profit et de prendre toutes les dispositions pour atteindre ce but, au mieux de l'intérêt de l'État⁵⁵.

Les réclamations des compagnies maritimes et de la communauté portuaire quant à l'établissement d'une administration civile et commerciale dans le port reçurent satisfaction le 18 octobre 1920, l'année même du vote de la loi sur l'autonomie en métropole, comme on l'a vu. À cette date, le port de commerce de Dakar fut définitivement séparé de l'Amirauté française tout en demeurant sous le contrôle du gouvernement de l'AOF. Le nouveau modèle d'administration prenait la forme d'un Conseil du port dans lequel la communauté entrepreneuriale se trouvait bien représentée. Le capitaine fut remplacé par un directeur nommé par le gouverneur. Comme en métropole, cette responsabilité était occupée par un ingénieur de prestige pour une période de cinq ans. Il disposait du pouvoir exécutif sur le personnel engagé par l'administration du port. Le directeur devait rendre des comptes au Conseil qui était l'organisme de représentation des agents portuaires, économiques et politiques de la ville. Le Conseil préparait et discutait

54 ANOM, 14 MIOM/1455, Rapport sur la gestion du port de Dakar envoyé au Gouvernement général de l'AOF, 3 mars 1910.

55 ANOM, TP, Carton 515, Dossier 7, Rapport de Chargeurs réunis au Gouvernement général de l'AOF, 17 septembre 1918.

les plans stratégiques destinés à développer l'activité économique du port, de même qu'il devait établir les taxes et les droits d'exploitation des quais, préparer les rapports d'activité, les projets d'amélioration des infrastructures et élaborer le budget du port qui était simplement annexé au budget de l'AOF depuis 1910. En outre, le Conseil préparait les budgets des grands travaux qui dépassaient la capacité financière du port pour obtenir l'autorisation et le financement du Gouvernement général de l'AOF. Il est important de signaler que le Conseil du port joua un rôle notoire comme groupe de pression car la plupart de ses membres étaient les agents et les représentants des principales compagnies impériales établies à Dakar. Sur l'ensemble des membres, dix étaient des représentants des compagnies de navigation, du commerce et de l'industrie – le président de la chambre de commerce inclus – tandis que le reste du personnel était composé du secrétaire aux Finances de l'AOF, du directeur du port, du gouverneur général de l'AOF, du maire de Dakar et d'un représentant des travailleurs qui était nommé par le directeur. En définitive, le statut du port de Dakar présentait des similitudes avec celui des ports autonomes en métropole, mais avec une différence non négligeable en sa faveur : les représentants du monde entrepreneurial disposaient a priori d'une capacité d'influence plus importante.

La structure administrative du port de Dakar fut modifiée en 1924 puis en 1928, avec la création de deux départements distincts. D'une part, cette division établissait un département technique, appelé service général, placé sous le contrôle du directeur des Travaux publics de l'AOF, et qui était chargé de la direction technique et administrative du port. Il avait pour fonction d'assurer l'exploitation économique de l'établissement en percevant, d'un côté, les taxes et les droits et en assurant, de l'autre, le paiement des salaires aux travailleurs du port ; de plus, ce département devait préparer les projets techniques soumis au Conseil du port. D'autre part, fut créé un deuxième département : le service de l'exploitation, qui était chargé des opérations quotidiennes. Dans ce dernier furent engagés la plupart des travailleurs africains sans qualification au service de l'administration portuaire. Cette section incorporait les services d'hygiène et de santé qui furent créés en décembre 1928 pour combattre les épidémies dans le port. En outre, le service de l'exploitation était chargé de l'application du règlement de la police du port et de celui des journaliers africains employés à différentes tâches : personnel d'entretien et de maintenance, matelots, pompiers, personnel de pilotage et officiers maritimes. Au cours des années 1930, les services de fourniture d'énergie et d'eau furent intégrés au service de l'exploitation, en coordination avec le conseil municipal de Dakar (fig. 3). Après la Seconde Guerre mondiale, le système d'administration portuaire de Dakar fut encore modifié pour l'adapter aux besoins de la navigation et du nouveau contexte historique, mais les structures essentielles restèrent inchangées jusqu'à l'indépendance de la colonie.

Le port de Dakar a été contraint de modifier en permanence ses équipements et son modèle d'organisation pour les adapter aux besoins de la navigation et de la conjoncture économique du Sénégal. Ces réformes, qui se sont développées en écho aux transformations portuaires à l'échelle globale, se sont adaptées aux spécificités du contexte sénégalais et en réponse aux réformes portuaires métropolitaines. Le facteur institutionnel colonial a été déterminant dans l'évolution des réformes portuaires de Dakar, ce qui ne fut pas sans entraîner des contradictions entre le paradigme libéral qui dominait les discours et les politiques protectionnistes qui étaient caractéristiques des territoires colonisés. Par ailleurs, l'analyse du processus de modernisation des infrastructures portuaires et des transports terrestres à Dakar représente de manière fidèle la structuration d'un système économique extraverti qui progressait vers la concentration de l'activité dans les grands ports de l'Atlantique, au détriment des autres ports qui constituaient des éléments traditionnellement importants de l'articulation du réseau portuaire régional. La modernisation des structures portuaires à Dakar a approfondi les différences régionales, en marginalisant les ports secondaires qui perdirent leurs fonctions commerciales, comme ce fut le cas à Rufisque. Par conséquent, ces transformations ont eu un impact sur la métropolisation de Dakar qui est devenu le centre économique et politique du Sénégal et de l'ensemble de l'AOF, en canalisant les investissements et les politiques publiques. En dernier lieu, l'adaptation des infrastructures portuaires et le nouveau modèle de gestion du port de Dakar ont facilité l'insertion du Sénégal dans les dynamiques de la mondialisation, parce que le système linéaire de transports avait comme unique fonction de développer le commerce extérieur du pays. Le processus d'innovation technique et administrative analysé dans notre propos permet donc d'établir une première approche de l'organisation du système économique colonialo-portuaire au Sénégal dans une perspective globale.

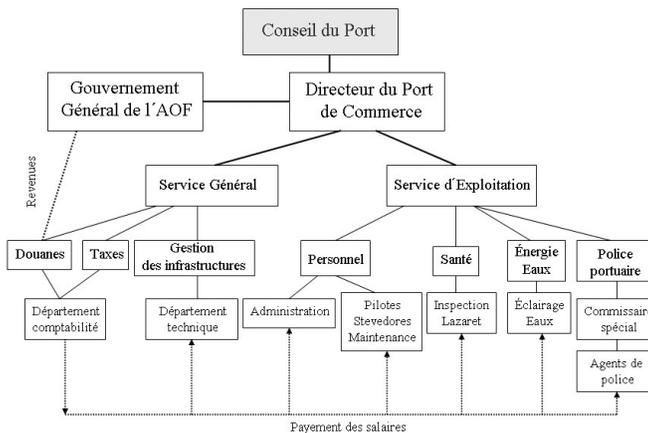


Fig. 3. Organisation administrative du port de Dakar vers 1928

LAMPÉDOUSE AUX XVIII^e ET XIX^e SIÈCLES

Alain Blondy
Université Paris-Sorbonne

L'île de Lampédouse, dont l'existence aurait été oubliée par beaucoup si elle n'avait tragiquement été, depuis quelques années, un épice de l'immigration clandestine, joua un rôle assez important au XVIII^e et au début du XIX^e siècle. Si la couronne de Naples en revendiquait la propriété, le sultan ottoman estimait y avoir un droit de regard. En effet, Lampédouse, tout comme Linosa, Pantelleria, Malte et Gozo, constituait, pour reprendre l'expression d'Anne Brogini, une fragile « frontière de chrétienté » aux avant-postes de la Sicile¹.

371

REVUE D'HISTOIRE MARITIME N° 19 • PUPS • 2014

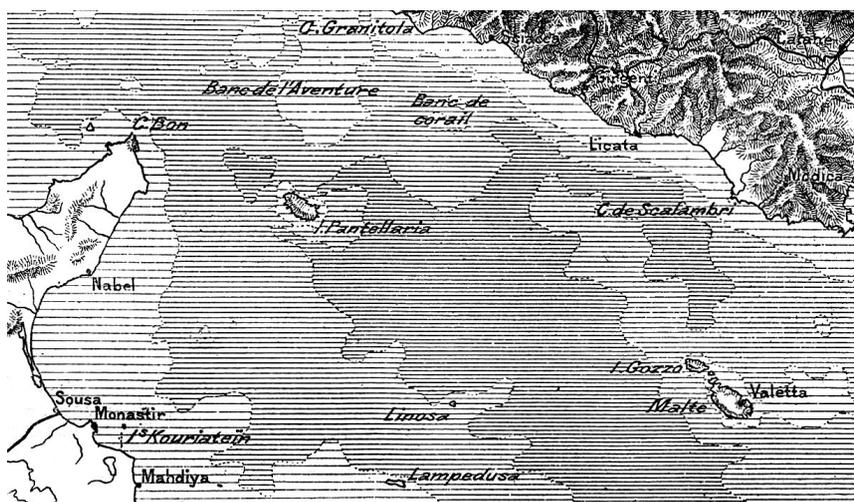


Fig. 1. Canal de Sicile

Sa côte nord, rocheuse et relativement escarpée, est peu pratique pour la navigation. En revanche, à l'ouest et au sud, elle est découpée de petites anses dont la principale, de 8 à 900 m, constitue le principal port de l'île. Il n'est battu que par le vent marin – sud – et le *libeccio* – sud-ouest –, et peut accueillir des navires ne dépassant pas 500 tonneaux de jauge. Un îlot, séparé de l'île par

1 Anne Brogini, *Malte, frontière de Chrétienté (1530-1670)*, Rome, École française de Rome, 2006.

l'érosion à l'époque historique, l'Écueil des lapins – *lo Scoglio degli Conigli* –, fournissait, comme son nom l'indique, un supplément alimentaire apprécié. Sans presque aucune ressource en eau courante, l'île dépendait essentiellement des citernes recueillant l'eau de pluie et de quelques puits ne fournissant qu'une eau saumâtre. Aussi bien, cette plateforme rocheuse de quelques 20 km² n'eut guère d'utilité pendant des siècles.

UN ÉTONNANT LIEU DE COHABITATION RELIGIEUSE

Joinville² est l'un des tout premiers à faire mention de l'île. Il raconte comment, à son retour de Terre Sainte, Saint Louis y fit escale en 1254 :

372

Nous arrivâmes à une île qu'on appelle Lampédouse où nous prîmes quantité de lapins ; nous y trouvâmes un ermitage antique au milieu des roches, avec un jardin qu'avaient aménagé les ermites qui l'avaient habité : autrefois on y voyait des oliviers, des figuiers, des ceps de vigne, et d'autres arbres encore ; au milieu courait un ruisseau alimenté par une fontaine. Le roi et moi nous allâmes jusqu'au bout du jardin, et nous vîmes sous la première voûte un oratoire blanchi à la chaux, et une croix de terre vermeille. Nous entrâmes sous la seconde voûte et nous trouvâmes deux corps humains dont la chair était toute pourrie ; les côtes se tenaient encore toutes ensemble, et les os des mains étaient joints sur la poitrine ; ils étaient couchés du côté de l'Orient, à la façon dont on met les corps en terre.

Un marin ayant manqué à l'appel lors du départ, tous pensèrent qu'il était resté dans l'île pour y vivre en ermite et trois sacs de biscuit furent laissés à terre. Fut-ce de cette époque que data le renom de l'ermite de Lampédouse qui allumait un fanal pour aider les navigateurs ? Toujours est-il que dans le jeu de tarot de Marseille, l'« hermite » est toujours représenté une lanterne à la main.

Une nouvelle mention est faite de cet ermitage en 1558, par le père de l'histoire sicilienne, Tommaso Fazello³. Il parle d'une chapelle troglodytique dédiée au culte marial. En 1596, le théologien et géographe Gian Lorenzo d'Anania⁴ précise que, devant l'image de la Vierge, une lampe brûlait en permanence grâce à l'huile fournie régulièrement, tant par les capitaines chrétiens que musulmans.

2 Voir Jacques Le Goff, *La Civilisation de l'Occident médiéval*, Paris, Arthaud, 1977.

3 Le frère dominicain Tommaso Fazello (1498-1570) publia en 1558 le premier ouvrage traitant de l'histoire de la Sicile, *De Rebus Siculis Decades Duae*.

4 Giovanni Lorenzo d'Anania (1545-1609).

En 1586, Martin Crusius⁵ écrit que nul ne pouvait vivre à Lampédouse, hantée la nuit par des spectres et des fantômes, et il parle d'une église, autrefois partagée en deux, un côté pour les chrétiens, l'autre pour les musulmans, mais tous y déposant des offrandes car la légende voulait que celui qui n'apportait rien ou qui s'emparait de quelque chose ne pouvait quitter l'île.



Fig. 2. L'ermite de Lampédouse

À partir du XVII^e siècle, les quelques écrivains qui s'intéressèrent à Lampédouse, insistèrent tous sur cette cohabitation religieuse qui devait leur sembler extraordinaire. Ainsi, le corsaire Alonso Contreras⁶ raconte que musulmans et chrétiens déposaient des vivres dans une grotte où se trouvait une statue de la Vierge pour servir aux naufragés comme aux esclaves fugitifs, mais que chacun

5 Martin Crusius (1526-1607), *Hodoeporicon, sive Itinerarium D. Salomonis Sweigheri Sultzensis...*, s.n., s.l., 1586.

6 Alonso de Guillén Contreras (1582-1641), corsaire espagnol.

ne devait prendre que ce qui lui était nécessaire sous peine d'une malédiction l'empêchant de quitter le port. En 1623, Astolfi⁷ parle d'une petite chapelle creusée dans la roche de l'île inhabitée de Lampédouse, et qui conservait une statue de la Vierge ressemblant à la Vierge de Trapani. En 1655, Francesco Maria Pagnozzi⁸, capucin de Pistoia, écrit aussi que dans l'île inhabitée de Lampédouse, on trouvait une statue en albâtre de la Madone portant l'Enfant Jésus, autant vénérée par les chrétiens que par les musulmans. Il est le premier à mentionner que les offrandes faites à la Vierge par les marins des deux religions pour s'assurer un bon voyage étaient régulièrement collectées par les chevaliers de Malte qui les apportaient à Notre-Dame de Trapani. Au xviii^e siècle, la géographie des lieux se fait plus précise : Vincenzo Coronelli⁹ écrit en effet qu'à côté de la chapelle dédiée à la Vierge, il y avait un marabout, petit mausolée qui attirait les dons des corsaires musulmans car une croyance superstitieuse voulait qu'aucun d'entre eux n'aurait pu quitter l'île sans se soumettre à cette pieuse obligation. S'agit-il d'une rectification de la vérité, ou d'une volonté de bien séparer les deux religions ? Quelque cinquante ans plus tard, à la fin des années 1750, Vito Amico¹⁰ décrit toujours Lampédouse entièrement déserte et inculte¹¹, et il parle de la chapelle dédiée à la Vierge – dont il ne sait pas si elle est encore desservie par un ermite – d'où l'on passait dans une crypte attenante réservée au culte musulman.

Tous les auteurs¹² notent alors que l'ermite – lorsqu'il y en avait un – bénéficiait de l'immunité, tant de la part des chrétiens que des musulmans. Il avait en effet l'habitude d'exhiber une croix lorsque des chrétiens arrivaient et un étendard frappé du croissant lorsqu'il s'agissait de musulmans. Cette situation unique dans le monde méditerranéen fut à l'origine d'une expression en sicilien, *far il romito di Lampedusa*¹³, qui signifie *jouer sur deux tableaux, pratiquer un double jeu*.

7 Felice Astolfi, *Historia universale delle imagini miracolose della Gran Madre di Dio riverite in tutte le parti del Mondo ...*, Venezia, Sessa, 1623.

8 *Maria trionfante con la pompa di una triplicata corona di stelle risplendenti ; per l'origine, progresso, ed eminenza del suo santissimo stellario...*, Pistoia, Pier'Antonio Fortunati, 1655, p. 612.

9 Moine franciscain, Vincenzo Coronelli (1650-1718), cosmographe et cartographe, fut le rédacteur de la première grande encyclopédie, la *Biblioteca universale sacro-profane* (1701-1706).

10 Vito Maria Amico (1697-1762), *Lexicon topographicum Siculum...*, Palerme, P. Bentivenga, 1757-1760, p. 201-204.

11 *Deserta omnino squallet*.

12 Voir Stefano Sommier, *Le Isole Pelagie (Lampedusa, Linosa, Lampione) e la loro flora*, Firenze, Luigi Chiti, 1908, plus précisément *Appunti bibliografici*, p. 12-29.

13 Faire l'ermite de Lampédouse.

Les premiers témoignages non religieux concernant Lampédouse furent, en 1551, le terrible naufrage d'une partie de la flotte impériale sous les ordres d'Antonio Doria¹⁴ et, en 1565, le séjour qu'y fit Don Garcia de Toledo, vice-roi de Sicile, pour s'y abriter avec sa flotte avant d'aller secourir Malte, assiégée depuis quatre mois par plus de 30 000 Turcs et Barbaresques. Or, ce fut justement l'échec ottoman de ce Grand Siècle puis la victoire de Lépante en 1571 qui changèrent la donne. La flotte du Grand Seigneur n'était plus une menace en Méditerranée et le commerce reprit ses droits. Toutefois, les provinces ottomanes occidentales que les Européens appelaient les Régences barbaresques, dominées par l'élite militaire des janissaires, s'adonnèrent principalement à la course en mer.

