

numéro

19

# *Revue d'***HISTOIRE MARITIME**

Histoire maritime  
Outre-mer  
Relations internationales

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

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



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

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

## SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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



## REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Marine, État et politique [n° 14]*

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

*La Puissance navale [n° 16]*

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

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

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

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

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

Jean Mascart

## SOMMAIRE

### Éditorial

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

### I. DOSSIER

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

### Introduction

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## II

### *VARIA*

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

### III POSITIONS DE THÈSES

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

### IV COMPTES RENDUS

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





I. DOSSIER

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



LES PRATIQUES ADMINISTRATIVES DES AMIRAUTÉS  
DU XVIII<sup>e</sup> SIÈCLE, ENTRE SPÉCIFICITÉ LOCALE ET  
UNIFORMISATION : L'EXEMPLE DE LA GESTION DES CONGÉS

*Silvia Marzagalli & Christian Pfister-Langanay*  
*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 fins<sup>1</sup>. 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 congés<sup>2</sup> 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](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<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>.

Notons, immédiatement, que nous avons travaillé sur les registres des droits conservés dans l’actuelle sous-série G<sup>5</sup> des Archives nationales de France<sup>4</sup>. 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 G<sup>3</sup>, par ailleurs assez sommaire, ne les mentionnait pas<sup>5</sup>, 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<sup>e</sup> 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 défaut<sup>6</sup>.

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 1938<sup>7</sup>. 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*<sup>8</sup>, ainsi que sur ceux de la Bretagne bordant la Manche<sup>9</sup>. Il faut attendre 1975 pour posséder enfin une vue générale de cette institution grâce à la thèse de droit de Christian Schnakenbourg<sup>10</sup>, 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 jour<sup>11</sup>.

- 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-Harfleury », *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<sup>e</sup> 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 1721<sup>12</sup>. 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, ancrage<sup>13</sup>, 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-Nicolas<sup>14</sup>, 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 apparaux<sup>15</sup> ». La situation est presque la même à Mesquer : sur les douze registres pour la décennie 1780, quatre sont vierges<sup>16</sup>.

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

<sup>12</sup> AN, G<sup>5</sup>-160.

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> AN, G<sup>5</sup>-115<sup>b</sup>.

<sup>16</sup> AN, G<sup>5</sup>-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 navires<sup>17</sup>.

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).

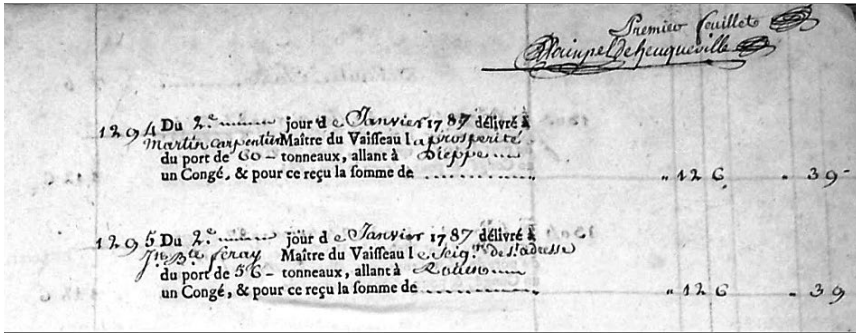


Fig. 1. Registre de congés du Havre, 1787. Modèle normand, pré-imprimé  
Source : AN, G<sup>5</sup> 100.

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 normands<sup>18</sup>. L'imprévu subsiste : en 1787, le greffier de Caudebec indique pour trois sorties sur vingt-six<sup>19</sup> le port d'où arrive le navire ; même chose au Havre, où cela se fait néanmoins très rarement, et sans logique apparente<sup>20</sup>.

\*.- 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, G<sup>5</sup>-16/2 (Genêt et Chausey), G<sup>5</sup>-40/2 (Barfleur), G<sup>5</sup>-64 (Cherbourg).

18 AN, G<sup>5</sup>-115/1.

19 AN, G<sup>5</sup>-60.

20 AN, G<sup>5</sup>-100.



congés étrangers des congés français, comme le fait le sieur Saintmaur Le Coe à Roscoff en 1784<sup>21</sup>. 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 Îles<sup>22</sup>.

