



HAL
open science

Justice et criminalité maritime au dernier siècle de l'Ancien Régime.

Frédéric Davansant

► **To cite this version:**

Frédéric Davansant. Justice et criminalité maritime au dernier siècle de l'Ancien Régime.: La jurisprudence pénale des sièges d'amirauté établis en Bretagne (1679-1791). Sciences de l'Homme et Société. Université de Rennes 1, 2003. Français. NNT: . tel-04590395

HAL Id: tel-04590395

<https://hal.science/tel-04590395>

Submitted on 28 May 2024

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

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

THESE

Présentée devant

L'UNIVERSITE DE RENNES I

pour obtenir

le Doctorat de l'Université de Renne I

mention "droit"

Ecole doctorale « Droit, Science Politique et Philosophie »

présentée par

Frédéric DAVANSANT

Préparée au Centre d'Histoire du Droit

Faculté de droit et de science politique

Justice et criminalité maritime au dernier siècle de l'Ancien Régime
La jurisprudence pénale des sièges d'amirauté établis en Bretagne (1679-1791)

Préparée et soutenue publiquement le 16 décembre 2003

Devant le jury :

Madame le Professeur **Marie-Yvonne CRÉPIN**, Université de Rennes I (directeur de recherches)
Monsieur le Professeur émérite **André LAINGUI**, Université de Paris II (rapporteur)
Monsieur le Professeur émérite **Philippe-Jean HESSE**, Université de Nantes (rapporteur)
Monsieur le professeur **Sylvain SOLEIL**, Université de Rennes I
Monsieur le professeur **Franck BOUSCAU**, Université de Rennes I

SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
INTRODUCTION	2
PARTIE 1 : CODIFICATION MARITIME ET AMIRAUTÉS. LA MAINMISE DE L'ÉTAT MODERNE SUR LES CÔTES DU ROYAUME	15
CHAPITRE 1 : L'UNIFORMISATION DU DROIT ET DES INSTITUTIONS MARITIMES	16
CHAPITRE 2 : FONCTIONNEMENT ET ORGANISATION DES AMIRAUTES. L'EXEMPLE DES SIEGES BRETONS	43
CHAPITRE 3 : LA DIVERSITE DES MISSIONS ASSIGNEES AUX SIEGES D'AMIRAUTE FRANCAIS. .	96
PARTIE II : LA DIFFICILE MISE EN ŒUVRE DE LA JUSTICE PÉNALE DU MONDE MARITIME	138
CHAPITRE 1 : UNE JUSTICE TRIBUTAIRE DES DIVERSES FORCES POLICIERES DU ROYAUME ...	139
CHAPITRE 2 : UNE ACTION REPRESSIVE REGULIEREMENT CONFRONTEE AUX PRETENTIONS DES INSTITUTIONS VOISINES	154
CHAPITRE 3 : LA PRATIQUE CRIMINELLE DES AMIRAUTES OU L'ORDONNANCE DE 1670 A L'EPREUVE DU MONDE MARITIME	214
PARTIE III : L'ACTION RÉPRESSIVE DES AMIRAUTES OU LA LUTTE DE L'ÉTAT ROYAL CONTRE LA CRIMINALITE MARITIME	257
CHAPITRE 1 . LA MAJORITE DES CRIMES DEVOLUS AUX AMIRAUTES : DES DELITS « CLASSIQUES » PERPETRES SUR LE DOMAINE MARITIME.....	258
CHAPITRE 2 . LA REPRESSION DES CRIMES PROPRES AU MONDE MARITIME ET AUX SOCIETES DU LITTORAL	293
CHAPITRE 3 . LE CONTROLE PAR L'ETAT ROYAL DE LA JUSTICE PENALE DES AMIRAUTES	336
CONCLUSION	362
ANNEXES	368
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	412
GLOSSAIRE SOMMAIRE DE TERMES DE MARINE	457
TABLE DES MATIERES	461