L'Ordre des chevaliers hospitaliers de Saint Jean de Jérusalem, devenu depuis sa récente victoire l'Ordre de Malte, avait reçu en 1530 de Charles Quint l'usufruit de l'archipel maltais pour lutter en mer contre l'avancée ottomane. Le danger étant passé, l'Ordre se vit attribuer la police des mers et un rôle de « contre-course » chrétienne. Cette activité corsaire était double. Il y avait celle de prestige que menaient les galères puis les vaisseaux de l'Ordre, et il y avait celle, plus trivialement économique, que faisaient des aventuriers de tout poil et de toutes nationalités qui obtenaient des lettres de course du Grand Maître. Au XVIII^e siècle, il y eut une véritable dichotomie de l'activité corsaire de Malte : la marine de l'Ordre servit principalement d'école navale pour les jeunes chevaliers au moment de leurs caravanes obligatoires ; quant aux armements privés, nantis de lettres de course, ils assurèrent la lutte permanente contre les navires marchands ou barbaresques.

Ce fut dans le premier cadre que le Maltais Antonio Borg¹⁵, chef pilote à bord des galères de l'Ordre, entreprit de cartographier les rivages de Méditerranée. Il dédia son travail, relié en quatre volumes, au grand maître Manoël Pinto da Fonseca (1741-1773) pour le tome I et au grand maître Emmanuel de Rohan-Pouldu (1775-1795) pour les trois autres¹⁶. Il fut ainsi le premier à donner un *Piano dell'isola Lampedosa, e il suo porto*, la carte de cette rade étant bien plus fiable que la carte générale de l'île, ainsi que l'on peut le constater en la comparant avec celle du Capitaine Smith.

14 Le 4 juillet 1551, huit des galères impériales envoyées pour châtier Dragut furent prises dans une tempête au large de Lampédouse et plus de 1 000 hommes périrent.

15 Il fut au service de la marine de l'Ordre durant 53 ans. D'abord pilote sur les vaisseaux, il fut nommé pilote de l'une des galères en 1738, puis chef pilote en 1763.

16 Conservés à la British Library, ils regroupent 350 cartes.

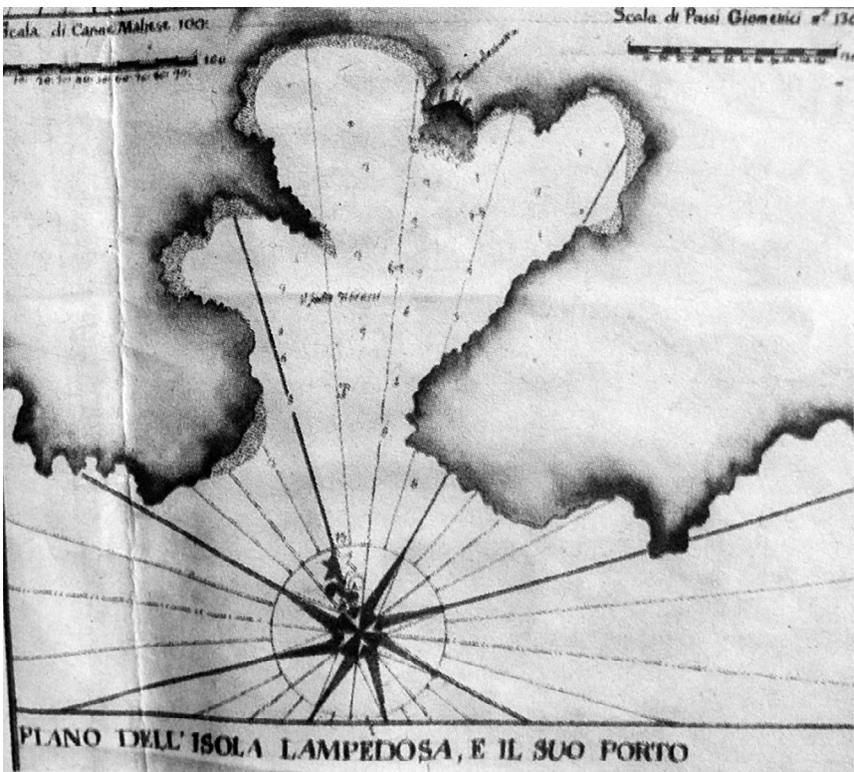
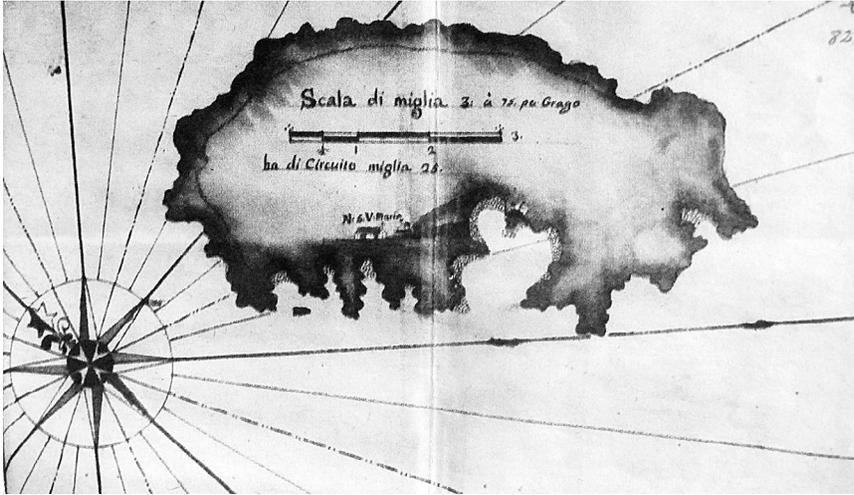


Fig. 3. Lampedouse et son port, d'après les cartes d'Antonio Borj, British Library

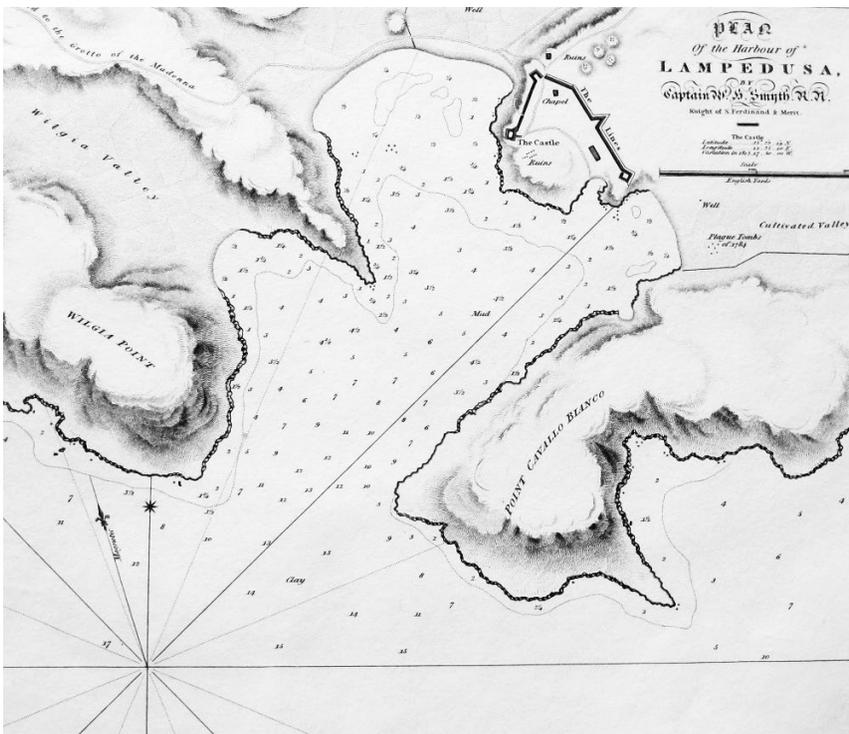


Fig. 4. « The hydrography of Malta, Sicily and the Adjacents islands surveye in 1814, 1815 and 1816 », par le Cap. William Henry Smith, London, Hydrographical Office of the Admiralty, 1823

En 1765, la Cour de Naples envoya sur l'île deux ingénieurs militaires napolitains pour y étudier l'éventualité d'y installer une garnison militaire, mais leur rapport fut négatif. Ce fut en 1776 que Ferdinand IV reprit le projet et entreprit la colonisation de l'île, toujours inhabitée, mais cette fois-ci en recourant à ses vassaux maltais et en restaurant le rôle de l'ermitage. L'Ordre, dont les bâtiments croisaient souvent dans les parages, n'y vit que des avantages. Il fut alors décidé d'y fonder un petit établissement composé d'un prêtre¹⁷, désigné par l'évêque de Malte, et de six Maltais qui y faisaient paître leurs troupeaux. Ce nombre de sept chrétiens était celui que le Sultan avait toléré sur une île qui, rappelons-le, était aussi un lieu de dévotion musulman et qui était très proche de ses provinces occidentales.

378

Toutefois, il se pourrait que la réinstallation de l'ermitage ait été antérieure de quelques années à la petite colonie d'éleveurs. En effet, si les éditions de 1747 à 1758 du *Dictionnaire géographique portatif* de Jean-Baptiste Ladvocat¹⁸ décrivaient Lampédouse comme déserte, mais ayant un assez bon port où les navires vont faire de l'eau, il fut rajouté à celle de 1767 trois phrases ouvrant une perspective : « La pêche y est excellente. Elle est couverte d'oliviers sauvages. Le terroir en serait fertile ; le froment et la vigne y réussiraient ». Mais, lors de l'édition parisienne de 1772, une plus importante correction fut apportée :

Il n'y a qu'un ermitage où un prêtre maltais dessert une chapelle dédiée à la Vierge et entretient une lampe à un tombeau d'un marabout ou solitaire mahométan, ce qui attire des dévots de l'une et l'autre religion. L'ermitage a soin d'avoir des provisions qu'il vend aux équipages ; il sème du blé et de l'orge, nourrit des bœufs, ânes, moutons, chèvres et cochons. Il reçoit, outre cela, des aumônes soit en provisions, soit en argent¹⁹.

Quoi qu'il en fût, il semble que la France ait veillé à ce que cet établissement pût se faire et qu'elle se soit entremise pour obtenir les bonnes grâces de Constantinople. Face aux expansions anglaise et russe en Méditerranée, face aux activités gênantes pour ses intérêts des Barbaresques, elle utilisait l'Ordre comme un bernard-l'hermite le fait d'une coquille désormais vide. Depuis les années 1760, elle dirigeait en sous-main la politique de Malte par le biais des

17 Liste des prêtres de Lampédouse : Benigno Gauci, 1778-septembre 1779 ; Ferdinando Attard, décembre 1779-juin 1781 ; Matteo Farrugia, juin 1781-automne 1784 ; Francesco Scerri, automne 1784-septembre 1787 ; Benigno Gauci, octobre 1787-début 1788 ; Lorenzo Mangion, juin 1788-1790.

18 Jean-Baptiste Ladvocat (1709-1765), professeur à la Sorbonne, publia en 1747 la première édition de son dictionnaire sous le pseudonyme de Vosgien, chanoine de Vaucouleurs.

19 Voir Guy Turbet-Delof, « Diderot et l'ermitage de Lampédouse », *Revue d'histoire littéraire de la France*, n° 3, mai-juin 1994, p. 485 sq.

chevaliers qui étaient l'un ambassadeur de l'Ordre en France et l'autre chargé d'affaires de France à Malte. Caillou sans importance, Lampédouse devint ainsi une antenne d'information avancée entre les îles de Malte et de Kerkennah, au centre de la zone de passage essentielle entre l'est et l'ouest de l'Empire ottoman. Or la France qui, d'Henri IV à Louis XIV, avait vainement alterné à l'égard des Régences la politique de la carotte et du bâton, préféra, à la fin du XVIII^e siècle, renouer avec la Porte pour s'assurer une certaine tranquillité de la part des Barbaresques. En effet, à cette époque, ceux-ci testaient avec délices les réactions de Constantinople, englué dans ses conflits avec la Russie, à leurs tendances centrifuges, sans se rendre compte que, ce faisant, ils se fragilisaient face aux appétits européens. La Porte l'avait compris depuis longtemps et, autant qu'elle le pouvait, elle essayait de limiter les tentations barbaresques à l'indépendance, sachant que les Régences ne tiendraient guère face aux coups de bouitoir espagnols, vénitiens, français ou anglais. La France joua de cette situation, avivant son alliance avec le Sultan et jouant Tunis contre Alger et Tripoli où dominait l'influence anglaise. Cet intérêt ne fut assurément pas toujours compris et même Saint-Priest, ambassadeur du Roi près la Porte et qui savait de quoi il pouvait retourner pour avoir été chevalier de Malte, écrivait en 1782 au chevalier de Seystres-Caumont²⁰, alors chargé d'affaires de Louis XVI à Malte, pour s'étonner de l'intérêt pour Lampédouse alors quasi inhabitée²¹.

Ainsi, à partir de 1778, celui que l'on eut coutume d'appeler « le prêtre de Lampédouse », devint un important relais d'information pour l'Ordre et ses corsaires, mais aussi pour la Marine française²². En effet, depuis les débuts de la guerre de Sept Ans, Versailles avait confié au chevalier de Malte qui était chargé des affaires du Roi près le grand maître, le soin de centraliser toutes les informations concernant les mouvements de corsaires, musulmans ou chrétiens, pouvant nuire au commerce maritime de la France et d'en faire rapport au ministre, à la chambre de commerce de Marseille ainsi qu'à Toulon.

Une importance maritime limitée

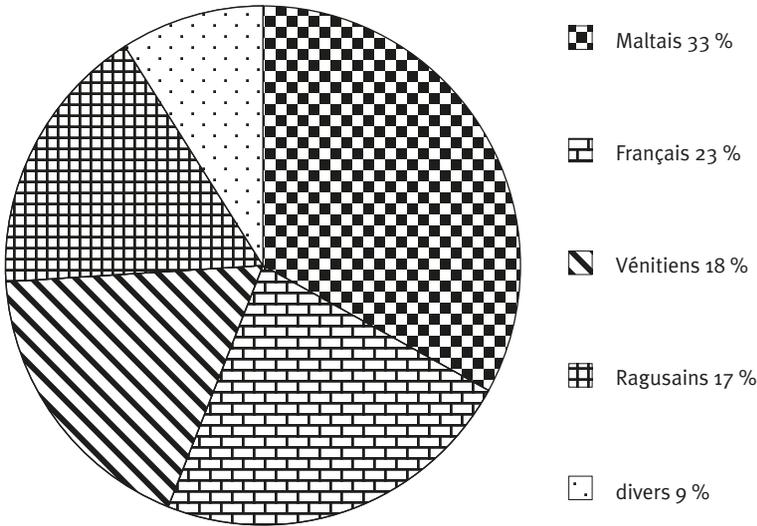
Les prêtres de Lampédouse ne consignèrent pas avec une égale rigueur les mouvements du port et certaines lacunes sont importantes, notamment pour 1784, année où la peste sévit fortement dans l'île. Néanmoins ces données sont significatives. Ainsi, sur les quelques 250 navires recensés en 12 ans, 33 %

20 Eugène Olivier de Seystres-Caumont, né le 6 septembre 1739, il fut reçu de minorité dans la Langue de Provence le 15 janvier 1746. Il fut chargé des affaires de France à Malte de 1778 à 1783 et de 1785 à 1793.

21 Archives de la cathédrale de Malte (désormais ACM), *Lettere consolari*, vol. I, Constantinople, 22 février 1782, fol. 308-309.

22 ACM, *Lettere consolari*, vol. XXII, Lampédouse.

appartiennent à des Maltais, 23 % à des Français, 18 % à des Vénitiens, 17 % à des Ragusains, le reste se partageant presque également entre Mahonnais, Anglais, Impériaux, Napolitains, Livournais ou Grecs.



380

Graphique 1. Répartition de la fréquentation du port de Lampédouse par pavillon

Il est cependant important de noter que tous ces bâtiments étaient loin d'avoir la même activité ou le même rôle en Méditerranée. Il y avait les bâtiments de commerce, ceux qui étaient armés en course et, enfin, les bâtiments des marines de guerre.