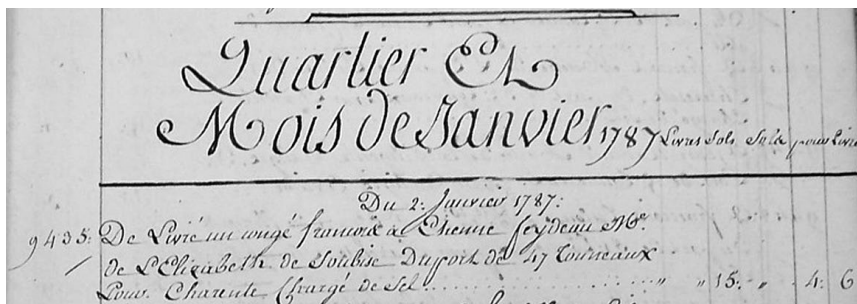


Fig. 2. Registre de congés de Marennes, 1787. Modèle entièrement manuscrit  
Source : AN, G<sup>5</sup> 118.

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 annuel<sup>23</sup>. 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

<sup>21</sup> AN, G<sup>5</sup>-12.

<sup>22</sup> AN, G<sup>5</sup>-37.

<sup>23</sup> AN, G<sup>5</sup>-70 à 78 (1781-1791, lac.).

port des navires ayant payé l'ancre, exprimé en tonneaux<sup>24</sup>. 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 français<sup>25</sup>. 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'année<sup>26</sup>.

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'ANCRE	PARISIS: Droit d'Ancre Pour l'Etranger	DROIT de Cargon ET COMMISSIONS	DROIT de L'Es
7116...	35...	An. 3. 2. 30.					
		Le charbon de terre 14 <sup>l</sup> 1/2 par tonne. Les 3/4 pour le transport.					
		6 <sup>l</sup> 7 <sup>l</sup> vin en cassis pour tonne.		1 5		1	2 15 G.
2706.	375.	L'union de Bordeaux. 14 <sup>l</sup> 1/2 Parca Cartere du port de Caisse au port de Bordeaux. 14 <sup>l</sup> 1/2 Parca Cartere du port de Caisse au port de Bordeaux. 14 <sup>l</sup> 1/2 Parca Cartere du port de Caisse au port de Bordeaux.		93 15		7 10	30 7 c

Fig. 3. Registre de congés de Bordeaux, 1787. Modèle à colonnes pré-imprimées  
Source : AN, G<sup>5</sup> 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, G<sup>5</sup>-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, G<sup>5</sup>-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'ancre<sup>27</sup>, 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 congés<sup>28</sup>. 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 part<sup>29</sup>.

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 congés<sup>30</sup>. 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 1783<sup>31</sup>.

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, G<sup>5</sup>-149/1.

29 AN, G<sup>5</sup>-123/3 (registre des congés pour 1787) et 124 (registres des ancrages, 1781-1790).

30 AN, G<sup>5</sup>-20.

31 AN, G<sup>5</sup>-20.

un maître de naviguer sur son ancienne feuille<sup>32</sup> ». 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 feuille<sup>33</sup> ». 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<sup>er</sup> octobre au 14 octobre, soit un total de 61 embarcations sur 186 de l'année, ce qui est considérable, le tiers du trafic<sup>34</sup>. 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 1765-1766<sup>35</sup>.

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 registre<sup>36</sup>. 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 1787<sup>37</sup>. 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<sup>er</sup> 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 1775<sup>38</sup>.

32 AN, G<sup>5</sup>-129.

33 AN, G<sup>5</sup>-55.

34 AN, G<sup>5</sup>-55.

35 AN, G<sup>5</sup>-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, G<sup>5</sup>-94.

37 AN, G<sup>5</sup>-37.

38 AN, G<sup>5</sup>-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 récapitulatif<sup>39</sup>. 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-imprimés<sup>40</sup>. 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 »<sup>41</sup>.

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 détroit<sup>42</sup>. Au Havre, il ne semble pas que le cas soit prévu. En 1790, le capitaine Ole Colbieruseny fait escale le 1<sup>er</sup> 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 relâche<sup>43</sup>.

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

<sup>39</sup> AN, G<sup>5</sup>-12.

<sup>40</sup> AN, G<sup>5</sup>-114.

<sup>41</sup> AN, G<sup>5</sup>-150/1 et 150/2 respectivement.

<sup>42</sup> AN, G<sup>5</sup>-59.

<sup>43</sup> AN, G<sup>5</sup>-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 port<sup>44</sup>.

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 étrangers<sup>45</sup>. 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, G<sup>5</sup>-70 à 78.

45 AN, G<sup>5</sup>-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 rendus<sup>46</sup>. 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 1725<sup>47</sup>.

