

numéro

19

*Revue d'***HISTOIRE**
MARITIME

Histoire maritime
Outre-mer
Relations internationales

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

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



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

© Presses de l'université Paris-Sorbonne, 2017

© Sorbonne Université Presses, 2020

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

PDF complet – 979-10-231-1394-5

TIRÉS À PART EN PDF :

Éditorial – 979-10-231-1395-2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comptes-rendus – 979-10-231-1417-1

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

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. : (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

sup.sorbonne-universite.fr

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

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



REVUE D'HISTOIRE MARITIME

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

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

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

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

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

Les Français dans le Pacifique [n° 6]

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

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

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

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

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

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

Marine, État et politique [n° 14]

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

La Puissance navale [n° 16]

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

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

SÉRIE « BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

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

Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle

Jean Mascart

SOMMAIRE

Éditorial

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

I. DOSSIER

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

Introduction

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

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

Éric Barré	21
------------------	----

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

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

De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne

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

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

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

Le traité sur l'Amiral de France de La Popelinière

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II

VARIA

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

III POSITIONS DE THÈSES

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

IV COMPTES RENDUS

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

I. DOSSIER

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

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.

34

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 amirautés 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, X^{1a} 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 flotes 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^o 5497.

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

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 pillleurs 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.