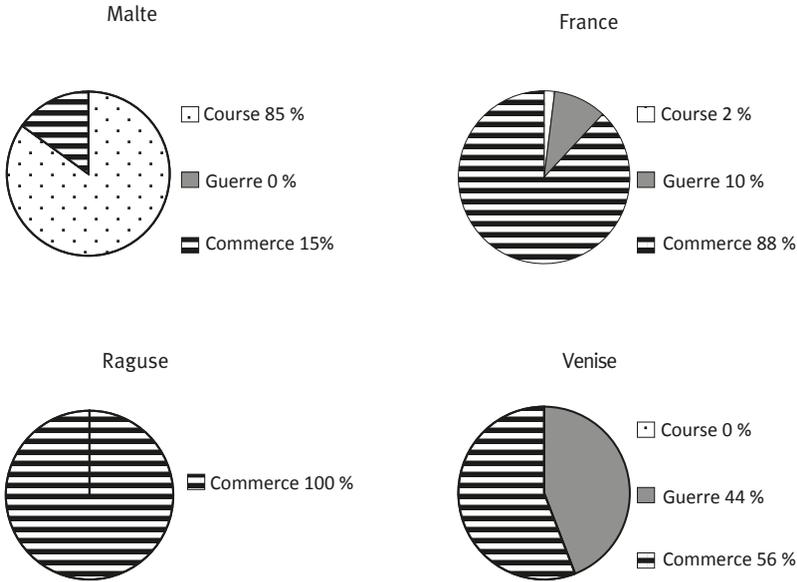
Or, si l'on croise cette activité avec le pavillon, on obtient des résultats très contrastés. La grande majorité (85 %) des bateaux maltais fréquentant le port de Lampédouse étaient des corsaires, alors que la totalité des bâtiments ragusains étaient des bateaux de commerce. Si 88 % des bateaux français étaient marchands, 10 % étaient des bâtiments du Roi. Cette tendance était beaucoup plus forte pour les Vénitiens, puisque 56 % de leurs vaisseaux étaient des bâtiments de guerre de la Sérénissime contre 44 % de marchands.

En ce qui concerne les autres pavillons, les trois bâtiments anglais et les six mahonnais qui fréquentèrent Lampédouse étaient tous corsaires, tandis que les dix autres étaient tous des bateaux de commerce.

On voit, dès lors, la différence d'intérêt pour l'île.

En ce qui concerne les marines de guerre, l'arrêt à Lampédouse n'était et ne pouvait être qu'une escale technique, non dans le cadre d'une activité permanente, mais bien dans celui d'un événement militaire précis. Ainsi y voit-on les Vénitiens au début et à la fin des années 1780, c'est-à-dire aux moments les plus importants des campagnes de la Sérénissime contre la Régence

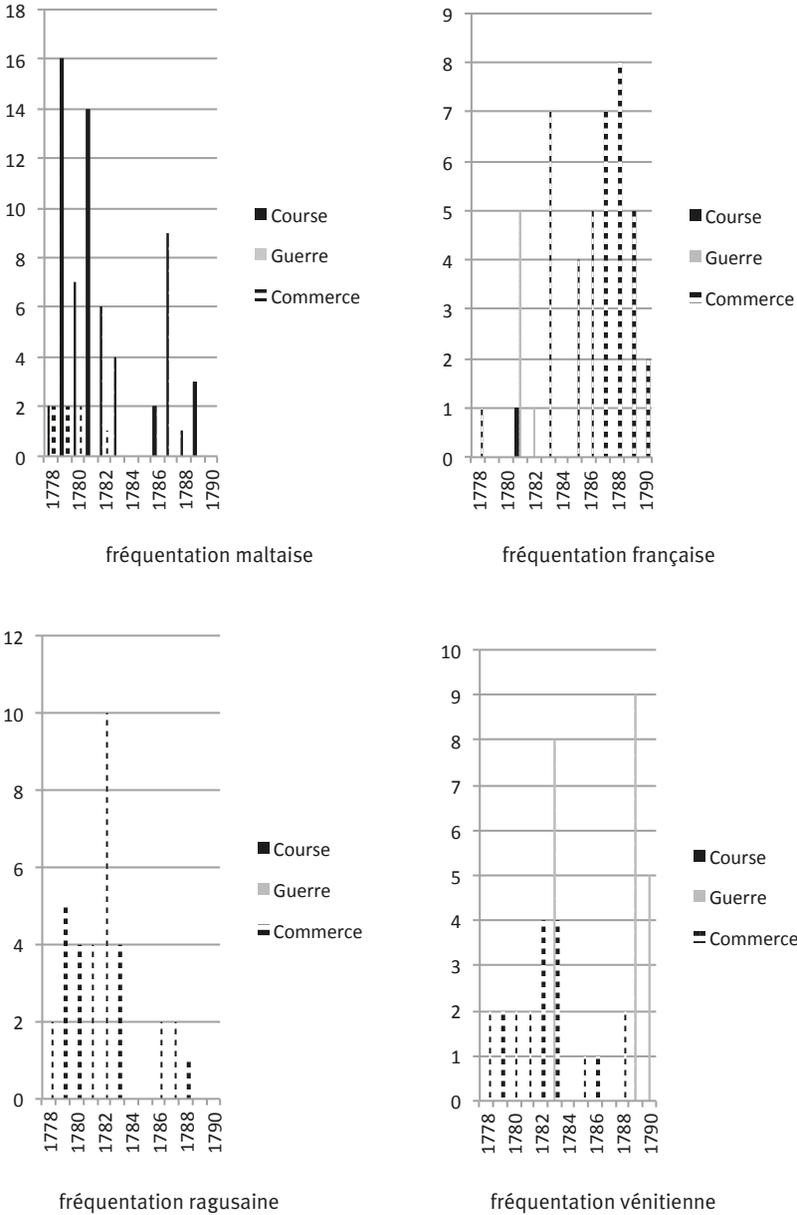
de Tunis. Quant aux Français, leur présence est signalée en 1781 et 1782, alors que Versailles mettait en place des convois navals chargés de protéger le commerce français en Méditerranée contre la course menée tant par les Anglais que par les Barbaresques ou les Gréco-Moscovites.



Graphique 2. Répartition des activités par pavillon

En revanche, pour les capitaines marchands de Raguse, de France ou de Venise, Lampédouse apparaît n'être qu'une halte plus accidentelle qu'habituelle sur leur chemin vers les Régences ottomanes. Elle est cependant révélatrice de l'évolution des relations marchandes avec les trois provinces turques d'Afrique du Nord : si le commerce ragusain et vénitien a dominé la fréquentation de Lampédouse jusqu'au milieu des années 1780, ce sont les navires marchands français qui dominent à la fin de la décennie. Ceci corrobore les études menées sur l'évolution du commerce français en Méditerranée à la suite des guerres successives entre la Porte et la Russie. L'embargo mis par le sultan sur les blés de son empire en vue de la fabrication de pain pour ses armées, mais aussi les troubles corsaires suscités par la Russie tout autant contre la marine ottomane que contre les Français qui étaient alliés à Constantinople, firent que le négoce français se détourna très progressivement de ses sources d'approvisionnement levantines et chercha, dans les Régences maghrébines, un substitut à la fourniture de grains²³.

23 Voir Ismet Touati, *Le Commerce du blé entre la Régence d'Alger et la France de 1559 à 1830*, thèse de doctorat dactylographiée, université Paris-Sorbonne, 2009 (en cours de publication aux éditions Bouchène).



Graphique 3. Types de fréquentation par pavillon

Tel n'était pas le cas pour les corsaires maltais : pour eux, l'île était un point de relâche habituel dans leurs courses contre les Barbaresques, et il semble même qu'ils aient eu tendance à considérer Lampédouse comme une île proprement maltaise si l'on en croit les témoignages des ecclésiastiques, pourtant leurs compatriotes, qui se succédèrent sur l'île.

En effet, les quatorze ans de relations épistolaires entre le chapelain de Lampédouse et le chargé d'affaires du Roi à Malte ne sont qu'une suite de récriminations sur les dommages dont ce prêtre s'estime victime de la part des corsaires maltais, de celle des marins vénitiens et enfin des Maltais résidant dans l'île.

Il est vrai que les équipages corsaires, loin d'être composés des marins les plus disciplinés, avaient souvent pris l'habitude d'agrémenter leur ordinaire avec les bêtes du troupeau du chapelain. Prêtre sans défense, sur une île où il n'y avait aucune force coercitive et dont nul ne savait réellement à qui elle appartenait, il ne pouvait tenir tête à quelques têtes chaudes qui avaient souvent bien d'autres méfaits à leur actif. Ainsi, en décembre 1775, le capitaine corsaire maltais, Domenico Nostro, à qui un Principal de l'île²⁴, Don Francesco Scerri était venu se plaindre de ce que certains de ses hommes lui avaient abattu plusieurs bêtes à coup de fusil, dut faire face à leur mutinerie lorsqu'il voulut les sanctionner²⁵.

Cette situation alarma Naples. En octobre 1779, le gouverneur de Pantelleria envoya à Lampédouse, d'ordre du vice-roi de Palerme, le Vénitien Bartolomeo Biasoli, lieutenant au service de Naples. Il y resta un mois, interrogeant le chapelain sur l'état du bétail et les ressources agricoles de l'île, et notant toutes ses réponses²⁶. Satisfaisant la curiosité de Don Gauci, Biasoli lui répondit que Naples étudiait la possibilité d'installer une garnison dans l'île, mais l'affaire n'eut pas plus de suite qu'en 1765.

La situation sur l'île ne s'améliora pas. D'une part, le prêtre desservant dut continuer à subir les avanies des corsaires maltais, remplacés dans les années 1780 par les marins vénitiens dont la conduite ne valut guère mieux, qui descendaient à terre et y chassaient pendant des semaines, mangeant les moutons qu'ils trouvaient et menaçant les bergers de leurs armes. D'autre part, la peste fit son apparition et la petite colonie fut décimée en 1784. À cela s'ajoutèrent les conflits entre Maltais eux-mêmes, notamment lorsque les desservants entrèrent en conflit avec les Principaux qui tentaient de limiter leur importance. À partir de 1784, ces derniers finirent d'ailleurs par obtenir que ce fût un prêtre de leur famille qui fût nommé à Lampédouse afin de pouvoir mener leurs affaires à leur gré, comme de s'acoquiner avec des corsaires maltais pour écouler illégalement le fruit de leurs prises²⁷.

24 Les habitants de Lampédouse étaient régis par un conseil des Principaux qui étaient des laïcs. Il est intéressant de rappeler que, selon les Actes des Apôtres, l'île de Melita où Saint Paul fit naufrage, était gérée par un *Prôtos* qui se traduit par Principal.

25 ACM, *Lettere consolari*, vol. XXIII, Miscellanea, fol. 92-93.

26 *Ibid.*, vol. XXII, Lampédouse, 22 octobre 1779, fol. 4-7.

27 *Ibid.*, fol. 294-295.

Or, ceci ne fut pas sans réveiller les appétits barbaresques. En effet, au tournant des années 1780-1790, alors que la marine vénitienne avait largement fait preuve de son incapacité à réduire les insolences barbaresques et que la marine française perdait de son autorité en Méditerranée par suite des événements parisiens, les Régences se firent plus entreprenantes, n'hésitant pas à émettre des prétentions exorbitantes. En septembre 1789, les corsaires barbaresques razzèrent toutes les subsistances de l'île et passèrent les hommes au fil de l'épée²⁸. Le danger n'était d'ailleurs pas que barbaresque. Ainsi, Don Lorenzo Mangion reçut la visite d'un ambassadeur ottoman qui demanda à vérifier les passeports. Constatant qu'il n'y avait sur l'île que des passeports algériens et aucun passeport ottoman, il s'emporta et affirma au chapelain que s'il n'avait pas mangé le pain et le sel de Lampédouse, il aurait déporté toute la population en esclavage, ce qui aurait été agréable au Sultan²⁹. En effet, comme le rappela au chevalier de Seystres-Caumont, Hadji Mustafa Khodja³⁰, Premier ministre et beau-frère du bey Hammûda Pacha³¹, un firman du Grand Seigneur interdisait qu'il y eût plus de sept chrétiens à la fois sur l'île de Lampédouse et donc, tous ceux qui étaient en surnombre étaient éventuellement de bonne prise pour les corsaires ottomans³².

Or, à la fin des années 1780, alors que la course maltaise s'était calmée pendant quelques années, elle reprit avec une nouvelle génération de corsaires, fils des précédents, ou nouveaux venus de Raguse ou de Dalmatie. Leur technique était différente de celle de leurs prédécesseurs pour qui Lampédouse n'était qu'une halte pour faire de l'eau ou du ravitaillement. Ils prirent par habitude de vendre à Lampédouse leurs prises les moins importantes, pour éviter de rentrer à Malte pour si peu de chose³³. Or, cette course triangulaire entre Malte, Lampédouse et le monde barbaresque exaspéra les Régences. La course ottomane réagit. À l'automne de 1787, l'un des corsaires maltais les plus entreprenants, Gaetano Gavazzo, fut pris et durement traité par Tunis, ce qui entraîna vainement l'intervention de Seystres-Caumont, chargé d'affaires français à Malte, du

28 ACM, *Lettere consolari*, vol. XXIII, Miscellanea, fol. 223-224.

29 *Ibid.*

30 Ancien esclave géorgien, il était relieur de son métier et travailla pour la riche bibliothèque d'Ali Pacha (1728-1756), neveu d'Hussein Bey, qu'il renversa. Lors de la restauration des fils d'Hussein, il fut appelé au service d'Ali Bey. Il entra alors en contact avec le consul de France, Barthélemy de Saizieu et, acheté par le gouvernement français et la chambre de commerce de Marseille, il orienta désormais la politique de la Régence dans un sens extrêmement favorable à la France. Premier ministre, son influence majeure s'exerça de 1770 à 1794.

31 Hammûda Pacha fut bey de Tunis de 1782 à 1814.

32 ACM, *Lettere consolari*, vol. XV, Tunis, 25 novembre 1788, fol. 220-221.

33 *Ibid.*, vol. XXII, Lampédouse, fol. 59-60.

consul général de France à Tunis, et l'utilisation des fonds de la chambre de commerce de Marseille pour le libérer.

À l'automne de 1788, la tension monta d'un cran avec la prise de six Maltais³⁴ en surnombre sur l'île de Lampédoise, dont un jeune adolescent, Giuseppe Bugeja. Une fois encore le chargé d'affaires français à Malte chargea Châteauneuf, consul général à Tunis, des négociations en vue de leur libération, et lui ouvrit une enveloppe de 500 sequins zermahboub³⁵. Châteauneuf s'adressa à Hadji Mustafa Khodja, mais l'étoile de la France pâlit à la fin de 1788 lorsqu'un conflit de pouvoir éclata entre le Premier ministre et le favori d'Hammûda Pacha³⁶. Sidi Mustafa resta invisible durant huit longs mois et les négociations n'avancèrent pas. En novembre 1789, le ton du consul général se fit plus pessimiste : « Sidi Mustafa, toujours enfermé et malade, tient les affaires dans un suspens continu. Les nouvelles de France sont toujours plus affligeantes et notre crédit s'en ressent singulièrement malgré toutes les peines que je puis me donner pour le soutenir³⁷ ».

Cette faiblesse de la France enhardit la Régence et en janvier 1790 une nouvelle incursion tunisienne eut lieu à Lampédoise. Le consul général écrivit au chargé d'affaires à Malte :

Elle a été projetée par cette Régence. Je n'en suis pas étonné, car elle augmente chaque jour de prétentions et de vellétés de s'assimiler à Alger quoique bien loin d'en avoir les moyens. Les informations que j'ai prises sous main ne m'ont toutefois rien appris de positif à ce sujet. Je n'ai pas cru devoir en prendre de directes, soit pour ne pas leur donner une idée qu'ils n'ont peut-être pas, soit parce qu'en en parlant, je ne pourrais ajouter [qu'à] l'animadversion qu'on avait, la France ne pouvant guère, dans les circonstances actuelles, prendre un ton franc, le seul en vérité que les Cours européennes devraient avoir envers les Barbaresques³⁸.

Rappelé en novembre 1790, Châteauneuf ne termina jamais sa négociation.

34 Pietro Caruana, Pietro Gatt, Maruzzo Gorja, Antonio Ciangora, Antonio Grech, Giuseppe Bugeja.

35 *Ibid.*, fol. 218-219. *Zer-i mahbûb*, pièce d'or valant 25 piastres.

36 Youssef Saheb-Tabaa était un jeune esclave d'une quinzaine d'années, acheté par le caïd de Sfax, Jellouli, qui l'avait offert à Hammûda peu avant sa montée sur le trône. Le jeune homme trouva immédiatement de nombreux protecteurs qui souhaitaient contrebalancer l'influence de Mustafa Khodja. En 1783, il fut nommé *saheb-tabaa*, c'est-à-dire garde des sceaux ; il devint par la suite surintendant des impôts et se chargea de la répartition de la ferme des taxes, à la grande opposition de Sidi Mustafa. En 1792, Youssef sauva la vie du Bey, victime d'un attentat, et il eut dès lors la haute main sur l'économie de la Régence.

37 *Ibid.*, vol. XXII, Lampédoise, fol. 238-239.

38 *Ibid.*, fol. 244-245. Le consul reprend là l'idée développée par les bureaux des affaires étrangères peu de temps auparavant ; voir Étienne Félix d'Hémin de Cuvillers, *Mémoire concernant le système de paix et de guerre que les Puissances européennes pratiquent à l'égard des Régences barbaresques, 1787*, Paris, Bouchène, 2009.