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 G<sup>5</sup> 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 décennies<sup>48</sup>. 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 1704<sup>49</sup>. 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 1759<sup>50</sup>. 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 1780<sup>51</sup>.

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, G<sup>5</sup>-28/1.

47 AN, G<sup>5</sup>-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, G<sup>5</sup>-28/2 (Saint-Malo) et G<sup>5</sup>-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<sup>e</sup> 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, G<sup>5</sup>-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-Français<sup>52</sup>, 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 locales<sup>53</sup>, ce qui entraîne de très importants retards dans le versement des sommes dues ou dans le volume des affaires judiciaires traitées<sup>54</sup>. 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 sorties<sup>55</sup>. Au Cap-Français, en revanche, les congés étrangers sont mentionnés dès 1781<sup>56</sup>. 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 parlante<sup>57</sup>. 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, G<sup>5</sup>-34.

53 AN, G<sup>5</sup>-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, G<sup>5</sup>-36, produit de l'année judiciaire (1<sup>er</sup> août 1788-4 août 1789).

55 AN, G<sup>5</sup>-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<sup>e</sup>-mi xix<sup>e</sup> », thèse de doctorat soutenue à l'université des Antilles et de la Guyane, antenne de Saint-Claude (Guadeloupe), mai 2013.

56 AN, G<sup>5</sup>-34.

57 AN, G<sup>5</sup>-35. L'excellente étude de Jacques Mathieu, *Le Commerce entre la Nouvelle-France et les Antilles au xviii<sup>e</sup> 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 1790<sup>58</sup>. Il en est de même pour Cayenne, port pour lequel nous avons 402 sorties de navires entre 1773 et 1789 avec tous les détails souhaités<sup>59</sup>.

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 titre<sup>60</sup> (tableau 3).

<sup>58</sup> AN, G<sup>3</sup>-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<sup>e</sup> congrès des sociétés savantes*, Paris, Bibliothèque nationale, 1969, t. 1, p. 251 à 292.

<sup>59</sup> AN, G<sup>3</sup>-35.

<sup>60</sup> AN, G<sup>3</sup>-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 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> janvier 1768	
	400	« envoyés pendant l'année... »	
Total	891	Congés	
commissions en guerre			
	34	« restant en nature », le 1 <sup>er</sup> janvier 1768	
commissions en guerre et en marchandises			
	18	« restant en nature », le 1 <sup>er</sup> 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 <sup>1</sup> 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'ancrage<sup>62</sup>. 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 1788<sup>63</sup>.

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<sup>er</sup> 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 1791<sup>64</sup>. 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 Îles<sup>65</sup>. 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, G<sup>2</sup>-8.

65 AN, G<sup>2</sup>-39<sup>1</sup>.

des sièges défailants<sup>66</sup>. 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 prince<sup>67</sup>. 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<sup>e</sup> 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 épaves<sup>68</sup>. 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 Chardon<sup>69</sup> 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.