INTRODUCTION

Exception notable au droit commun, les Tribunaux Maritimes Commerciaux actuels constituent la survivance d'une justice propre au monde maritime telle que la concevait l'ancien droit. En dépit d'une appellation officielle anodine, – l'adjectif « commerciaux » fut choisi sous le Second Empire pour les différencier des tribunaux de la marine de guerre –, ces tribunaux sont des juridictions répressives chargées de juger les délits maritimes et nautiques incriminés par le Code disciplinaire et pénal de la marine marchande ¹. En se fondant sur les principes égalitaires défendus par les révolutionnaires, notre système judiciaire moderne s'est réformé à plusieurs reprises pour supprimer certaines juridictions d'exception, – on pense notamment aux justices militaires –, et assurer aux justiciables un traitement commun devant les tribunaux ordinaires de la République. Malgré cela, l'existence des Tribunaux Maritimes Commerciaux prouve que l'État français n'a jamais cessé de reconnaître une criminalité spécifique aux gens de mer. Pour les délits maritimes et nautiques qu'ils commettent dans le cadre de leur activité professionnelle, les hommes de la marine marchande ont un code qui leur est propre et une juridiction d'exception ponctuellement réunie en cas de besoin.

¹ - Renouant partiellement avec la tradition judiciaire des amirautés, les Tribunaux Maritimes Commerciaux ont eu une histoire mouvementée. Instituées par un décret-loi datant du 24 mars 1852, ils devaient réprimer les infractions graves à la police intérieure des navires marchands. En introduisant un armateur parmi les juges, les réformes de 1891 et 1898 rendirent l'institution impopulaire auprès des marins qui parlaient à leur propos de « *tribunaux de classes* ». Ils furent provisoirement supprimés par la loi du 17 décembre 1926 instituant le nouveau Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. A la demande des professionnels de la mer qui n'appréciaient pas non plus d'être jugés par les tribunaux correctionnels ordinaires, ils seront finalement rétablis par le décret-loi du 29 juillet 1939. Aujourd'hui, l'existence et le fonctionnement interne de ces justices d'exception fait encore débat. On discute de l'opportunité de continuer d'y juger certaines infractions dont pourraient tout à fait connaître les tribunaux ordinaires (violences, dissipation d'avances, ivresse...), on suggère de laisser le ministère public entrer dans les procédures qui sont encore instruites par les Affaires maritimes, certains auteurs proposent de supprimer définitivement ces juridictions. Vont ainsi en ce sens deux arrêts de la chambre criminelle de la Cour de cassation, rendus en 1957 et 1980, qui règlent deux conflits d'attribution en faveur des tribunaux correctionnels. Autre signe des temps, la loi du 24 août 1993 a modifié la composition des Tribunaux Maritimes Commerciaux en confiant leur présidence à un magistrat du Tribunal de Grande Instance du ressort. Voir Jean-Philippe BLOCH, *Juris-Classeur Droit commercial*, vol. 6, verbo « Code disciplinaire et pénal de la marine marchande », Éditions techniques, fascicule 1166, 1994 ; Renée ALLIOT, « Réflexions à propos des tribunaux maritimes commerciaux », *Annuaire de droit maritime et aérien*, t. XII, 1993, p. 269-292 et Marie-Hélène RENAULT, « Histoire du droit pénal de la marine marchande, XVII^e- XXI^e siècle », *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, t. XX, 2002, p. 53-104.

À contre-courant d'un système qui tend à l'homogénéisation, cette conception catégorielle de la justice pénale semble dater d'une époque révolue. Une époque lointaine, longtemps maudite, où les corporations pouvaient juger leurs pairs, un temps où les plaideurs peinaient à reconnaître le tribunal compétent dans le maquis des justices royales et seigneuriales. Et pourtant, cette approche n'est pas tout à fait fautive. L'on peut effectivement considérer que l'idée d'une justice maritime spécialisée a deux sources anciennes, distinctes mais pas complètement indépendantes l'une de l'autre. Elle s'enracine tout d'abord dans la tradition judiciaire des gens de mer du Moyen-Âge, matérialisée aux XII^e et XIII^e siècles par les compilations coutumières des Jugements d'Oléron ou du Consulat de la Mer ¹. Elle s'inspire également, de manière plus directe et plus visible, des tribunaux de l'Amiral de France apparus pendant la guerre de Cent Ans. L'Amiral, l'Amirauté, les amirautés.... Des termes incertains pour les juristes chargés de débattre du sort de nos actuels Tribunaux Maritimes. Les moins frileux plongent dans le passé en citant rapidement l'ordonnance de la marine de 1681, sans plus d'explication. La plupart se contente de rappeler que les amirautés ont été supprimées et démembrées par un décret de la Constituante du 13 août 1791 ².