Dans les dix dernières années du siècle, les événements s'accéléchèrent. La France, aux prises avec sa révolution, devant faire face à une coalition des États européens, se détourna d'autant plus de la Méditerranée que son commerce était moribond. En juin 1798, l'Ordre fut chassé de Malte par Bonaparte et, en janvier 1799, le roi de Naples le fut également de ses États de terre ferme ; il se réfugia à Palerme sous la protection anglaise. À la fin de la République parthénopeenne, en juin 1799, Lampédouse n'était pas le souci d'un Ferdinand IV remonté sur un trône chancelant. Or, en 1667, les rois de Sicile avaient donné Lampédouse en fief à Ferdinando Tomasi, de Palerme, avec le titre de prince de Lampédouse. Le 25 juin 1800, Giovanni Tomasi, duc de Palma et prince de Lampédouse, donna l'île à bail perpétuel³⁹ au négociant maltais Salvatore Gatt, avec obligation pour celui-ci de construire à ses dépens deux tours côtières à l'entrée des deux rades de l'île.

386

Gatt installa immédiatement des paysans maltais. Il construisit un moulin à vent et mit le sol en culture⁴⁰. Il restaura le vieux fort, l'arma et, les Anglais ayant remplacé l'influence française à Malte, il hissa le drapeau britannique à Lampédouse. Or les Britanniques n'étaient pas les seuls à s'y intéresser. Le 27 juin 1800, William Eton⁴¹, « homme d'une imagination vive, téméraire et crédule » selon un de ses contemporains, informa le Secrétaire d'État américain John Marshall qu'il était en mesure d'obtenir la cession de l'île de Lampédouse que guignait de son côté la Russie, tant que Paul I^{er} vécut⁴².

Aucune suite ne fut donnée et Alexander Ball⁴³, Commissaire civil à Malte, put défendre l'idée que Londres devait acquérir Lampédouse. En effet, l'île lui

39 Archives notariales de Palerme, charge du notaire S. Scibona.

40 Les terres cultivées ne dépassèrent jamais le tiers de la superficie de l'île. Les champs étaient entourés de murs de pierre sèche, autant pour épierrier le sol que pour préserver les cultures des animaux et de l'érosion éolienne.

41 William Eton (1764-1811), consul américain à Tunis (1797-1803), agent de la Marine américaine dans les Régences barbaresques en 1804 et 1805. Il fut le vainqueur de la prise de Tripoli, mais le gouvernement américain préféra traiter avec cette Régence ; se considérant désavoué, Eton rentra aux États-Unis. - Voir Stephen Cleveland Blyth, *Histoire de la guerre entre les États-Unis, Tripoli, et les autres Puissances barbaresques à laquelle sont jointes une géographie historique et une histoire politique et religieuse des États barbaresques en général, 1805*, Paris, Bouchène, 2009.

42 En effet, ce tsar pensait pouvoir y installer une base russe puisque les Anglais refusaient de lui rendre Malte dont il s'estimait le maître depuis son autoproclamation en 1798 comme grand maître de l'Ordre.

43 Alexander Ball (1757-1809) était l'adjoint que Nelson laissa pour assiéger les Français dans Malte. Il réussit à attirer le négoce et la bourgeoisie maltaise qui se déclara en faveur de l'autorité britannique, alors que l'Église et l'aristocratie penchaient en faveur de la Sicile. Ses amitiés avec la *City* et les *Whigs* lui firent mener, à Malte, une politique personnelle, opposée à celle du Premier ministre Addington. Avec le retour de Pitt, il fut nommé *Civil Commissioner* (1802-1809) et fit tout pour faire échouer l'application du traité d'Amiens que les Anglais concevaient comme une ruse de Bonaparte pour réinstaller la France à Malte.

semblait pouvoir être un substitut à Malte que le traité d'Amiens de 1802 avait officiellement rendue à l'Ordre. Toutefois, en 1803, sur rapport du capitaine Durban⁴⁴, la *Royal Navy* conclut que le port de Lampédouse ne serait jamais comparable à ceux de Malte, mais que l'île pourrait éventuellement être un appoint intéressant aux capacités agricoles limitées de l'archipel maltais. Il est vrai qu'entre temps les Anglais avaient dénoncé les dispositions du traité d'Amiens et avaient consolidé leurs positions à Malte.

Singulièrement, le 27 juin 1804 le prince de Lampédouse concéda à nouveau l'île à un autre Maltais, Giuseppe Bugeja, sans qu'il soit possible de savoir s'il s'agissait du jeune pris en esclavage en 1788. En tout cas, il ne semble pas qu'il s'y transporta. De son côté, Ball revint à la charge en 1804, puis en 1806, mais il mourut sans avoir eu le moindre succès dans cette affaire.

Le 1^{er} janvier 1810, un membre du Commissariat militaire britannique en Méditerranée, Alexander Fernandez, autre farouche partisan de l'acquisition de Lampédouse par Londres, sous-loua l'île à Salvatore Gatt pour 3 000 écus par an. Très rapidement, il fut à la tête de vingt-huit employés, gérant un cheptel de cinquante bovins et 1 600 moutons. La population monta jusqu'à deux cents habitants, mais en novembre 1813 tout s'écroula. Un bateau anglais⁴⁵ étant arrivé à Malte infecté par la fièvre jaune, il fut immédiatement détourné sur Lampédouse. Les résidents maltais s'enfuirent, et Fernandez partit pour Gibraltar. Peu après, un tribunal sicilien le déclara déchu de tout droit au bail pour défaut de paiement, mais néanmoins le roi des Deux-Siciles informa le gouvernement britannique de son intention de laisser Lampédouse sous la protection britannique « du moins tant que durerait la guerre ».

Un petit détachement anglais s'y installa, qui hissa le pavillon britannique. Pour le malheur de Fernandez, le nouveau gouverneur de Malte, sir Thomas Maitland⁴⁶, décida qu'il ne pouvait être à la fois fonctionnaire et propriétaire, et il suspendit son traitement⁴⁷. Il avait donc perdu sur les deux tableaux. Maitland avait en effet décidé de faire se retirer l'Angleterre de Lampédouse. Dès le début de 1814, il fit savoir qu'il était convaincu que Lampédouse ne pourrait jamais être d'une quelconque utilité pour les Britanniques et que plus vite ils s'en retireraient, mieux ce serait. Le traité de Paris du 30 mai 1814 ayant confirmé la possession de Malte à l'Angleterre, Maitland fit annoncer publiquement⁴⁸ « l'intention de S. Exc. le Gouverneur de retirer de l'île de

44 Le capitaine William Durban commanda le brigantin *Weazle* (1803), puis la frégate *Ambuscade*.

45 Le HMS *Partridge*.

46 Le lieutenant général sir Thomas Maitland gouverna Malte de 1813 à 1824, de façon si autoritaire que les Maltais le surnommèrent « King Tom ».

47 En 1818, il réclama £ 44 000 de compensation au gouvernement britannique.

48 *Government Notice* du 15 septembre 1814.

Lampédouse, entre le 25 septembre et le 1^{er} octobre, les troupes et magasins s'y trouvant », et « qu'il n'était nullement l'intention du Gouvernement d'avoir désormais un quelconque lien avec cette île ».

Dans les années 1820, Lampédouse devint, d'une part, un refuge pour les corsaires de la nouvelle marine grecque lorsqu'ils étaient poursuivis par la flotte du Bey de Tunis, et, d'autre part, l'objet de sordides querelles à l'issue parfois mortelle entre les descendants de Salvatore Gatt et un certain Fortunato Frendo qui s'était autoproclamé seigneur de l'île. Naples dépêcha en 1828 le lieutenant Salvatore Colucci qui rapporta qu'il n'y avait plus sur l'île que vingt-deux exploitants, enfants compris, descendants d'unions entre les familles Gatt et Frendo, ainsi que neuf employés.

LE RETOUR DANS LE GIRON NAPOLITAIN EN 1843

388

En 1843, le gouvernement napolitain se décida à intervenir brutalement et envoya deux navires de guerre qui signifèrent aux habitants qu'il y aurait désormais une garnison napolitaine sur l'île. L'*Union Jack* flottant sur la maison des Gatt fut amené et remplacé par le pavillon des Deux-Siciles. Les habitants partirent alors, quelques-uns pour Malte, mais le plus grand nombre pour Sfax. Le capitaine de frégate Sansivente prit officiellement ses fonctions de gouverneur de l'île au nom du roi des Deux-Siciles. L'île fut repeuplée et plus amplement mise en culture⁴⁹. En 1847, elle comptait sept cents habitants, tous venus de Sicile ou de Pantelleria. En 1847, le roi Ferdinand II⁵⁰ se rendit à Lampédouse et fit connaître son désir de voir l'île se peupler davantage. Après l'unité italienne, Lampédouse se vit attribuer un nouveau destin : Rome y installa en 1872 une colonie pénitentiaire. L'île comptait alors 900 habitants et 200 détenus qui passèrent respectivement à 2 000 et 500 au début du xx^e siècle.

Lampédouse, devenue définitivement napolitaine avant d'être italienne quelques années plus tard, perdit largement de son intérêt avec le développement de la marine à vapeur, tout comme d'ailleurs les îles Ioniennes, et peut-être même Malte. Toutefois, cette dernière, par la sûreté de ses ports, se vit attribuer par les Britanniques un rôle d'entrepôt de charbon et de réparation navale. La crise agricole, industrielle et sociale qu'elle subit, et l'hémorragie migratoire qui en fut la conséquence, furent une purge drastique mais salutaire qui lui permit de continuer à jouer un rôle dans le xix^e siècle industriel. En revanche,

49 Blé, orge, avoine, pommes de terre, fèves, pois, lentilles et haricots. La vigne ne fit son apparition qu'à la fin du xix^e siècle.

50 Ferdinand II (1810-1830-1859).

Lampédouse, comme l'Heptanèse⁵¹, n'eut d'autre avenir que d'être rattachée à une nouvelle puissance économique et politique, l'Italie pour l'une, la Grande-Bretagne puis la Grèce pour l'autre. Ce fut tour à tour le destin de toutes les îles de Méditerranée, à l'exception de Chypre et de Malte, maintenues hors du courant de l'Histoire par l'emprise britannique jusqu'aux temps de leur décolonisation. Cette frontière en pointillé, des Baléares à l'Archipel, avait été pendant des siècles le lieu de confrontations militaires et économiques entre le monde européen et le monde ottoman. Ces îles avaient été peu ou prou recherchées pour leurs rades et leurs escales. Elles avaient intéressé les chancelleries et les responsables économiques des grandes puissances parce qu'elles avaient été des lieux d'échange à la dimension du commerce maritime d'alors, mais l'extraordinaire expansion économique du XIX^e siècle les fit sombrer dans l'oubli. Il revint à la grande inversion migratoire, commencée à la fin du XX^e siècle, d'en faire aujourd'hui les étapes ténues et difficilement contrôlables d'un reflux de la misère.

51 Les îles ioniennes depuis la domination vénitienne. – Voir Alain Blondy, « L'Heptanèse et Malte sous domination britannique », *Revue d'histoire maritime*, n° 15, 2012, p. 357-368.

III

Positions de thèses

RÉSUMÉ DE MÉMOIRE ORIGINAL D'HABILITATION

Thierry Sauzeau

soutenu en 2012

Dans son dossier d'habilitation soutenu à Poitiers en 2012 et intitulé *Histoire, mémoire et patrimoine des écosystèmes côtiers (XVI^e-XIX^e siècles)*, Thierry Sauzeau a présenté un mémoire de recherche intitulé *L'archipel Saintongeais : deux siècles d'histoire littorale autour de la mer des Pertuis charentais (vers 1680-1860)*. Il étudie la trajectoire d'un espace original rural et maritime qui rassemble les estuaires de la Seudre et de la Charente mais aussi l'île d'Oléron. Ce littoral, soumis à des contraintes environnementales lourdes, a connu l'influence de trois grands ports Bordeaux, La Rochelle, Rochefort, qui incarnent la dynamique atlantique. Sur la période mise à l'étude, un maillage de petits ports a dû gérer son aspiration et sa dépendance vis-à-vis des grands ports, avant de vivre un recentrage sur une économie agromaritime qui nécessitait l'entretien d'un réseau portuaire opérationnel, l'un des enjeux majeurs de l'étude.

La lecture de cette démonstration de 278 pages, appuyée sur 36 cartes, se fait en quatre temps. Deux premiers chapitres approfondissent la géohistoire de ce paysage littoral né de la mer et de la main de l'homme. Deux secteurs différents s'y font face. L'axe charentais s'appuie sur un arrière-pays où l'impact de Rochefort se mesure en termes d'assèchements menés dans l'estuaire, la petite Flandre, sans oublier les marais asséchés de la Boutonne, et de régularisation du cours du fleuve. De la Seudre à Oléron, c'est une colonisation de l'estran par les salines qui débute au Moyen Âge. Le sel est le poumon de ce territoire qu'il a façonné. Le déclin de son économie spéculative montre que ces salines offrent des possibilités de reconversion soit à travers des assèchements pour favoriser l'élevage, soit pour céder la place aux claires de l'économie ostréicole, soit pour la poldérisation en terres agricoles. L'estran, qui va devenir le cœur de la reconversion, illustre la dynamique d'élargissement de l'intégration juridique et économique d'un territoire. Ce monde de l'entre-deux, voué aux convoitises des goémoniers, des carriers et des éclusiers des pièges à poissons, devient au XIX^e siècle un estran des pêcheries. Cohabitent alors le modèle du paysan des écluses et celui du pêcheur inscrit, pêcheur des courtines sur les hauts fonds, puis de l'ostréiculture, car le dragage des huîtres, libéralisé sous la Révolution et la

Restauration, entraîne un épuisement des bancs. On passe ainsi graduellement à un estran aménagé, cadastré, encadré.

394

Les deux parties suivantes montrent l'impact de la dynamique des paysages sur la trajectoire des deux segments du territoire saintongeais. De Brouage à La Seudre, on assiste à des dynamiques différentielles. Sous Louis XIV, le havre de Brouage connaît déjà un déclassement. Les îles de Marennes et d'Arvert deviennent le cœur de l'activité saunière, mais là encore le défi reste le maintien des accès vers les chenaux et les ports de ce tissu irrigué par la Seudre et ses chenaux. La cartographie de la circulation fluviale traduit la déprise salicole : certains ports sont désaffectés, d'autres survivent à force de travaux, et certains sites déclassés sont réinvestis. En tenant compte de l'arrière-pays, on comprend pourquoi certains sites sont privilégiés. Les investissements se focalisent sur trois zones particulières, Marennes où il a fallu canaliser l'accès et établir une liaison avec la Charente, La Tremblade et L'Eguille où on assiste à une véritable reconstitution portuaire. L'activité de pêche est soumise aux mêmes fluctuations. La grande pêche appartient au passé, et l'avenir est aux poissons frais côtiers et surtout aux huîtres qui trouvent sur Bordeaux et Royan un marché très porteur. D'Oléron à la Charente, les mutations sont tout aussi importantes. À Oléron, les ports dépendent de la lutte contre la sédimentation qui les condamne. Sous l'Ancien Régime, les travaux réitérés qui mobilisent tous les acteurs sont vains à Saint-Denis et au Douhet alors que dans la première moitié du XIX^e siècle l'engagement de l'État et des investisseurs privés dans des projets privés de poldérisation après la loi de 1807 favorise le port de La Perrotine avant la montée en puissance de Boyardville, autour du chantier du fort. Sur la Charente Rochefort et Tonnay-Charente sont les bénéficiaires d'une concentration des activités. Rochefort se dédouble pour devenir un port marchand, dont la croissance du trafic est évidente dans la première moitié du XIX^e siècle. Tonnay-Charente, dont l'avenir semble limité sous l'Ancien Régime, connaît un fort développement au XIX^e siècle. Les ports amont de Saintes et Angoulême pâtissent de cette évolution, tout comme les ports fluviaux, véritables ports de campagne et de chargement de matériaux – pierres de Crazanne et de Taillebourg – tandis que les ports d'estuaire de Fouras, Aix, Port-des-Barques sont condamnés à la modestie et à assurer des missions de mouillage et de pilotage, ce qui ne peut faire oublier que l'estuaire assure aussi une fonction nourricière.

Ces trajectoires qui s'organisent autour de l'archipel portuaire traduisent les recompositions économiques et maritimes internes et le repositionnement de l'espace saintongeais dans les différentes dimensions de la géographie des échanges ; ce sont les deux parties suivantes. La déprise des salines frappe la Seudre quand Oléron connaît au XIX^e siècle une croissance de l'activité salicole.