---

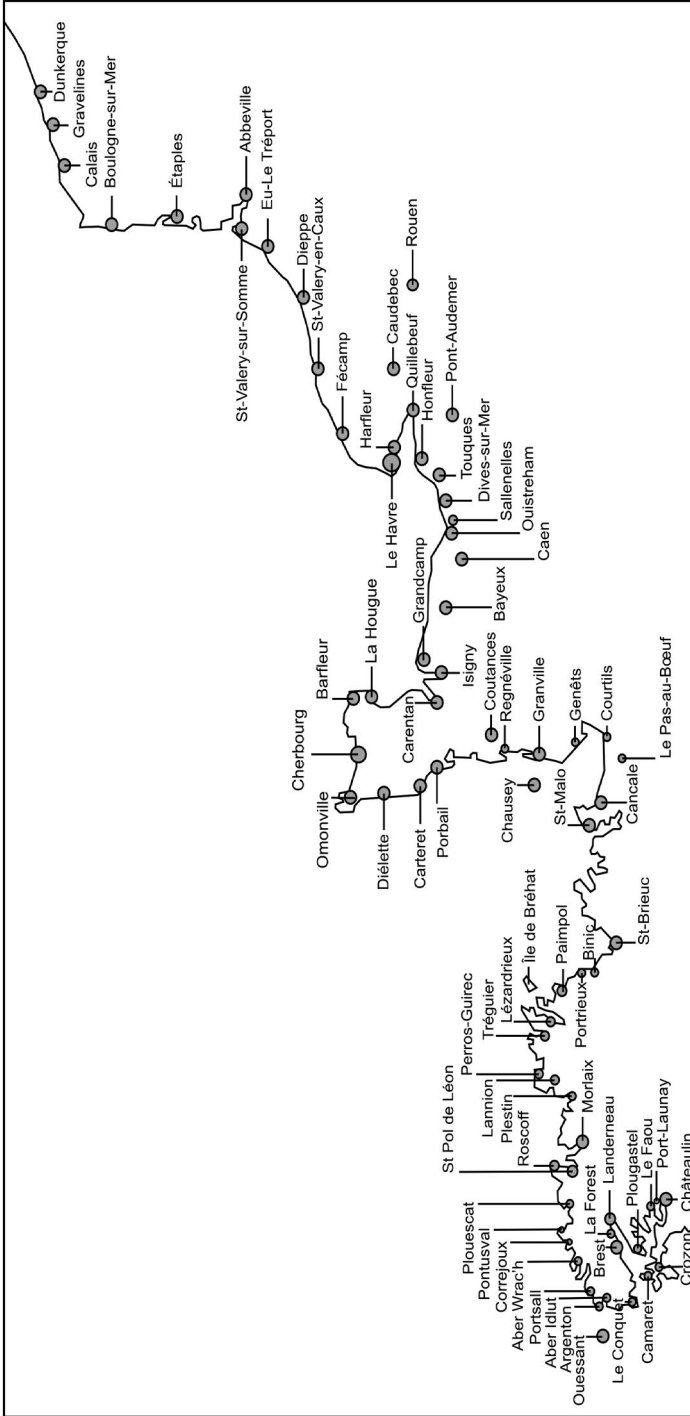
66 AN, G<sup>5</sup>-210.

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.

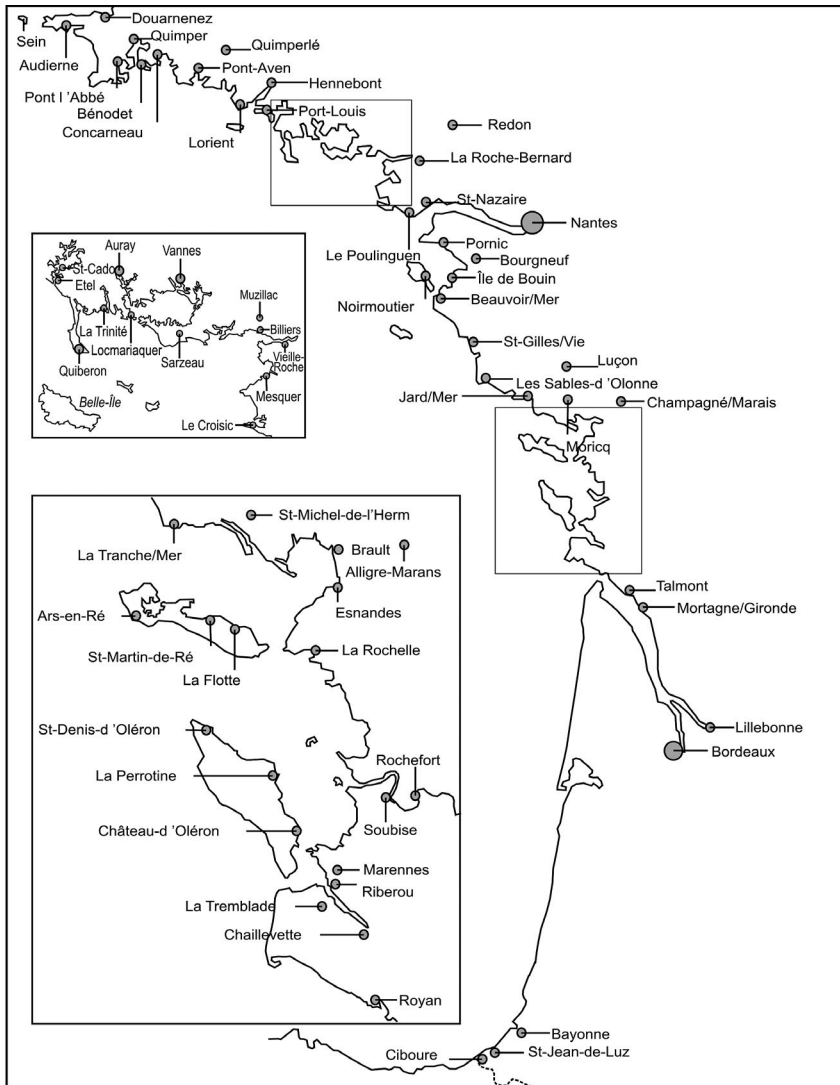
68 Dans la sous-série AN, G<sup>5</sup> ne subsistent que les recettes de 1705-1706, 1732, 1737-1738 et 1740.