En réalité, la mise en place d'une justice d'amirauté sur le territoire de la monarchie française est l'aboutissement d'un processus apparu au cours des Croisades et renforcé pendant la guerre de Cent Ans. Comme souvent, l'institution maritime civile a des origines martiales. Elle est née des besoins militaires des grands Capétiens qui ont compris qu'ils ne pourraient plus faire l'économie d'une flotte digne de ce nom. Les premiers manques se sont cruellement fait sentir lors des expéditions organisées par les rois de France pour prendre part aux Croisades. L'impossibilité d'aligner des navires pour transporter les troupes au Moyen-Orient ou en Afrique du Nord oblige alors le roi et les barons à louer les services des navigateurs génois et vénitiens, avec les conséquences que l'on connaît lors de la quatrième croisade. Au siècle suivant, la difficulté reste la même face aux Anglais qui sont solidement implantés dans le royaume. Moins peuplée que la France, l'Angleterre parvient pourtant à

¹ - Voir *infra*, Partie I, Chapitre I, section 2.

² - Les législateurs de la Constituante ont effectivement choisi d'éliminer les amirautés qui ne correspondaient guère à l'idéal de séparation des pouvoirs des organismes judiciaires et administratifs. L'opération s'est faite en deux temps. L'Assemblée a donc d'abord voté le décret des 6, 7 et 11 septembre 1790 réformant l'organisation judiciaire du royaume. L'article 8 du texte a notamment transféré vers les tribunaux de commerce toutes les causes commerciales d'amirauté. Les dernières attributions des amirautés seront ensuite supprimées par la loi des 9-13 août 1791 et réparties entre les nouvelles institutions administratives et judiciaires. Voir *Collection générale des lois, décrets, arrêtés, sénatus-consultes [...] depuis 1789 jusqu'au 1^{er} avril 1814*, Imprimerie royale, Paris, 1817, t. I et II, p. 489 et t. II, p. 611.

prendre le dessus lors des premières décennies de la guerre. Une tactique dite moins chevaleresque et la cadence de tir du *long bow* n'expliquent pas tout. Acheminés par mer pour lancer leurs terribles chevauchées, les *Godons* mettent leur flotte à profit lors des trêves pour commercer et garder le contact entre l'île et leurs possessions sur le continent. Les Anglais tirent donc aussi leur force d'une flotte supérieure en nombre et d'une population bordière plus volontiers tournée vers les activités maritimes. Après les premières défaites du conflit, – on pense notamment à la déroute infligée dans le port de L'Écluse –, l'importance de la maîtrise des mers est enfin devenue une évidence pour les stratèges français. Éminemment symbolique, un des signes de la réaction française sera institutionnelle avec la création d'une fonction d'Amiral de France.

En dépit d'interprétations parfois divergentes, l'étymologie méditerranéenne du mot *amiral* est aujourd'hui bien établie et son entrée dans notre vocabulaire semble remonter au XII^e siècle lorsque la cour des Normands de Sicile s'inspire du terme arabe *amir*, – signifiant « commandant militaire » ou « chef »¹ –, pour attribuer le titre d'amiral au dignitaire chargé de commander la flotte². Répandu par les contacts des Croisés avec les navigateurs italiens et sarrasins, le vocable est utilisé en France, dès le XIII^e siècle, pour désigner indifféremment les capitaines de navires ou les chefs des petites escadres armées par les particuliers et les princes. Il est toutefois délicat de suivre l'évolution du sens attribué par les contemporains au terme *admiral*³. Ce caractère provisoire et ponctuel s'estompe cependant sous le règne des derniers Capétiens directs. L'Amiral devient alors un personnage de première importance, dont la reconnaissance est notamment attestée par plusieurs ordonnances royales⁴.

¹ - *Dictionnaire de l'Académie française*, 9^{ème} édition, Imprimerie nationale, Paris, 1992, t. I, p. 74.

² - Les Sarrasins nommaient *Amir* (أمير) les juges, prévôts, consuls, capitaines et généraux de leurs forces navales. Ils auraient été imités en cela par les Siciliens et les Génois qui, les premiers, appelèrent « *amiraux* » les chefs de leurs flottes. Voir Domino DU CANGE, *Glossarium Mediae et Infimae latininitatis*, (1^{ère} éd. 1678), rééd. L. Favre, Niort, 1883, t. I, p. 226, *verbo* « Amiralus » ; Léon-Robert MENAGER, « *Amiratus* », *L'Emirat et les origines de l'Amirauté (XI-XII^e siècles)*, SEVPEN, Paris, 1960, p. 10 ; Oscar BLOCH et Walther VON WARTBURG, *Dictionnaire étymologique de la langue française*, (1932), 8^{ème} éd., Presses Universitaires de France, Paris, 1989, p. 23, *verbo* « Amiral ».