L'activité agricole progresse par la croissance des surfaces herbagères. En revanche le vignoble recule quand il progresse sur la moyenne Charente, autour de Cognac. Ainsi le littoral de la Seudre subit un double traumatisme, avec la chute du sel et du vin ce qui libère les énergies nouvelles pour des reconversions nécessaires. Si l'on y ajoute les différentiels démographiques qui sous-tendent la demande saintongeaise, on assiste sur le littoral à un fort contraste entre la dynamique oléronaise et la recherche de voies alternatives sur la Seudre. Sur la Charente, Rochefort, le port militaire industriel au cœur de la révolution fer et vapeur, et Tonnay-Charente, port du cognac et charbonnier, connaissent une véritable croissance. Cette recomposition s'inscrit dans une reconfiguration des horizons commerciaux des ports saintongeais. Si les échanges maritimes locaux et internationaux sont maintenus, on assiste à l'effondrement des échanges nationaux qui reposaient sur le sel. Les navires venaient décharger à Rochefort ou La Rochelle avant d'aller prendre leurs cargaisons de sel et de vin en Seudre. Dans la première moitié du XIX^e siècle, le basculement du centre de gravité du commerce international se fait au profit de Tonnay-Charente. La mer des Pertuis est doublement victime de la chute du sel et du recul rochelais au XIX^e siècle. Quant aux ports de la Seudre et Oléron, finalement ils s'appuient sur une diversification de leurs activités où se mêlent les produits agricoles et bien évidemment la nouvelle économie conchylicole.

Dans cette métamorphose, le renouvellement des acteurs est essentiel. Les deux ultimes parties proposent une galerie de portraits de ceux qui relèvent le défi de la rupture de l'économie du privilège que constituait l'économie atlantique de la gabelle et de l'exclusif. Dans l'économie du privilège dominaient le monde de la ferme, celui des propriétaires de marais salants non résidents souvent d'origine bordelaise ou charentaise – noblesse, bourgeoisie, fournisseurs de la Marine. La Révolution est une rupture majeure. C'est le temps du repli foncier des anciennes élites. C'est l'avènement d'une nouvelle élite de marchands – Eschauzier, Garesche, Tolluire – qui s'emparent des leviers des pouvoirs locaux : mairies, conseils d'arrondissement, conseils généraux, tribunaux de commerce. Certains ont même des liens avec la haute banque parisienne. Ils disposent ainsi d'un réseau de relations qui leur permet de répondre à leur objectif majeur : obtenir les soutiens politiques et financiers pour effectuer les travaux nécessaires au maintien du réseau portuaire local. À Tonnay, la bourgeoisie locale, qui a bien négocié le virage révolutionnaire, s'est aussi renouvelée après la faillite d'Augier, comme précédemment, par mobilité géographique avec les Renault, Richard, Abbadi, Bizat qui ont su s'orienter vers le commerce des eaux de vie et de la houille.

Cette trajectoire se lit aussi dans la composition du monde des marins. L'aspiration de la Saintonge par les ports de commandements du système

atlantique, notamment Bordeaux, fait que le cabotage et la pêche ont été victimes de l'appel du grand large, et ne représentent que 25 % des effectifs au XVIII^e siècle. Au début du XIX^e siècle, la rétractation des armements au long cours a plusieurs conséquences : l'interruption de la filière de formation, l'abandon d'une partie des jeunes des campagnes de la filière maritime et le repliement de l'activité maritime sur les activités de pêche et de cabotage dans les bourgs littoraux. C'est un retour à la situation qui prévalait avant l'intégration dans les systèmes atlantiques. Dans ces bourgs littoraux où la bivalence pêche-viticulture ou saunage-dragage des huîtres avait maintenu le lien avec la mer, c'est de l'étran que vient le renouveau avec la professionnalisation maritime et la croissance des effectifs d'inscrits. L'ostréiculture se développe en associant des pêcheurs, des « coureurs de vases » collectant les huîtres, des sauniers qui ont transformé leurs œillets en viviers ou parcs. Ce sont aussi les débuts de la concession du domaine maritime, après sa reprise en main, pour contrôler le monde des ostréiculteurs. De vivier des équipages au long cours de Bordeaux et de La Rochelle, la Saintonge est devenue une terre d'inscrits et de concessionnaires se livrant à la conchyliculture sur le premier bassin atlantique : Marennes-Oléron.

Sur deux siècles, la trajectoire d'un espace littoral peut donc être menée à bien, en plaçant au cœur de la démonstration le maillage portuaire fait de ports petits et moyens. Il s'agit d'un modèle concret qui fait écho aux travaux de Gordon Jackson et d'Amélia Polonia. Cette étude se lit aussi comme une invitation à réécrire les trajectoires de littoraux des façades maritimes européennes sur des territoires ruraux disposant d'une guirlande de petits ports, à l'instar de la Saintonge. Plus au nord, on songe à l'Aunis et au pertuis Breton, mais aussi à la baie de Noirmoutier, à Bouin et Bourgneuf, au Pays Guérandais, à la presqu'île de Rhuys et au golfe du Morbihan. Vers l'Europe septentrionale, les littoraux scandinaves, suédois, danois et norvégiens font écho à l'organisation des littoraux ibériques d'Aveiro, de Porto et de Vigo.

CONSTRUCTION NAVALE TRADITIONNELLE ET MUTATIONS
D'UNE PRODUCTION LITTORALE EN PROVENCE,
FIN XVIII^e-DÉBUT XX^e SIÈCLE¹

Laurent Pavlidis

Université d'Aix-Marseille, décembre 2012

L'histoire de la construction navale a privilégié les études des arsenaux ou des grands chantiers. Elle a souvent négligé les entreprises plus modestes qui sont pourtant présentes dans la plupart des ports. Si les grands chantiers affirment leur puissance dès la fin du XVIII^e siècle, des installations traditionnelles plus modestes continuent de livrer des navires en bois destinés au commerce, à la pêche ou à la plaisance. Cette activité « traditionnelle », qui est surtout affaire d'entreprises privées et qui emploie une main-d'œuvre qualifiée, n'est pas un simple prolongement des pratiques du passé. Certes, les faits paraissent connus : les outils et les gestes sont pour la plupart multiséculaires, les types de bâtiments livrés tendent à s'uniformiser, l'apprentissage se déroule de semblable façon et la production décline au cours du XIX^e siècle. L'étude des chantiers de la France méditerranéenne invite cependant à pointer leurs spécificités et à suivre leurs transformations. Les raisons de la fin de la construction en bois et à voile se réduisent-elles au triomphe du navire en fer et à vapeur ? En posant cette question à l'échelle de l'espace provençal, nous nous proposons de rechercher les rythmes d'activité, de saisir les acteurs, décideurs et exécutants, impliqués dans ces entreprises et de décrypter les motifs, partagés ou propres à chaque chantier, du déclin.

Le corpus documentaire rassemblé est nécessairement vaste et divers étant donnée la quasi-absence d'archives d'entreprises, les destructions opérées au cours du XIX^e siècle dans les fonds publics – à propos de la construction de petits navires –, et la minceur des actes passés devant notaires. Les séries des Ponts et Chaussées, les archives des Douanes et celles du bureau Veritas, utilisées pour les années 1856 et 1867, les séries du Service historique de la

1 Cette thèse a été soutenue à l'université d'Aix-Marseille en décembre 2012, avec pour jury de soutenance : Gilbert Buti (Aix-Marseille), directeur de la thèse ; Martine Acerra (Nantes), rapporteur ; Christian Pfister-Langanay (u. du Littoral), rapporteur ; Sylviane Llinares (Bretagne-Sud), examinateur ; Jean-Marie Guillon (Aix-Marseille), président du jury.

Défense – Vincennes et Toulon – ainsi que les archives municipales apportent néanmoins de nombreux éléments. Elles forment le socle d'une recherche qui exige la constitution d'une base de données afin d'identifier au mieux les navires – types, tonnages, propriétaires –, et les lieux de construction. L'objet et l'image sont également mis à contribution dans cette recherche. Un travail de recensement systématique des représentations de bâtiments conservés dans les musées, les chapelles et les collections privées participe à la connaissance des productions traditionnelles. Les apports de l'archéologie sous-marine sont précieux mais limités, faute de fouilles systématiques.

Établir la hiérarchie des chantiers privés et suivre les changements au sein de celle-ci au fil du siècle considéré est la première étape de notre enquête. Marseille reste le foyer majeur de cette construction ; quant aux productions en bois de La Ciotat et de La Seyne, elles marquent le pas, tout comme celles de Toulon, Arles et Antibes. En revanche, à Saint-Tropez elles connaissent un réel essor, avec la livraison de grosses unités, tandis qu'à Martigues elles dominent le marché des bâtiments de petit cabotage. Au vrai, les productions de chaque chantier correspondent à des choix stratégiques. Les entreprises de Saint-Tropez abandonnent la production de tartanes et de « forts bateaux » pour concentrer leurs activités sur les bâtiments de long cours et de grand cabotage. La production est semblable à celle enregistrée à La Seyne, alors qu'à Marseille et à La Ciotat les entrepreneurs privilégient les activités de long cours.

Toutefois, la production d'un espace est souvent aussi le résultat d'impératifs environnementaux ou de choix administratifs qui échappent aux constructeurs. Ainsi, les contraintes géographiques – espaces, profondeur, accessibilité – rendent compte de la faiblesse des productions de Martigues et d'Arles. De même la modestie des espaces disponibles explique la production réduite d'Antibes et de Toulon où la place disponible est disputée par les besoins militaires. Il est néanmoins vrai que le manque d'espace pour construire est général à tous les chantiers traditionnels qui se trouvent parfois en concurrence avec d'autres activités et d'autres acteurs.

Les modifications affectent également les modèles lancés dans ces chantiers. Pour les navires de fort tonnage, les types méditerranéens – polacre, pinque, barque et brigantin – laissent rapidement la place aux formes atlantiques – brick, brig-goélette et trois-mâts-barques. Seule la bombarde, purement méridionale, résiste jusque dans les années 1830-1840, alors que l'emblématique tartane, trop souvent confondue avec le bateau, ne représente plus qu'une petite part de la production. Les matériaux de construction, en rien spécifiques à cette construction « traditionnelle », méritent pourtant d'être comparés – quantités, qualités, sources d'approvisionnement, coûts – avec ceux d'autres entreprises, y compris les arsenaux, bien que les impératifs ne soient pas identiques.

L'iconographie fournit des éléments de premier ordre pour conduire l'étude des types de bâtiments et suivre les techniques de construction : lancement avec ou sans mât ? par l'avant ou par l'arrière ? présence de machine à mâter ? Elle permet également d'aborder l'étude de la rationalisation des espaces sur ces chantiers aux infrastructures très modestes. La rationalisation s'effectue au début du XIX^e siècle, sous l'action de l'administration des ponts et chaussées, nouvelle gestionnaire des terrains et productrice de sources de première importance pour l'historien : les procédures d'amodiation.

Le cas de Marseille invite ainsi à suivre à la fois la discrétion et le nomadisme des chantiers de construction. Par ailleurs, parallèlement à la construction il est indispensable de se montrer attentif à une activité complémentaire et en rien marginale, à savoir la réparation navale. Les chercheurs ont été assez peu attentifs à cette activité qui est pourtant étroitement liée par de multiples attaches – techniques, économiques et humaines – à la construction. Seuls les mémoires statistiques de l'Inscription maritime pour la Restauration et la Monarchie de Juillet proposent quelques données. En revanche, les registres *Veritas*, si bavards et pourtant si peu consultés par les historiens, indiquent les divers passages aux chantiers pour l'entretien des bâtiments. L'ex-Compagnie Marseillaise de Réparations, qui devient Chantiers navals de Marseille, comme les Ateliers Terrin du XX^e siècle, sont les héritiers directs de cette activité portuaire.

Pour évaluer au mieux la construction navale provençale, notamment en la comparant avec d'autres espaces de production, et pour mieux saisir les raisons des difficultés observées à partir du milieu du XIX^e siècle, il faut procéder à des changements d'échelles d'observation : se rendre en Ligurie (Varazze), en Grèce (Syra), en Catalogne et en Amérique de Nord (Québec). La comparaison avec la production de ces espaces semble indiquer que ce sont les lois de libre échange votées sous le Second Empire, plus que les mutations technologiques, qui ont été néfastes à la construction traditionnelle provençale malgré l'excellente qualité des bâtiments livrés à de modestes ou puissants armateurs.

Les acteurs de cette construction navale traditionnelle restent paradoxalement difficiles à atteindre. Les constructeurs, et plus encore les ouvriers des chantiers, des calfats aux charpentiers en passant par les peintres ou les couturières de voile, restent largement silencieux dans notre documentation. Il est très difficile de suivre la diversité de leurs activités, de comprendre leurs mobilités entre les chantiers, de saisir les éventuels passages dans les arsenaux, et de pointer d'éventuels transferts de technologies. Cette dimension humaine peut difficilement être renseignée comme il serait indispensable de le faire. Certes, les itinéraires de quelques constructeurs comme Jacques Bory, Augustin Fabre, Michel Gatusso ou Joseph Vence, peuvent être reconstitués mais ils ne sauraient prétendre être représentatifs de l'ensemble des parcours professionnels des acteurs de cette activité.

Par ailleurs, outre une contribution à une meilleure connaissance de la construction navale traditionnelle des chantiers privés en Provence au XIX^e siècle, cette recherche se veut également une invitation à la valorisation et à la conservation du patrimoine maritime portuaire.

MÉMOIRES ET THÈSES D'HISTOIRE MARITIME
SOUTENUS EN 2012 ET 2013

UNIVERSITÉ DE POITIERS

Master 1

2012

BONNIN, Audrey, *Le Fier Rodrigue. Histoire atypique d'un vaisseau. 1779-1780* (dir. Jacques Péret).

DINET, Tiffany, *La Flottille de la Charente: les hommes, les navires et les cargaisons dans les années 1760* (dir. Thierry Sauzeau).

HUET, Laura, *L'Économie du naufrage en Nouvelle-France entre 1715 et 1763* (dir. Thierry Sauzeau).

2013

CLOUTOUR, Marie, *Passagers vers les « Isles » à partir des rôles d'équipage des navires de commerce du port de La Rochelle (1770-1788)* (dir. Thierry Sauzeau).

Master 2

2013

BENNAISSA, Julie, *Pour une histoire comparative des corsaires français et des privateers anglais dans la Manche durant la Guerre d'Indépendance américaine* (dir. Jacques Péret).

GIRET, Amélie, *Pour l'écriture maritime d'une histoire de l'Acadie française: sources et ressources* (dir. Thierry Sauzeau).

HUET, Laura, *L'Activité économique en Acadie et le contexte colonial atlantique: un marché lucratif lié au cabotage acadien? (1667-1755)* (dir. Thierry Sauzeau et Grégory Kennedy, Poitiers/Moncton, Canada, New Brunswick).

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE

Doctorat d'histoire

PAVLIDIS, Laurent, *Construction navale traditionnelle et mutations d'une production littorale en Provence de la fin du XVIII^e au début du XX^e siècle*, décembre 2012 (dir. Gilbert Buti).

Doctorat d'histoire et d'archéologie

DIEULEFET, Gaëlle, *Les Voies détournées du commerce en Méditerranée : constantes portuaires et commerce interlope de la mer des Baléares à la mer Tyrrhénienne (XV^e-XVIII^e siècles)*. *Nouveaux apports céramologiques*, novembre 2013 (dir. Henri Amouric).

IV

Comptes rendus

COMPTES RENDUS

Éric Guerber et Gérard Le Bouëdec (dir.), *Gens de mer. Ports et cités aux époques ancienne, médiévale et moderne*, Rennes, PUR, 2013, 307 p.

Ce recueil rassemble quinze communications présentées lors d'un colloque tenu en 2009 à Lorient sur les gens de mer et leur intégration dans la société politique des villes portuaires. L'approche combine des études de cas avec des mises au point plus globales et, comme l'introduction générale le souligne, elle se veut la plus large possible afin d'ouvrir la voie aux comparaisons dans le temps, de l'Antiquité à la fin du XVIII^e siècle, et dans l'espace – Méditerranée, Atlantique, mer Baltique. Le concept de « gens de mer » a été pris lui aussi dans un sens large : « gens de navires », « gens du port », marchands et négociants. Il est présenté dans l'introduction afin de tenir compte des différentes acceptions retenues au fil des articles selon la période et l'espace géographique traités et en fonction de la documentation mise en œuvre (p. 8-14). L'autre volet de la problématique : « l'intégration dans la société politique des cités portuaires » est lui aussi préalablement défini (p. 15-18). Le terme ville, d'un sens plus général vu la variété des niveaux urbains abordés et la chronologie longue adoptée, eût été préférable à celui de cité.

La difficulté de la tâche au regard du propos de départ a conduit les directeurs de la publication à adopter une présentation chronologique : Antiquité, Moyen Âge et Époque moderne, à la suite d'un premier groupe d'articles tournant autour de la notion d'« enjeu portuaire ». Les titres des 2^e, 3^e et 4^e parties reflètent une évolution qui de « L'intégration des nauclères dans les conseils en Asie Mineure à l'époque impériale » aux « Marchands et négociants dans les municipalités portuaires à l'Époque moderne », en passant par « L'accession des marins et des marchands aux fonctions de gouvernement à l'époque médiévale », s'accompagne à partir des derniers siècles du Moyen Âge de l'éviction progressive des gens de mer des organes de décision urbains au profit des marchands et des négociants. Cela n'est pas un des moindres mérites de cet ouvrage que d'avoir mis en lumière cette évolution.