69 AN, Marine, C<sup>4</sup>-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.

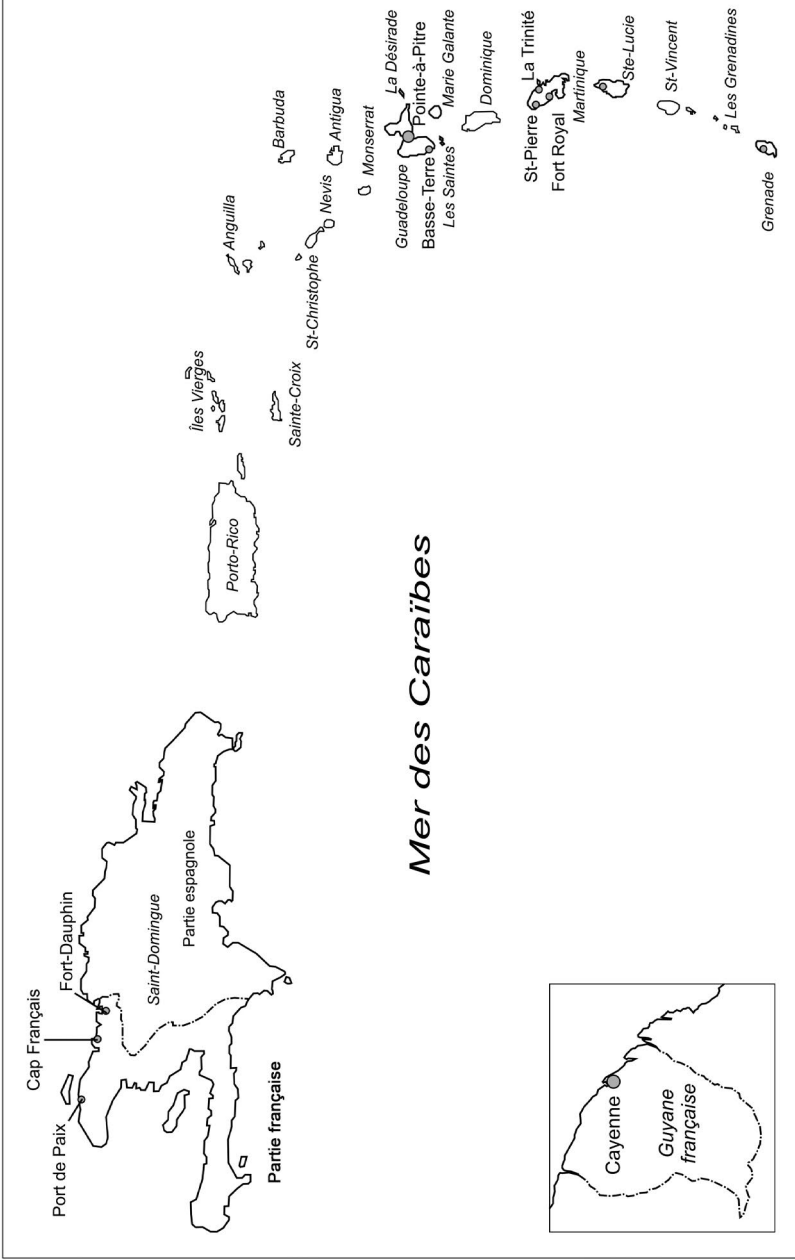
ANNEXES



Carte 1. Ports de la Manche dont les comptes rendus existent dans la sous-série G<sup>2</sup> des Archives nationales (Amirauté).



Carte 2. Ports de l'Atlantique dont les comptes rendus existent dans la sous-série G<sup>5</sup> des Archives nationales.



Carte 3. Répartition des ports des Antilles dont les comptes rendus existent dans la sous-série G<sup>5</sup> des Archives nationales.



Carte 4. Répartition des ports du Levant dont les comptes rendus existent dans la sous-série G<sup>5</sup> des Archives nationales.



## BIBLIOGRAPHIE SUR LES AMIRAUTÉS ET LEUR ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

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

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