³ - Voir DU CANGE, *op. cit.*, p. 226 ; ISAMBERT, DE CRUCY, JOURDAN, *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, 29 vol., Paris 1821-1833, vol. III, p. 309 et Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, Paris, 1988, p. 18.

⁴ - L'ordonnance du 25 février 1318 dispose, entre autres choses, que les chefs militaires seront tenus d'indemniser les propriétaires des biens et des vivres réquisitionnés dans les zones de conflits. L'Amiral y est mentionné immédiatement après les prestigieux personnages que sont à cette époque le Connétable et les Maréchaux. La consécration définitive de la fonction est reconnue lors de la création de l'office permanent d'Amiral de France attribué pour la première fois, selon les auteurs, à Pierre Le Megue, ou Le Miège, en 1327. En privant le Connétable de son autorité sur les « *soudoiers de la mer* » pour l'attribuer à l'Amiral,

.../...

Considérée par A. Zysberg comme la charte constitutive de l'amirauté¹, l'ordonnance du 7 décembre 1373 permet de lever tous les doutes sur le statut de l'Amiral puisqu'il y est explicitement fait mention de son office². Ce texte consacre l'importance prise par la marine durant la guerre de Cent Ans en conférant au grand officier de la Couronne des fonctions qui dépassent le seul cadre des opérations militaires navales. Désormais, les pouvoirs de l'Amiral vont s'étendre à tous les aspects de l'administration et de la justice maritime.

Comme les grands offices de Connétable ou de Maréchal de France, la charge d'Amiral conférait à son titulaire à la fois l'action et la juridiction³. Dans une société ignorant le concept de séparation des pouvoirs, il était parfaitement admis d'attribuer à un même homme la double tâche d'administrer un domaine et de juger les litiges nés dans le cadre de ses fonctions. En vue d'assister l'Amiral, l'ordonnance de 1373 prévoyait la création d'un lieutenant général siégeant à la Table de Marbre à Paris⁴ et la nomination de représentants dans chaque port du royaume. Ces délégués étaient chargés d'une double mission : ils devaient y assurer le respect des droits de l'Amiral et rendre la justice en son nom. L'Amiral n'exerce donc pas personnellement son double pouvoir administratif et judiciaire, il le délègue à des officiers subalternes, les lieutenants d'amirauté, dont le nom restera en vigueur

l'ordonnance de février 1342 semble même lui conférer la dignité d'officier de la Couronne puisqu'elle lui attribue des fonctions militaires distinctes des prérogatives du chef de l'armée royale. Voir Antoine FONTANON, *Les edicts et ordonnances des roys de France depuis Louis VI dit le gros jusques à présent*, 3 volumes, Paris, 1611, t. I, p. 680 ; René-José VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, nouvelle édition, La Rochelle, 1776, t. I, p. 32 ; Jean-Marie PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, in-4°, 6 vol., Paris, 1828-1845, t. IV, p. 5 et Christian SCHNAKENBOURG, *L'amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, Thèse Droit, Université de Paris II, t. I, 1975, p. 15.

¹ - Voir André ZYSBERG, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal » dans *État, Marine et Société*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1995, p. 439-455.

² - L'article 3 de cette ordonnance énonce clairement que toute navigation s'effectuera désormais « *par le congé et consentement de nostredit admiral ou son lieutenant, lequel a ou aura droit de son dit office, la cognoissance, juridiction, et punition de tous les faicts de la dite mer et des dependances, criminellement et civilement* ». Ce texte est daté par erreur du 7 décembre 1400 par Valin et Isambert. Toutefois, Pardessus a rétabli la date exacte de ce texte promulgué sous le règne de Charles V. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 2 ; ISAMBERT, *op. cit.*, vol. VI, p. 846-848 et PARDESSUS, *op. cit.*, t. IV, p. 18.

³ - Jean DE CHASTENET D'ESTERRE, *Histoire de l'Amirauté*, Thèse droit, Paris, 160 p., in-8°, 1906, p. 8.