L'implication des gens de mer dans la vie civique paraît une réalité dans l'Antiquité, du moins à la lumière des deux cas étudiés : le recrutement des bouleutes bithyniens parmi les métiers de la mer (H.-L. Fernoux) et la place des nauclères dans la vie civique à Éphèse (F. Kirbihler). Cette présence marquée des

gens de mer découle de la relation forte à la mer des villes littorales présentées dans la première partie, que ce soit les cités grecques à l'époque impériale (A. Gangloff) ou les cités navarques de Syrie, Cilicie et Pamphylie (E. Guerber). Cette situation prévaut encore au début du Moyen Âge dans le monde byzantin où les marins et les marchands conservent un certain poids politique (J.-C. Cheynet). Cette communication placée en tête de la troisième partie consacrée au Moyen Âge montre la relativité du découpage par grandes périodes historiques pour l'étude des évolutions sociales et politiques. Afin de pouvoir s'interroger sur une éventuelle continuité du schéma antique dans le temps, au moins au sein du monde méditerranéen, et avant d'aborder l'Atlantique et la Baltique avec le reste des communications, la place des milieux maritimes dans la genèse de l'État génois (G. Jehel) aurait mérité d'être présentée avant le cas rochelais.

406

Lorsque l'on aborde les trois études consacrées à La Rochelle (M. Tranchant), à Lübeck et Stralsund (U. Kypta et T. Geelhaar), et aux villes portuaires de la Cantabrie (J. Solórzano), desquelles nous rapprocherions volontiers le cas de Bordeaux traité dans l'introduction (S. Lavaud), le basculement n'est pas seulement spatial mais aussi chronologique, en propulsant le lecteur au bas Moyen Âge. La difficulté de comparer des villes de taille différente et disséminées du golfe de Gascogne à la Baltique est en partie compensée par l'exemplarité relative des cas abordés. Dans les villes cantabriques, comme à Lübeck et à Stralsund, les gens de mer – pêcheurs et marins – arrivent encore, bien qu'à grand peine, à faire entendre leur voix face aux marchands qui dominent les municipalités. En revanche, ils ne sont plus guère audibles à Bordeaux et à La Rochelle où les marchands l'emportent dans les instances dirigeantes. Si la municipalité de Bordeaux mobilise en période de crise quelques moyens navals, ni les équipages ni ceux qui les commandent ne sont des membres en vue de la commune.

Le triomphe des marchands et des négociants est patent à l'Époque moderne et se vérifie dans les quatre études rassemblées, que celles-ci présentent des cas précis tels que la composition de la Chambre des Comptes de Nantes (D. Le Page) et l'intégration des étrangers à Lorient (G. Le Bouëdec), ou qu'elles proposent une approche plus globale sur la présence des marchands dans les municipalités des villes portuaires françaises (G. Saupin) et dans celles du nord de l'Europe (P. Pourchasse).

Les gens de mer et les villes portuaires apparaissent comme des objets de recherche à part entière même si l'approche diachronique a ses limites, comme les coordinateurs le reconnaissent en conclusion. L'intégration des gens de mer dans la société politique des villes portuaires connaît une tendance au recul de l'Antiquité à l'Époque moderne. S'agit-il pour autant d'une particularité propre

à ces villes ? Ne faudrait-il pas y voir une variante aux époques médiévale et moderne d'un processus de subordination économique et de marginalisation politique des « menus » face aux « gros » ou aux élites qui profitent de la dynamique inverse ? Les gens de mer constitueraient alors des indicateurs permettant d'identifier dans les villes portuaires des mutations urbaines plus globales. Le danger serait donc de s'enfermer dans une histoire qui se voudrait trop strictement maritime. Le lecteur puisera dans la lecture de cet ouvrage une belle collection d'éléments de comparaison et une stimulante invitation à poursuivre les recherches.

Michel Bochaca

Pierre Prétou et Denis Roland (dir.), *Fureur et cruauté des capitaines en mer*, Rennes, PUR, 2012, 336 p., in-4°

Voici un livre magnifique : remarquablement illustré et composé, il confirme la qualité des Presses universitaires de Rennes et leur capacité à réaliser des publications de haut niveau. Parmi les caractères excellents qu'il faut mettre en valeur, je soulignerai d'abord le lien très clairement établi entre le texte et les illustrations, même si, comme cela est difficilement évitable, à tel ou tel endroit il n'a pas été possible de le réaliser convenablement ; dans quelques cas également, le commentaire permettant de comprendre l'illustration est trop succinct. Mais c'est rare, et il y a au contraire un très grand nombre de passages réussis à cet égard : par exemple p. 40 à propos de la disposition des hamacs sur le Bedford (1775), ou les p. 66-67 qui concernent les punitions. La recherche de ces illustrations et les choix opérés ont été menés de façon remarquable.

Plusieurs développements sont très réussis, tel le texte de Serge Linkès : « Être le fils d'un capitaine cruel : traces et effacements d'un terrible héritage de Chateaubriand » (p. 170-179), à propos de l'activité négrière de son père, même si l'on aurait pu se dispenser de la « tête de jeune négresse » de Géricault qui n'est ici qu'une pure illustration accompagnée d'un commentaire dont, pour une fois, on ne voit pas bien ce qu'il apporte au texte. Il en va de même de l'excellente mise au point d'Alain Morgat sur « les relations entre les officiers de marine et les savants dans les voyages de découvertes français du XVIII^e siècle » (p. 256-275), ou de celle de Philippe Hrodej sur « mutineries et forbanerie » (p. 204-221). On a encore de très bonnes mises au point sur « les officiers de la marine à voile » lorsque le sujet est réellement abordé (p. 50-69), sur « les capitaines maîtres à bord : discipline, tyrannie et mutineries » (p. 70-117), œuvre des directeurs du volume, Pierre Prétou et Denis Roland, qui sont également les auteurs d'un chapitre tout à fait intéressant : « L'écran noir des peurs bleues : les capitaines dans les représentations contemporaines » (p. 118-137), dans lequel les tableaux et le cinéma sont utilisés d'excellente manière.

On peut ajouter qu'en dehors de celui de Laurence Cornu (« Autorité et confiance : capitaines et seconds chez Conrad », p. 308-331), texte philosophique ce qui est en soi tout à fait intéressant, mais dont on a du mal à voir ce qu'il apporte, et qui n'aborde cette vaste question que sous un angle très restreint, l'ensemble des textes retiennent l'attention du lecteur et l'intéressent. Pourtant, je n'ai cessé d'éprouver un réel malaise en lisant l'ouvrage : à quoi sert de proposer un titre qui n'est pas respecté ? Une grande partie des textes rassemblés ne concerne que très marginalement ou même pas du tout le sujet. Il en va ainsi de « Satan maître à bord », des « clameurs de l'enfer flottant », des « chirurgiens embarqués », des « convois de forçats », de « la tyrannie du charbon » et de l'étude consacrée à « Typhoon » de Joseph Conrad, ce qui fait beaucoup ! En outre, le texte consacré aux « marins étrusques » est plus une recherche du sujet que le traitement de celui-ci ; quant au premier développement : « les pouvoirs extraordinaires : les fondements culturels de l'autorité à bord » (p. 14-32), il tourne plus à une histoire maritime générale qu'à une mise en perspective du sujet. Et il manque soit une solide introduction soit une belle conclusion qui aurait effectivement synthétisé ce qu'il faut savoir par rapport à ce sujet fort intéressant : « fureur et cruauté des capitaines en mer ».

Certes, il s'agit de la publication d'un colloque et nous savons tous que certains intervenants prennent des libertés par rapport au sujet ou aux thèmes proposés, mais ce n'était pas une raison pour laisser filer l'ensemble et donner un titre non respecté, ni pour ne pas traiter à un moment de manière synthétique le sujet. C'est dommage pour un ouvrage aussi magnifique et à plusieurs reprises aussi pertinent que plaisant.

Jean-Pierre Poussou

Philippe Haudrère, *Les Français dans l'océan Indien, xvii^e-xix^e siècle*, Rennes, PUR, 2014, 330 p.

Le présent volume a pour objectif de remettre en circulation certains textes que Philippe Haudrère a publiés entre 1980 et 2011 au cours de ses recherches sur la Compagnie française des Indes orientales, sa logistique et ses activités mixtes entre État et négoce privé, sorte d'ancêtre de nos actuels partenariats publics-privés. Cette initiative s'inspire de célèbres précédents consistant à rééditer une partie significative de la bibliographie d'un historien, tel que cela fut le cas, par exemple, pour Pierre Jeannin et ses *Marchands du Nord* en 1996.

Cette sélection de vingt-sept contributions réparties en quatre thématiques forme une modeste partie de la vaste production de Philippe Haudrère, celle-ci comprenant plus de cent vingt-cinq articles, livres, participations à ouvrages ou colloques. Le choix effectué permet cependant d'apprécier l'éventail des approches de l'historien. Partant de l'analyse économique qui était au cœur de

sa thèse, soutenue en 1987, l'auteur a rapidement approfondi certains facteurs de la réussite ou de l'échec de la Compagnie, tels que l'impact de la navigation, le jeu des acteurs ou, encore, la participation de ses marins aux explorations d'espaces et mers lointaines, australes ou pacifiques.

La première partie évoque la mise en place et la logistique de la compagnie à monopole. Il s'agit de retracer la construction de l'outil économique, avec ses partenaires, ses personnels, ses réglementations et quelques-uns de ses résultats commerciaux. La partie suivante s'intéresse aux conditions matérielles du commerce lors de la partie dynamique de l'activité : le voyage aller et retour. La route et la navigation sont évoquées au prisme des coûts et techniques de construction navale ou des risques multiples encourus du fait des pirates, des naufrages, de la précaire santé des équipages ou de la médiocrité des cartes. La troisième partie installe le lecteur à terre, aux Indes, dans les comptoirs, aux côtés des commerçants, missionnaires, marins et personnels administratifs. Il y est question de certains monopoles, telle la frappe des monnaies, et des conséquences de l'activité commerciale et financière sur les fortunes personnelles ou celles de la Compagnie. L'ouvrage s'achève avec le thème « Marine et Colonisation ». Il replace l'itinéraire de la Compagnie des Indes française dans l'histoire commune, que l'on peut qualifier de globale ou de connectée, aux quatre continents et aux trois océans du monde alors connu. Entre projets d'implantation et d'exploitation, tentatives de redéploiements stratégiques, explorations dramatiques du Pacifique et échecs commerciaux, cette partie, qui s'extrait du cadre strict d'existence de la Compagnie pour aborder le XIX^e siècle, offre une relecture féconde de la politique française dans l'océan Indien et ses périphéries.

Ainsi constitué, l'ouvrage présente un certain nombre d'avantages incontestables. La qualité de l'appareil critique, marque de reconnaissance du chercheur de haut niveau, n'est jamais prise en défaut. Elle permet au lecteur d'apprécier l'éventail des sources consultées et citées auxquelles il peut retourner si nécessaire. Rien n'est sec non plus dans cette construction historique : l'art de la narration perdure d'un chapitre à l'autre, qu'il s'agisse de décrypter d'obscur comptes commerciaux accompagnés de graphiques et de tableaux, ou de relater la navigation fatale de Marion-Dufresne dans la Mer du Sud. Par ailleurs, mais ce n'est pas une nouveauté pour les lecteurs fidèles de Philippe Haudrière, il ressort de l'ouvrage sa capacité, visible depuis sa thèse où tout était déjà en place pour ses futures recherches, à élargir son analyse à d'autres domaines que celui de l'économie marchande de la Compagnie. Il excelle en particulier à souligner tous les impacts et les effets induits de l'activité principale. Il décèle la cascade des profits et des profiteurs, des stratégies d'adaptation et du double jeu, l'ancrage de l'interlope comme l'art de profiter des différents monopoles

exercés par les compagnies étrangères présentes sur les territoires proches des implantations françaises. Et que dire des jeux financiers ou de l'agrément du bimétallisme asiatique ?

Spécialiste incontesté de cette Compagnie française des Indes, Philippe Haudrère a aussi établi des comparaisons avec ses homologues européennes sans que cela paraisse vraiment dans le choix des articles réédités ici. On peut le regretter. Quoiqu'il en soit, le présent ouvrage constitue un socle de connaissances d'une richesse incontestable pour qui voudrait poursuivre le chemin. Et si aujourd'hui, du moins depuis les apports des *subaltern studies* et de l'histoire globale des années 2000 qui ont renouvelé l'étude de l'espace indo-asiatique, les travaux de Philippe Haudrère pourraient paraître d'une autre école historique, ils n'en sont pas moins indispensables à cette histoire impériale que pratiquent nombre de chercheurs soucieux de saisir les jeux de confrontation mondiaux. Il en est pour preuve le dernier numéro des *Annales historiques de la Révolution française* titré *les Indes orientales au carrefour des Empires* qui propose d'aborder le sous-continent indien comme un exemple des porosités et transferts, volontaires ou induits, s'exerçant dans cette vaste « zone géopolitique et multiculturelle ».

410

Martine Acerra

Gilbert Buti et Philippe Hrodej (dir.), *Dictionnaire des corsaires et pirates*, Paris, CNRS Éditions, 2013, 990 p.

Que Gilbert Buti et Philippe Hrodej se rassurent, « l'aventure sans fin et téméraire » qu'ils ont entreprise trouve ici une concrétisation d'un grand intérêt et à la postérité évidente. Le *Dictionnaire des corsaires et pirates* n'est pas une production supplémentaire dans une historiographie déjà très riche sur ces questions. Même si les auteurs s'en défendent, cette somme fait un état de la recherche sur la guerre de course et la piraterie à l'Époque moderne en agrégeant les travaux passés et d'autres plus neufs ou en cours de gestation. Cet ouvrage ne vient pas combler un vide historiographique, il est au contraire un outil pour naviguer dans un océan de références françaises et étrangères – la bibliographie comporte près de 2 000 titres –, pour compléter ou amorcer une recherche. D'un point de vue formel, il dispose de tous les outils permettant un usage aisé : un atlas de six cartes localisant les principaux ports de course en Europe, en Amérique, dans l'océan Indien et en mer de Chine, ainsi qu'un très utile glossaire situé en fin de volume. Ce n'est pas nécessairement l'usage dans la confection des dictionnaires, mais on peut regretter l'absence d'un répertoire des notices qui aurait facilité grandement la progression, mais là n'est pas l'essentiel.

Ce genre d'aventure éditoriale procède toujours de choix et de renoncements qui sont ici parfaitement assumés par les auteurs et qui apparaissent pertinents

au regard de l'immense matière à traiter. Ainsi, d'un point de vue spatial, ce sont les eaux européennes et l'espace atlantique qui occupent une grande partie des contributions, de même que l'Époque moderne, c'est-à-dire les XVII^e et XVIII^e siècles, où se situent « les temps forts de la piraterie et de la course », forme la trame chronologique. Ces choix se justifient pleinement et permettent au dictionnaire de conserver une certaine unité. Au reste, la période ultra-contemporaine, l'espace asiatique et la côte orientale africaine bénéficient de quelques textes qui autorisent une mise en perspective sur le temps long de ces phénomènes de course et de piraterie tout en mesurant ce qui fait leurs spécificités d'une période à l'autre – Malacca, Asie du Sud-Est, Somalie.

Les presque 600 notices se distribuent selon trois catégories : en majorité, des entrées biographiques dans lesquelles on retrouve le portrait d'hommes marquants, et parfois entrés dans l'imaginaire collectif – Jean Bart, Duguay-Trouin, Surcouf... –, qu'ils aient été corsaires, ou également armateurs. Toutefois, place est faite à des hommes moins connus, un « échantillon d'obscur » qui permet de révéler le rôle de certains ports ou de certaines régions dans l'activité corsaire ; on pense par exemple au littoral nord de la Bretagne ou à la course provençale qui ne semble pas avoir bénéficié d'autant de travaux que le Ponant. Les notices géographiques occupent également une place importante en faisant la part belle à de « grands ports corsaires » – avec toute la prudence qu'impose cette expression –, ou à des zones stratégiques de la course et de la piraterie, et c'est l'occasion de faire partager au plus grand nombre des connaissances éparpillées, en cours de renouvellement ou d'un accès difficile – les textes consacrés aux rives orientales de la Méditerranée, aux États-Unis... Enfin, une place a été accordée à quelques notices thématiques qui viennent apporter une profondeur de champ salutaire et lier entre eux bien des personnages – Barbaresques, flibustiers, course états-unienne...

En construisant l'ouvrage autour de l'action corsaire et de ses meneurs, c'est une course et une piraterie au « ras des vagues » qui a été globalement privilégiée au détriment d'une histoire au « ras du quai » qui insisterait davantage sur les résultats de cette activité qui, si elle est un fait militaire évident, recouvre une dimension économique importante qui ne se limite pas aux seuls corsaires et à leurs armateurs. En suivant la prise dans les ports, c'est un microcosme social encore peu connu, constitué d'administrateurs, d'experts de petits marchands et d'artisans, qui s'immisce dans l'histoire de la course, et qui invite l'historien à dépasser les seuls calculs de profits. Descendre dans les cales, circuler sur les quais et dans les magasins des ports pour prendre la mesure de la nature des prises et appréhender les hommes chargés de les évaluer et de les liquider permettra d'ouvrir de nouveaux champs de recherche ou d'en approfondir d'autres. Les partis pris de Gilbert Buti et de Philippe Hrodej n'ont pas été cela,

et il ne faut pas le regretter. En sus de tous les atouts évoqués précédemment, qui conduiront cet ouvrage à devenir un outil de référence, tout son intérêt, et ce n'est pas la moindre de ses qualités, réside dans le stimulus qu'il provoque chez les historiens soucieux de poursuivre des recherches sur ces thèmes passionnants.