⁴ - Tirant leur nom de l'habitude prise avant l'incendie du parlement de Paris (1618) par l'Amiral, le Connétable et le Grand Maître des Eaux et Forêts de siéger dans une salle du Palais autour d'une table de marbre noir, ces sièges généraux d'amirauté étaient des juridictions intermédiaires qui statuaient en dernier ressort sur les sentences des sièges particuliers inférieures à 150 livres. Il n'existait en fait de Tables de Marbre qu'à Paris, pour l'amirauté de France, et à Rouen, pour la province de Normandie. Pour les causes supérieures à 150 livres, leur décision étaient susceptibles d'un nouvel appel devant le parlement de Paris, et en matière criminelle, les sentences des sièges particuliers prévoyant des peines afflictives et infamantes ressortissaient directement au parlement de la province concernée. Voir Philippe SUEUR, *Histoire du droit public français*, Thémis, Presses Universitaires de France, (1^{ère} éd. 1989), Paris, 3^e éd., 2001, t. II, p. 234-239.

lors de la création des offices de judicature. La réalité de ce pouvoir de justice et de police va même lui échapper au fur et à mesure des délégations qu'il est amené à faire. Si les juridictions d'amirauté découlent bien de la charge originelle de l'Amiral, elles mènent une existence propre à partir du XVI^e siècle. Au XVII^e siècle, les tribunaux maritimes se sont même suffisamment émancipés de la tutelle amirale pour ne pas être remis en cause lors de la suppression de la charge d'Amiral entre 1627 et 1669.

A l'image du juriconsulte Cardin Le Bret¹, plus soucieux de renforcer les droits de la Couronne contre les prétentions des amiraux provinciaux que de respecter les réalités historiques, certains « juristes à gages du pouvoir central »² soutiennent que l'amirauté de France existe sous sa forme définitive depuis le XVI^e siècle, et que son ressort s'étend dès lors de la Picardie à la Provence. En réalité, les arrangements passés lors de l'annexion des grandes régions maritimes au domaine royal condamnent très longtemps l'amirauté de France à coexister avec l'organisation parallèle des amirautés provinciales. Avant la disparition définitive des amirautés autonomes de Guyenne³ et de Provence⁴, les tribunaux de l'amirauté de France ont autorité sur les seules côtes de Picardie, de Normandie, du Poitou, d'Aunis et de Saintonge. C'est donc sur cet espace relativement réduit que l'Amiral exerce les droits de justice et de police afférents au domaine maritime, que lui confient les textes royaux depuis l'ordonnance de 1373.

¹ - Cardin LE BRET, *De la souveraineté du Roy*, dans Les œuvres de Messire C. Le Bret, Paris, Quesnel, 1642, p. 149.

² - Joachim DARSEL, *L'amirauté de Bretagne des origines à la Révolution de 1789*, thèse Lettres, Paris, 1954, p. XIX.

³ - La charge d'Amiral de Guyenne, anciennement exercée par les gouverneurs, est réunie à celle de l'Amiral de France en 1612. Henry de Montmorency obtient sa réunion à perpétuité à l'Amirauté de France par un édit du 23 décembre 1615. Elle sera ensuite annexée à l'office de Grand Maître de la Navigation, après la suppression de la charge d'Amiral de France décidée en 1627.

⁴ - Jusqu'au XVI^e siècle, l'amirauté de Provence couvre l'ensemble du littoral méditerranéen français, Provence et Languedoc compris, comme en attestent les lettres de provision du maréchal de Tavannes du 20 octobre 1572 : « *amiral et lieutenant général pour le roy aux mers du Levant, costes et isles maritimes de Provence et Languedoc* ». Il faudra attendre l'édit d'août 1630 pour voir apparaître sept sièges d'amirauté propres au Languedoc. Suite au traité des Pyrénées, l'édit d'avril 1691 réorganise l'institution en fixant quatre sièges en Languedoc (Aigues-Mortes, Agde, Montpellier et Narbonne) et un autre en Roussillon (Collioure). Née à la fin du XIII^e siècle, l'amirauté de Provence couvre de lieutenances les ports de Marseille, Martigues, Arles, Toulon, Fréjus et Antibes. L'institution cessera d'exister en août 1631, après la fuite en Italie du duc de Guise, son dernier titulaire, accusé d'avoir participé à la révolte des « *Cascaveous* ». L'absorption définitive des prérogatives de l'ancien Amiral de Provence par le Grand Maître de la navigation sera entérinée par l'enregistrement en l'Amirauté de Marseille des lettres de provision du Cardinal, le 18 janvier 1633. Voir Régis LAVOUX, *L'Amirauté de Collioure (1691-1790)*, Thèse Droit, Université de Perpignan, 1998, p. 33-34 et Jean-Marc DAVID, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, Thèse Droit, Université d'Aix-Marseille, imprimerie Ant. GED, Marseille, 1942, p. 115.