David Plouviez

Jacques Charpy, avec la collaboration de Marc Fardet, préface de Denis Woronoff, *Un ingénieur de la Marine au temps des Lumières. Les carnets de Pierre Touffaire (1771-1794)*, Rennes, PUR, 2011, 628 p.

412

Pierre Touffaire, ingénieur des ports et arsenaux de la Marine à Rochefort est l'auteur d'un journal tenu pendant dix-sept années, du 23 septembre 1777 au 30 août 1794. Précisons que la spécialité de cet ingénieur n'est pas la construction navale. Il est un architecte de la pierre, un aménageur, un urbaniste, et aussi un homme du fer et des armes, qui a eu en charge la construction de la fonderie d'Indret en 1778, et qui participe à la création de celle du Montcenis au Creusot de 1781 à 1784. À Rochefort, il s'est occupé de l'aménagement de l'arsenal et de la ville et a construit le nouvel hôpital de la Marine. Les sept carnets, conservés par les descendants de Pierre Touffaire, occupent près de 400 pages dans l'ouvrage. Pour rendre intelligible le récit de sa vie quotidienne, il fallait enrichir la publication avec un appareil informatif et critique. L'introduction de 29 pages propose un inventaire des sources disponibles, une biographie de l'ingénieur qui éclaire ses origines sociales, sa vie familiale, son parcours professionnel, et enfin ses idées. 225 pages complètent l'édition des carnets dont 84 pages de documents annexes allant de 1774 à 1794. Ces documents retranscrits, eux aussi inédits – lettres, mémoires, rapports, comptes –, provenant pour l'essentiel des archives privées, sont d'une très grande richesse. Le dernier document présenté est d'ailleurs l'inventaire après décès de Pierre Touffaire effectué au Port-la-Montagne – Toulon – où il avait été affecté pour la remise en état de l'arsenal en mars 1794. Un index des noms de lieux, une chronologie des séjours et des déplacements, une généalogie, des notes biographiques, et une bibliographie succincte permettront au lecteur de se repérer dans le flot d'informations que délivrent les carnets. L'insertion d'un cahier couleur de 14 pages vient agrémenter le livre : y sont reproduits le portrait de l'ingénieur, des extraits des carnets manuscrits, des plans – Indret, Le Creusot, Rochefort – et des cartes des lieux de séjour. Ces cartes contemporaines laissent voir le réseau autoroutier et auraient mérité un traitement plus conforme à la géographie des communications du temps de Touffaire.

Comment rendre compte de la richesse de ces écrits du for privé ? La lecture des carnets exige de la patience car la prose de l'ingénieur est assez sèche, concise, sans fioriture particulière. Pierre Touffaire consigne en peu de mots

les événements de sa journée : deux ou trois lignes le plus souvent suffisent pour dire en quoi elle consiste. Toutefois, le lecteur tenace apprendra beaucoup sur sa famille, ses amis, ses biens, ses conditions de vie matérielle, sa santé, sa carrière, son activité professionnelle. Pierre Toufaire offre, par exemple, à ses amis fidèles d'excellents vins de Bordeaux, du chocolat, des huîtres, des dindes aux truffes en 1780. Propriétaire terrien dans les environs de Châteaudun, d'où il est originaire, il acquiert un domaine de 370 hectares en 1779, le château de la Croiserie, comprenant parc, chapelle et huit métairies. Le lecteur qui cherche des faits précis, en quête d'un sujet de recherche spécifique, trouvera son bonheur sur l'histoire de Rochefort ou d'Indret, sur son œuvre d'architecte et d'ingénieur, sur le travail des entrepreneurs et des ouvriers, sur les coûts de la main-d'œuvre et des matériaux. Homme de projets et de terrain, Pierre Toufaire raconte au fil des jours, avec brièveté et précision, tout ce qui a nourri une intense activité en de multiples chantiers – quais de Royan, collègue de la Madeleine à Bordeaux, hôtel de ville de Châteaudun. Il est un homme des Lumières, et les carnets renvoient donc à tout ce qui le caractérise au temps de Louis XVI : les nouvelles du monde, l'engouement scientifique, le désir d'apprendre, la sociabilité culturelle, le théâtre avec la comédie qu'il apprécie – il va 53 fois au spectacle en 1778 sur les 102 journées passées à Nantes –, la fréquentation de la chambre littéraire et ses achats de livre, les voyages. Reste à évoquer le grand événement que fut la Révolution, présente dans les commentaires quotidiens. Si Pierre Toufaire paraît relativement bien informé de l'actualité, il est aussi plus spectateur qu'acteur. Il enregistre les événements avec un certain détachement. Ce qui laisse perplexe Denis Woronoff dans la préface de l'ouvrage qu'il consacre au contexte industriel de la période des carnets et lui fait écrire : « Aurait-il retenu la leçon du philosophe, ne devoir s'inquiéter que de ce qui dépend de soi ? » Quelles que soient les remarques que l'on puisse faire sur le laconisme de ses écrits, Pierre Toufaire distille par petites touches, avec brièveté et précision, un nombre considérable d'informations dans ses carnets dont la valeur historique est incontestable. Ils ouvrent des perspectives sur l'histoire des réseaux, des techniques et des savoirs, dans une période charnière. Enfin, ils permettent de comprendre quelle pouvait être la vie quotidienne d'un ingénieur-architecte des Lumières finissantes.

Sylviane Llinares

Bruno Marnot, *Le Refus du déclin : le port de Bordeaux au XIX^e siècle*, Pessac, Presses universitaires de Bordeaux, 2012, 349 p.

Alors que nous disposions d'ouvrages sur les autres grands ports français au XIX^e siècle, notamment Marseille et Le Havre, pour Bordeaux aucune étude d'ensemble n'avait été réalisée jusqu'ici. Le livre de Bruno Marnot est donc

très important, aussi bien au plan national que pour l'histoire du Sud-Ouest aquitain. Il est, en outre, excellent.

Ce port était sans doute celui à propos duquel les préjugés et les idées fausses étaient les plus répandus, les contradictions de l'historiographie également, tant l'écriture de l'histoire du XIX^e siècle bordelais a été déviée par l'excellence qu'avait connue son emporium au XVIII^e siècle. Le fait qu'il ait été alors un port d'envergure mondiale avait pour conséquence que le XIX^e siècle était vu sans cesse sous un angle défavorable, et d'ailleurs les contemporains eux-mêmes n'eurent de cesse de vouloir lutter contre ce qu'ils considéraient comme une régression. C'est pourquoi Bruno Marnot a intitulé avec raison son ouvrage : « le refus du déclin ». Pourtant son trafic à la fin du XIX^e siècle est très supérieur à ce qu'il était au siècle précédent ; quant à la population de la ville elle a un peu plus que doublé, ce à quoi il faut ajouter un premier développement, très notable déjà, des banlieues. Au risque de surprendre les lecteurs, voire de heurter les Bordelais toujours attachés à leur « âge d'or » du XVIII^e siècle, n'hésitons pas à l'écrire : entre le port de la fin du XIX^e siècle et celui du règne de Louis XVI il n'y a aucune mesure, et Bruno Marnot nous le montre fort bien.

414

Le plan qu'il a choisi s'imposait, à cette nuance près que j'aurais plutôt placé la deuxième coupure autour de 1880 et non de 1870 car à ce moment là on est encore sur la lancée du Second Empire. Quoiqu'il en soit, l'auteur nous montre donc que durant la Restauration et la Monarchie de Juillet les Bordelais ont été à la recherche des positions anciennes, tout en souhaitant les améliorer. D'où ce beau titre : « la quête d'un nouvel âge d'or (1815 – années 1840) », p. 19 à 110, cette première partie étant nourrie des travaux de Silvia Marzagalli et Philippe Gardey auxquels Bruno Marnot donne une dimension plus large en fonction de son sujet. Sous l'impulsion d'un groupe du négoce « qui s'est renforcé sous le Consulat et l'Empire, notamment parce qu'en son sein la relève fut vigoureuse » (p. 35), Bordeaux s'est efforcé de retrouver son rôle passé, malgré un port « non fonctionnel », notamment pour l'accostage des bateaux (p. 46), et malgré l'insuffisante industrialisation régionale, qui était un handicap auquel s'ajoutaient les retards et lacunes des voies de transport, qui étaient encore « à la fin des années 1840... nettement insuffisantes avec le reste de l'espace national » (p. 77). Une reprise s'effectua que vinrent cependant remettre en question la crise économique de la fin de la Restauration et les difficultés du commerce français au début des années 1830 : « le commerce de Bordeaux en valeur stagna globalement entre 1834 et 1843 » (p. 41). Même si la crise affecta l'ensemble des ports français, elle mit définitivement fin ici aux espoirs encore très forts de ressusciter un commerce colonial sur le modèle du XVIII^e siècle, ce qui était inévitable dans la mesure même où le commerce antillais qui faisait de Bordeaux le centre d'une redistribution européenne des produits coloniaux,

sucré, café, indigo, ne correspondait plus au monde nouveau qui s'était développé après les *French Wars* : alors qu'au XVIII^e siècle Bordeaux redistribuait dans toute l'Europe les produits antillais, désormais il n'était plus qu'un « port national d'importation des produits coloniaux » (p. 30). Au début des années 1830, ce qui est essentiel à Bordeaux c'est le choix par le négoce du passage au libre-échange d'un côté, et de l'autre l'orientation vers de nouveaux horizons pour lesquels ce port joua un rôle pionnier : l'Extrême-Orient, l'Inde anglaise et les Mascareignes, la côte occidentale de l'Afrique subsaharienne, surtout l'Amérique du Sud avec Valparaiso comme plaque tournante. Quelques noms sont essentiels ici, en particulier ceux de Balguerie junior, de Baour, de Bordes, de Balguerie-Stuttenberg, de Ballande et déjà de Maurel et Prom. L'auteur voit dans tout cela une « reconstitution des forces » après la tourmente des années 1792-1815 ; on pourrait plutôt parler d'une nouvelle vitalité dans la mesure même où les directions prises sont de plus en plus différentes de ce qu'elles étaient auparavant.

Ces nouvelles orientations, l'amélioration des liaisons avec l'intérieur du Sud-Ouest entraînèrent des résultats assez remarquables puisque sous le Second Empire le port de Bordeaux connut une très bonne période, ce que Bruno Marnot appelle « le zénith impérial (années 1850-années 1870) », époque marquée par « une ambiance saint-simonienne » dans laquelle Michel Chevalier tint une place considérable, ce qui « prépara le terrain aux grandes réalisations des Péreire sous le Second Empire » (p. 77). Certes, les liens traditionnels sont maintenus, notamment avec les Antilles, mais ce qui tire l'activité bordelaise, ce sont les échanges avec les deux Amériques, malgré l'absence de lignes directes avec les États-Unis. Bordeaux est alors le grand port français pour le Cap Horn, mais de plus en plus de retours se font au Havre (p. 127), ce qui est un signe de faiblesse lié à l'éloignement du débouché parisien. Même si les quantités n'étaient pas encore considérables, les marchés coloniaux furent de plus en plus un terrain d'activité important pour les Bordelais, la percée la plus éclatante étant la réussite de Maurel et Prom dans le trafic des arachides du Sénégal. Il y eut aussi la Cochinchine avec les Denis et la Nouvelle-Calédonie qui permit aux Ballande de jouer un rôle essentiel dans les relations entre l'Océanie française et l'Europe. Ce développement des liaisons lointaines ne saurait faire oublier que la croissance fut globale : le petit cabotage s'accrut des deux tiers entre 1858 et 1870 (p. 159). Malgré cette mondialisation de ses horizons, le port de Bordeaux garda un trafic majoritairement axé sur l'Europe – mais avec un changement très net d'orientation puisque l'Europe du Nord avec laquelle les liens étaient si anciens ne cessa de régresser en pourcentage au profit des îles Britanniques et de l'Europe du Sud. Dans le contexte d'un passage de plus en plus marqué de

la navigation à voile à la navigation à vapeur (p. 178-179), Bordeaux avait ainsi développé des liaisons à l'échelle du monde tout entier avec un réel succès : ce fut sans aucun doute un apogée de son activité maritime qu'accompagna un développement industriel surtout marqué dans les constructions navales, avec un très remarquable succès dans la construction des clipper, et dans l'agroalimentaire pour lequel le développement de la conserverie fut un appoint essentiel ; il commença d'ailleurs bien avant le Second Empire avec l'utilisation en grand du procédé Appert et, par exemple, la création de la maison Rödel en 1834, cependant que les premières sécheries bordelaises de morue datent de 1840. Peut-être aurait-il fallu davantage souligner que l'essor des années 1850-1870 fut préparé avant cette période et qu'à Bordeaux comme ailleurs la monarchie de Juillet a été une période très créatrice ; il me semble que Bruno Marnot a exagéré la lenteur des processus de croissance entre 1830 et 1850 au profit de leur « épanouissement » sous le Second Empire. Quoiqu'il en soit, la conséquence en fut un doublement du commerce extérieur assuré par Bordeaux en une vingtaine d'années. Ces nouveaux champs d'activités, le maintien des piliers traditionnels du port – « le vin et les eaux-de-vie lui assuraient plus que jamais un avantage comparatif » (p. 207) – débouchaient sur « un modèle de croissance portuaire qui a progressivement trouvé sa cohérence », notamment parce qu'il s'appuyait sur une dynamique régionale nouvelle et sur une nette amélioration des liaisons terrestres (cf. le bel essor ferroviaire, avec un rôle très important des Péreire), mais le vent tourna dans la deuxième moitié des années 1860 qui virent s'amonceler les difficultés. Peut-être Bruno Marnot a-t-il tort de trop insister sur celles-ci (p. 208) car la courbe du commerce extérieur du port (p. 143) et, malgré une crise en 1867, celle du cabotage (p. 159) indiquent clairement que l'essor continue.

Sans doute a-t-il été trop influencé par les années qui ont suivi. L'histoire du port de Bordeaux sous la III^e République est en effet apparemment paradoxale : d'une part, grâce largement à l'activité portuaire, Bordeaux et ses environs s'industrialisent comme jamais auparavant. L'agroalimentaire, déjà noté, la construction navale et la croissance métallurgique qu'elle entraîne, en sont les marques principales. Mais, d'autre part, son port ne cesse de reculer en importance à l'échelle de l'Europe et du monde. Bien sûr, ce n'est pas une originalité : il en va de même de l'ensemble des ports français, mais force est de constater que, malgré un accroissement sensible de ses activités, le poids relatif du port de Bordeaux est de moins en moins grand. Les nouvelles orientations – Asie, Océanie, Afrique coloniale – prises sous le Second Empire témoignaient d'un réel dynamisme mais le tableau de la p. 238 montre que, quantitativement, leur apport est loin d'être considérable : parmi les nouvelles destinations, seules l'Amérique latine et l'Afrique du Nord pèsent.

L'image d'un paradoxe s'impose d'autant plus que le trafic a très fortement augmenté, et cela dans tous les domaines : Bordeaux est, par exemple, comme l'a montré Philippe Roudié, devenu un grand port de transport des émigrants, ce que met bien en valeur B. Marnot (p. 238-239). Certes, la progression des activités maritimes bordelaises est dans un premier temps la fille de cet apogée du Second Empire mis en valeur plus haut puisque le trafic du port de Bordeaux passe de 641 430 tjn en 1860 (voir les données du tableau de la p. 238) à 2 173 670 en 1880. Elle est ensuite fortement freinée par les difficultés économiques générales et, en 1900, on n'est pas au-delà : 2 194 046 tjn. Au contraire, comme le souligne Bruno Marnot – mais peut-être avec moins de force qu'il n'aurait fallu – les années d'avant-guerre sont remarquables : 3 409 904 tjn en 1913, soit une progression de 55 % par rapport à 1900, ce qui n'est pas rien ! Et d'ailleurs entre 1905 et 1913 le taux de croissance annuel de Bordeaux est clairement au-dessus de la moyenne des autres ports français (tableau p. 142). On peut regretter à cet égard qu'il ait davantage mis l'accent sur « les mauvais résultats commerciaux des années 1885-1905 » (p. 312), que sur la belle croissance des années 1905-1913.