Les larges prérogatives concédées pendant la guerre de Cent Ans seront ensuite confirmées et complétées par les monarques de la Renaissance. Louis XI, François 1^{er}, Henri II, Henri III, chacun promulgue une ordonnance en vue d'imposer une organisation d'amirauté très contestée, spécialement dans les provinces comme la Bretagne qui ne la connaissaient pas avant leur rattachement au royaume. Les Édits et ordonnances d'octobre 1480, juillet 1517, février 1543, avril 1554 et mars 1584 rappellent et tentent de renforcer les compétences judiciaires et administratives de ses juridictions. Outre la justice, les privilèges de l'Amiral consistent surtout en une liste de droits utiles prélevés sur les marins, les armateurs et le commerce maritime. La taxation évolue au cours des premiers siècles de l'institution mais il s'agit pour l'essentiel des droits payés pour obtenir les divers permis de naviguer (congés, passeports, sauf-conduits ¹). Conformément au droit de la guerre, l'Amiral jouit également depuis l'ordonnance de 1373 d'un "intéressement" aux prises réalisées par les corsaires. Au terme des procédures d'inventaire et de vente qui sont instruites par les lieutenants d'amirauté, un dixième est retenu sur les bénéfices dégagés par la liquidation des prises et versé aux receveurs du grand officier. En cas de naufrage sur les côtes du ressort de l'amirauté de France, les édits de février 1543 et de mars 1584 prévoient que les effets non réclamés sont répartis entre le roi, les sauveteurs et l'Amiral, qui reçoivent respectivement un tiers de la valeur du bris ². En matière de police et de justice, la législation originelle est surtout marquée par les préoccupations militaires et sécuritaires des souverains du bas Moyen-Âge et de la Renaissance. En attribuant à l'Amiral la garde des côtes, la surveillance des gens de mer et la punition de leurs crimes, les ordonnances confient la sauvegarde du domaine maritime au seul personnage théoriquement capable de réprimer les pirateries et les pillages qui rendent la navigation si hasardeuse³. En ces temps troublés, où les marines civile

¹ - L'ordonnance de Tours du 2 octobre 1480 interdisait donc à quiconque de « *donner aucuns sauf-conduits a nos ennemis, adversaires ne congé a nos subjects d'impetrer sauf-conduits d'eux ne d'en user* » pour réserver ce privilège à « *nostredit cousin seul, comme admiral et nostre general par la mer et greves d'icelle, et à ses lieutenants et commis, et de ce ayent nostredit admiral et ses predecesseurs accoutumé jouyr et user de tout temps et d'ancienneté par tout nostre royaume et mesmement en nostre duché de Normandie* ». Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. X, p. 825-826.

² - L'article 11 de l'édit de Fontainebleau de février 1543 dispose ainsi que « *de tout entierement qui se tirera de mer à terre, tant spariées, veresques, que barbaries et choses du flot, la tierce partie en appartiendra a ceux qui l'auront tiré et sauvé, une tierce partie au dit amiral, et l'autre tiers a nous, ou aux seigneurs, ausquels nous avons donné nostre droict d'iceluy tiers en leurs terres* ». Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XII, p. 854.

³ - L'article 1^{er} de l'ordonnance du 7 décembre 1373 illustre clairement la priorité donnée par la monarchie à la lutte contre la piraterie : « *Pour corriger la mauvaïse volonté de ceux qui par damnable convoitise desordonnée, par suggestion d'ennemy, pourroyent estre traittez de commettre seurte contre nos sujets et ceux de nos alliez, meurdres et larrecins, ainsi que l'on dit que fait a esté par cy-devant, nostredit admiral et* .../...

et militaire ne connaissent pas la spécialisation qui a cours aujourd'hui, les navires et les équipages marchands sont si peu nombreux, qu'ils sont traditionnellement réquisitionnés et réarmés en temps de guerre par les princes dont ils dépendent. L'habitude se prend donc parmi les délégués de l'Amiral, chef des armées navales, de contrôler quotidiennement l'ensemble du trafic maritime et l'activité des gens de mer. Cette tutelle des lieutenants d'amirauté devait à la fois permettre un recrutement plus aisé lors des conflits ou des expéditions royales mais elle s'avérait également utile pour prévenir ou sanctionner les crimes propres aux marins.

C'est précisément cet aspect de la justice et de l'administration maritime qui nous intéresse. Cette conception voulant qu'il existe une institution d'exception pour traiter des questions relatives aux gens de mer n'a pas été abandonnée au XVII^e siècle. En dépit des critiques qui avaient amené Colbert à envisager leur suppression¹, les amirautés n'ont pas fait les frais de la grande codification louis-quatorzienne. Au contraire, les rédacteurs de l'ordonnance de la marine de 1681 ont conservé les magistrats d'amirauté qu'ils ont même placés au cœur du dispositif judiciaire maritime. Ils ont ainsi perpétué l'idée médiévale selon laquelle les gens de mer et les populations bordières devaient pouvoir bénéficier d'un privilège de juridiction. La *lex maritima* étant vue comme un tout, ce principe s'applique à la fois au droit public, au droit privé mais aussi au droit pénal.

Jusqu'à la Révolution, les juges d'amirauté ne seront donc jamais dépossédés de leurs attributions criminelles. Dans la droite ligne des textes royaux de 1373, 1543 et 1584, le principe de la compétence pénale universelle des juges maritimes est réaffirmé par la fameuse ordonnance du mois d'août 1681. En quelques mots, le roi rappelle que les juges d'amirauté auront connaissance « *généralement de tous les crimes & délits commis sur mer, ses ports, havres & rivage* »². Cité par tous les ouvrages généraux abordant à un moment ou à un autre

ses lieutenants en chacune contrée de nostre royaume, s'informeront dilligemment des cas survenus, et les personnes qu'ils trouveront coupables de tels meffais, les puniront et en feront justice sans aucun deport ou delay, telle qu'elle soit exemple a tous autres. ». Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. VI, p. 846-848 et Travers TWISS, *The black book of the Admiralty*, rééd. Professional Books, vol. 1, 1985, p. 431.

¹ - Selon Roland Mousnier, « *Colbert avait des préventions contre les juges des amirautés qu'il croyait négligents et corrompus. Il pensa soit à restituer aux juges ordinaires leur juridiction d'attribution, soit à confier celle-ci aux intendants de marine. Mais ceux-ci étaient déjà accablés d'affaires. D'autre part, ses enquêtes montrèrent à Colbert maints juges d'amirauté compétents, appliqués et honnêtes. Il conserva donc les auditoires d'amirauté, sous la surveillance des intendants de marine ou des intendants de province, dans les ports où ceux-ci résidaient, et sous celle des commissaires ordonnateurs des classes.* ». Voir Roland MOUSNIER, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue*, 2 vol., Presses Universitaires de France, 1974, t. II, p. 293.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre II, article 10.

l'histoire des amirautés, cet article apparemment clair pose cependant bien des questions. On peut se demander comment les juges d'amirauté parviennent concrètement à remplir leur tâche répressive. Quelles infractions recouvrent les crimes et délits évoqués par l'article ? Les magistrats sont-ils sévères ou cléments ? Empressés ou désabusés ? Quelle est l'attitude des hautes autorités de l'État ? Toutes ces interrogations amènent au fond à se poser une seule et même question sur la nature exacte de la répression pénale des amirautés au dernier siècle de l'Ancien Régime.

La justice criminelle des amirautés est-elle une forme de coercition supplémentaire, ajoutée aux contraintes qui pèsent déjà lourdement sur les gens de mer et sur les populations littorales, ou bien faut-il au contraire y voir un privilège de juridiction permettant de moduler la répression et de ne pas affecter l'activité maritime du royaume ?