C'est d'ailleurs l'époque où les travaux d'aménagement sont les plus importants, avec la construction d'un deuxième bassin à flot, l'aménagement du quai des Queyries sur la rive droite, l'approfondissement des passes... (voir le tableau des p. 321-322). « Le cœur vivant de l'activité maritime » s'est ainsi déplacé à Bacalan sur la rive gauche, aux Queyries et vers Lormont sur la rive droite, ce dont Eugène Boudin nous a gardé le souvenir (p. 10), même si l'activité « est demeurée prioritairement concentrée dans la partie historique du port » (p. 12). Les aménagements au cours du XIX^e siècle, les débats très vifs auxquels ils ont donné lieu dans les années 1880 (p. 271-277) sont un des moments forts du livre. Il s'agit d'un domaine que l'auteur maîtrise parfaitement. Tout juste peut-on regretter qu'à ce sujet mais aussi pour la comparaison avec les autres ports européens il n'ait pas tiré partie des Actes de l'Académie de Bordeaux qui sont riches dans ce domaine. Parmi les analyses essentielles du livre figure en effet, tout au long de l'ouvrage, la mise en perspective de Bordeaux par rapport aux autres ports européens. C'est cette vision d'ensemble, parfaitement maîtrisée, qui conduit Bruno Marnot à nous expliquer pourquoi, malgré la croissance de son activité, Bordeaux n'a cessé de reculer dans la hiérarchie des ports européens.

Les Bordelais du XIX^e siècle ont eu conscience de ces problèmes et ont même fini par tourner la page par rapport au XVIII^e siècle. Ils ont refusé le déclin, fait des grands efforts d'aménagements portuaires – pour lesquels Bruno Marnot a pu bénéficier de la richesse de la série O des Archives communales de Bordeaux –, élaboré de grands projets comme le creusement d'un canal de Grattequina à

Bacalan, mais aussi de fonctionnement du négoce et de l'armement et, comme je l'écrivais au début de cette notice, en 1913 le port et ses activités n'ont plus rien à voir avec ce qu'ils étaient au XVIII^e siècle. On se situe incontestablement à une autre dimension, les efforts réalisés se concrétisant par un taux de croissance, au début du XX^e siècle, supérieur à celui des autres ports français. Mais Bordeaux n'a pas réussi à redevenir un grand port mondial ni même un grand port européen, comme le constatait en 1902 Maurice Bellecroix : « au point de vue commercial et maritime, Bordeaux est en décadence. Rangé parmi les grands ports il y a vingt ans, il n'est plus qu'un port de second ordre » (p. 13). Il est clair qu'il ne pouvait pas en être autrement : d'un côté, il y a eu tous ces travaux d'aménagement, des liaisons de plus en plus améliorées avec l'hinterland régional, de plus en plus d'importations – par exemple, les oléagineux ou le charbon gallois –, de plus en plus d'activités industrielles sur place et donc de produits à exporter, ce qui s'est traduit par un fort accroissement du trafic. Mais, d'un autre côté, il y avait des handicaps structurels trop pesants : le coût des prestations, la situation géographique défavorable par rapport aux grands ports du Nord-Ouest européen tellement mieux reliés à l'hinterland européen, la chute de l'armement local. En particulier, Bruno Marnot souligne que Bordeaux a souffert de ne pouvoir dilater son hinterland (p. 318).

Néanmoins, prenons garde : le terme de *décadence* est trompeur puisque celle-ci n'est définie que par rapport à l'éclat maritime du XVIII^e siècle. Or, et Bruno Marnot le montre parfaitement, au début du XX^e siècle non seulement le port de Bordeaux n'a pas reculé en données brutes mais au contraire il a connu un accroissement considérable. La question reste que, ce faisant, il s'est néanmoins beaucoup moins développé que d'autres, ce qui signifie que le terme de décadence est plus qu'excessif, mais qu'il y a bien eu un déclin relatif marqué que les Bordelais ont essayé vainement de combattre pied à pied. Ce déclin se situe à l'échelle européenne car, en 1913, pour le commerce total, Bordeaux reste au troisième rang français « après Marseille et Le Havre, mais devant Rouen et Dunkerque » tout en tombant au sixième rang pour le commerce extérieur, alors qu'il avait occupé le premier au XVIII^e siècle » (p. 13). Si, au XX^e siècle, en chiffres bruts son activité continua pendant longtemps à s'accroître, il n'empêche qu'au niveau européen et mondial sa « perte de compétitivité [était] devenue structurelle » (p. 17).

Les apports de cet ouvrage sont donc considérables, et il est désormais le livre de référence pour l'histoire du port de Bordeaux au XIX^e siècle. On ne pourra pas non plus écrire l'histoire générale de Bordeaux au XIX^e siècle sans lui faire le plus large appel. La documentation utilisée est non seulement très riche mais parfaitement maîtrisée. Le contexte général des évolutions portuaires mondiale, européenne et française est connu, dominé et utilisé. Il n'est pas

jusqu'aux aspects techniques qui ne soient fort bien traités. On permettra à un Bordelais d'ajouter que Bruno Marnot permet de bien connaître la géographie portuaire du port de la lune – qui cesse de l'être tant l'extension est grande – et de son évolution ; ce n'est pas l'un des moindres mérites de cet excellent travail, qui en outre se lit fort bien.

Jean-Pierre Poussou

Éric Chaumillon, Emmanuel Garnier, Thierry Sauzeau, *Les Littoraux à l'heure du changement climatique*, Paris, Rivages des Xantons/Les Indes Savantes, 2014, 261 p.

Nous disposons enfin des résultats du colloque international qui s'est déroulé les 18, 19 et 20 novembre 2010 à la Corderie Royale à Rochefort. Quelques mois après la catastrophe Xynthia, les organisateurs ont su prendre de la hauteur pour confronter « les évolutions climatiques et littorales actuelles avec les évolutions des derniers siècles, pour mieux les comprendre et prévoir les changements à venir ». Ce colloque constitue un tournant important en promouvant une approche pluridisciplinaire dont la pertinence s'est imposée et ne s'est pas démentie depuis. L'éventail des disciplines représentées comprenait la climatologie, la géophysique, l'océanographie, la géologie marine, la sédimentologie, l'écologie, la géographie, la géomatique et l'histoire. Les directeurs de l'ouvrage ont organisé cette publication en quatre grandes parties et rédigé une introduction et une conclusion d'une très grande clarté.

La première partie est consacrée à une synthèse sur les modélisations des prédictions des changements climatiques et des études sur les changements climatiques passés reconstruits à partir des archives. Hervé Le Treut s'est chargé de la modélisation numérique, basée sur les équations de la mécanique des fluides et de la conservation de l'énergie, permettant de proposer une prévision globale pour le présent siècle du relèvement du niveau de la mer. Il souligne néanmoins les incertitudes à l'échelle régionale des conséquences pour les territoires littoraux. Maria Joao Alcoforado présente les résultats d'une enquête qui couvre le temps long, depuis la tempête Barbara de 1739 jusqu'à nos jours, et qui montre, en cartographiant les lieux les plus touchés, l'impact dévastateur des tempêtes sur la côte portugaise. Jérémy Desarthe met en valeur les rythmes et les cycles des tempêtes sur le littoral méridional breton pour exposer des aspects de la vulnérabilité des sociétés paludières de Guérande et de Bourgneuf, et la capacité de résilience des acteurs locaux en matière de gestion de l'entretien des digues. Emmanuel Garnier affirme qu'il ne faut pas isoler Xynthia des autres événements extrêmes recensés sur la très longue durée. Il insiste sur le fait que contrairement aux littoraux atlantiques et méditerranéens qui furent largement épargnés dans la seconde moitié du xx^e siècle, ceux de l'Europe du Nord furent particulièrement frappés. Il en résulte un rapport différent aux événements

extrêmes. Après chaque catastrophe sur les littoraux de l'Europe du Nord, il y eut la volonté de faire des diagnostics pour délimiter les territoires vulnérables et les zones insubmersibles. L'absence de ces catastrophes fait qu'on assista ailleurs à une rupture mémorielle qui explique l'effroi devant l'évènement Xynthia.

La seconde partie traite des variations du niveau de la mer et du « climat des vagues ». Guy Wöppelman rappelle que les marégraphes constituent l'outil de mesure de l'élévation du niveau marin, mais qu'il est nécessaire de pondérer les résultats en comparant les mouvements verticaux des côtes et ceux du niveau de la mer. Dario Camuffo propose une autre manière de mesurer les variations locales du niveau de la mer à Venise, qui résultent à la fois de l'enfoncement du territoire et de la montée des eaux, en ayant recours aux informations tirées des témoignages picturaux que constituent les douze tableaux des peintres Canaletto et Bellotto. Xavier Bertin, quant à lui, s'intéresse aux mouvements des vagues. Or la modélisation rétrospective des vagues de 1952 à 2010 révèle une augmentation significative des hauteurs de l'ordre de 0,02 m par an, avec néanmoins des différences selon les lieux. Or, notamment en Europe du Nord, ce paramètre n'était pas pris en compte: l'érosion était mise uniquement sur le compte de la montée de la mer et d'une diminution des apports sédimentaires.

420

La troisième partie de l'ouvrage traite des évolutions morphologiques et stratigraphiques. Frédéric Pouget présente un article très dense associant un véritable atlas qui met en évidence sur le temps très long, à partir des études des littoraux de Brouage et du sud de l'île d'Oléron, la dynamique des littoraux charentais. Il constate une mobilité importante du trait de côte, parfois de l'ordre de 20 m par an sur plusieurs décennies. Éric Chaumillon démontre que les dix ans d'études consacrés aux interactions vent/vagues, à la résonance des ondes de tempêtes sur le plateau continental et à la dynamique de submersion à terre permettent d'affirmer que les côtes charentaises constituent un laboratoire exceptionnel dont les résultats sont transposables à une échelle globale pour la connaissance de la dynamique des littoraux. Les travaux de Bernadette Tessier sur les environnements estuariens montrent que les changements climatiques correspondent à des forçages majeurs des évolutions des estuaires que Dirk-Jan Walstra, grâce à une modélisation numérique, peut simuler à des échelles allant de la décennie au millénaire.

La dernière partie concerne les êtres vivants et les sociétés. Valérie David rappelle que le plancton est un indicateur climatique et que les foraminifères planctoniques accumulés dans les fonds sédimentaires marins permettent de reconstituer les climats du passé à travers l'étude des espèces identifiées. Virginie Duvat et Alexandre Maignan s'interrogent sur trois stratégies possibles: le recul stratégique, la résistance par exhaussement et renforcement des ouvrages, la fixation d'une position du trait de côte que l'on accepte de défendre. Mais cela

passé d'abord par une évaluation de la vulnérabilité des côtes à l'aide d'une grille de diagnostic qu'elle présente. Un corpus de cartes anciennes et d'autres données issues des sources archivistiques permet à Thierry Sauzeau de mettre en valeur que le littoral actuel est le produit de l'interaction entre l'homme et son environnement. La vulnérabilité des sociétés littorales résulte de leurs choix. Il faut pouvoir les identifier par des études très locales, parfois à l'échelle des villages, avant d'envisager des solutions radicales, comme le renforcement des protections ou l'abandon pur et simple. Son étude propose alors des pistes de réversibilité pour certains paysages construits par l'homme comme la dépoldérisation, la renaturation ou le repli des activités et des zones bâties.

Mais au-delà de la confirmation de la nécessité d'une approche pluridisciplinaire, les auteurs tiennent à insister sur deux points : il faut multiplier les études locales car des côtes proches peuvent présenter des évolutions diamétralement opposées ; il est nécessaire de mener des observations sur le temps long ou très long. Les approches quantitatives ne sont pas suffisantes, et il faut avoir recours aux approches qualitatives que procurent les études historiques. C'est nécessaire pour comprendre comment un territoire côtier est passé de la sensibilité à la vulnérabilité. En matière de prévention des risques, la connaissance précise des événements extrêmes passés est tout aussi utile que les hypothèses fournies par les modélisations prospectives¹.

Gérard Le Bouëdec

Christophe Cérino, Michel L'Hour et Éric Rieth (dir.), *Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation*, Rennes, PUR, 2013, 312 p.

À la lecture d'*Archéologie sous-marine. Pratiques, patrimoine, médiation*, on constate le chemin parcouru depuis la découverte du navire d'Anticythère et de l'épave romaine de Mahdia au début du xx^e siècle, puis de la première véritable fouille sous-marine scientifique, celle des épaves du Grand Congloué, à partir de 1952, par Fernand Benoît et Jacques-Yves Cousteau qui faisaient là œuvre de pionniers. Grâce au travail des archéologues professionnels et amateurs, cette jeune discipline est arrivée au stade de la maturité et personne ne peut plus mettre en doute ses apports essentiels à la connaissance historique. C'est ce que rappellent G. Le Bouëdec et P. Arnaud dans deux très bons articles de ce volume.

La France a eu un rôle décisif dans la naissance et la structuration de cette discipline scientifique. En effet, le Premier Congrès international d'Archéologie

1 Pour ceux qui voudraient en savoir plus sur l'expertise historique et la méthodologie mise en œuvre, il suffit d'ouvrir l'ouvrage passionnant de Jacques Péret et Thierry Sauzeau intitulé *Xynthia ou la mémoire réveillée. Des Villages charentais et vendéens face à l'océan (xvii^e-xxi^e siècles)*, La Crèche, Région Poitou-Charentes/Geste Éditions, 2014, 289 p.

sous-marine, organisé par la ville de Cannes et le Club Alpin sous-marin, s'est tenu en juin 1955 et onze ans plus tard André Malraux fut à l'initiative de la création du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (DRASSM). On attendait depuis longtemps un ouvrage en français² qui puisse intéresser les chercheurs, les étudiants et le public cultivé : ce livre existe désormais et il comble parfaitement cette lacune. Il est la publication d'une partie importante des communications du colloque international organisé par C. Cérino, M. L'Hour et É. Rieth à l'université de Bretagne-Sud (Lorient) du 3 au 6 juin 2009³, intitulé « Archéologie sous-marine & patrimoine. Des pratiques aux enjeux de médiation ».

422

Le livre est divisé en cinq parties : La protection du patrimoine sous-marin, entre droit et formation ; Trois décennies de fouilles... ; De l'éstran aux abysses, les nouvelles perspectives de la recherche ; Rapports de l'archéologie sous-marine avec les autres sciences humaines et sociales et enjeux scientifiques des fouilles subaquatiques ; Problèmes de conservation, médiations muséographiques et mises en patrimoine. Elles sont de longueur très inégale : entre 3 et 8 articles, et l'on a parfois un peu de mal à comprendre la logique du plan, en particulier en ce qui concerne les trois premières parties. De plus, certaines parties sont introduites, d'autres non. On peut aussi regretter que dans plusieurs articles les images soient des illustrations sans rapport direct avec le propos et que les références aux figures ne soient pas systématiques dans le corps du texte. Mais ce ne sont là que des détails, car la lecture de ce beau livre est passionnante.

Après une courte, mais très intéressante introduction de J.-M. Le Boulanger, quatre articles évoquent l'évolution de la législation pour la protection du patrimoine archéologique sous-marin. Deux font le point sur la situation en France – M. L'Hour et O. Hulot – et deux autres évoquent la situation en Italie et en Espagne – T. Scovazzi, F. Cibecchini. Les éléments évoqués se recoupant souvent, il y a quelques répétitions, mais les auteurs dépassent toujours l'évocation des faits. Leurs réflexions sur les exemples nationaux et sur les accords internationaux – CNUDM, Montego Bay, 1982 ; CPPCS, Paris, 2001 – sont stimulantes. L'article d'É. Rieth est aussi très utile car il donne une série de définitions souvent difficiles à trouver, et il fait un bilan précis et argumenté de la formation des archéologues-plongeurs en France.

Un autre intérêt de l'ouvrage est de nous présenter de manière précise, mais accessible au grand public, beaucoup de cas concrets et des fouilles dans des

2 Il faut saluer la qualité des traductions des articles en anglais de Chr. Ropers car l'exercice était difficile.

3 Les organisateurs ont eu la bonne idée d'enregistrer en vidéo les communications et de les mettre à disposition en ligne de manière impeccable : <<http://web.univ-ubs.fr/uah2009/ressources/ressources.html>>.

contextes très différents – fouilles terrestres, d'éstran, de grandes profondeurs... On est impressionné par les spectaculaires fouilles américaines de *La Belle* ou du *H. L. Hunley* qui mettent en œuvre des moyens techniques et financiers considérables. En France, et plus généralement en Europe, les choix sont différents car il faut gérer la fouille de nombreuses épaves, et il n'est pas possible de concentrer l'ensemble des moyens financiers sur quelques opérations. Mais à la lecture des articles sur les épaves de Copenhague ou de *La Natière*, on est admiratif devant la qualité du travail effectué.

L'ouvrage aborde également de manière pédagogique les aspects les plus techniques des fouilles modernes et de la construction navale. Cette volonté de faire partager le travail et les découvertes des archéologues sous-marins est aussi évidente dans les articles qui traitent des problématiques liées à la conservation du matériel organique et métallique et de la présentation des fouilles au public. On s'y occupe de la création d'atlas des biens culturels – M.-P. Jézégou –, et de la mise en valeur dans des musées – Bremerhaven, Musée national de la Marine... – ou dans le cadre d'expositions – « La mer pour mémoire ». Il faut souvent inventer des médiations originales, en particulier lorsqu'on ne peut sortir les épaves de l'eau, comme c'est le cas des nombreuses épaves métalliques de Bretagne-Sud – C. Cérino.

Avec la publication de ce livre, les Presses universitaires de Rennes enrichissent la collection « Archéologie & Culture » d'un bel ouvrage que l'on peut dès à présent considérer comme indispensable pour qui s'intéresse à l'archéologie sous-marine.

Laurent Hugot