Répondre à une telle question nous a tout d'abord amené à nous intéresser aux auteurs ayant travaillé sur le thème de l'Amiral de France, des amiraux provinciaux et des amirautés en général. Premier constat surprenant, les juristes semblent s'être faits une spécialité des études consacrées aux anciennes institutions maritimes. Plusieurs thèses de doctorat soutenues dans les facultés de droit au début du XX^e siècle ont ouvert la voie de la recherche. Souvent limitées à un historique rapide de la fonction d'Amiral ou des tribunaux d'amirauté¹, elles comportent parfois des erreurs². La meilleure reste indiscutablement celle de J. Chastenet d'Esterre, publiée en 1906. En 1938, les travaux de l'archiviste M. Gouron sur l'Amirauté de Guyenne ont permis de mieux comprendre le difficile processus d'intégration des amirautés provinciales dans le cadre général de l'Amirauté de France et les ressorts de l'activité quotidienne des sièges particuliers³. Cette recherche érudite semble ensuite avoir donné le départ de l'étude systématique des amirautés provinciales. En 1942, J.-M. David consacre une thèse de droit d'excellente facture à l'amirauté provençale⁴, suivi quelques années plus tard

¹ - Voir Henri LHUILLIER, *Les tribunaux maritimes*, thèse pour le doctorat, université de Paris, faculté de droit, Arthur Rousseau éditeur, Paris, 1901 ; Jules LE BRETTEVILLOIS, *Des tribunaux des prises maritimes*, thèse pour le doctorat, université de Poitiers, faculté de droit, imprimerie Blays et Roy, Poitiers, 1902 ; Jean DE CHASTENET D'ESTERRE, *op. cit.* et Auguste DUMAS, *Étude sur les jugements des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'Amiral (1627)*, Thèse droit, Paris, 1908.

² - Pour l'auteur d'une thèse consacrée aux tribunaux maritimes militaires du XIX^e siècle, les amirautés ont été quasiment anéanties en tant que tribunaux par l'ordonnance de 1681 qui a créé les conseils de guerre (!). Voir Henri LHUILLIER, *op. cit.*, p. 6.

³ - Marcel GOURON, *L'amirauté de Guienne depuis le premier Amiral en Guienne jusqu'à la Révolution*, thèse lettres, Librairie du recueil Sirey, Paris, 1938.

⁴ - Voir Jean-Marc DAVID, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, Thèse droit, Université d'Aix-Marseille, imprimerie Ant. GED, Marseille, 1942.

par l'historien J. Darsel, dont l'impressionnant travail trahit toutefois une certaine nostalgie pour la période précédant l'annexion à la France ¹. Par delà la qualité de ces travaux, notre question restait sans réponse. Ces études sont surtout axées sur les conflits fiscaux et politiques opposant le roi et ses ministres à l'Amiral, ou encore l'Amiral aux parlements et aux États provinciaux. L'activité pénale des tribunaux maritimes n'y était donc qu'évoquée ou rapidement traitée sur la base d'exemples tirés des archives criminelles encore existantes. Clôturent ce tour de France des amirautés, les deux derniers travaux d'envergure parus ces dernières années sont les thèses juridiques de Ch. Schnakenbourg et R. Lavoux, respectivement consacrées à l'amirauté de France et à l'amirauté de Collioure. La première a indiscutablement comblé un vide en approfondissant les recherches sur le statut, les privilèges et les revenus de l'Amiral de France. L'étude insiste en outre sur le fonctionnement de l'institution (activité quotidienne de la Table de Marbre et des sièges particuliers du ressort...) après que la charge d'Amiral a été ressuscitée pour assurer un revenu confortable aux fils naturels du Roi-Soleil ². D'une portée moindre, les recherches de R. Lavoux ont toutefois l'avantage de décrire l'implantation des institutions maritimes françaises sur les côtes annexées au lendemain du traité des Pyrénées ³. Ces travaux récents présentent toutefois pour nous le même inconvénient que les thèses précédemment citées puisque l'activité criminelle ne fait pas partie des thèmes privilégiés par les auteurs. En un siècle de recherche, la jurisprudence pénale apparaît bien comme le parent pauvre des études consacrées aux amirautés.

Les travaux consacrés à l'histoire de la marine et des gens de mer donnent plus de résultats. Pour comprendre l'arrière-plan économique et social du monde maritime des Temps Modernes, il faut bien sûr marcher dans les pas de J. Meyer, M. Acerra, M. Mollat et E. Taillemite ⁴. L'imbrication des mondes militaire et civil de l'ancienne France amène tout naturellement à compulser les travaux "herculéens" d'A. Corvisier, Ph. Masson ou M. Vergé-

¹ - Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution de 1789*, Thèse Lettres, Paris, 1954.

² - Voir Christian SCHNAKENBOURG, *L'amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, Thèse droit, Université de Paris II, 1975

³ - Voir Régis LAVOUX, *L'Amirauté de Collioure (1691-1790)*, Thèse droit, Université de Perpignan, 1998.

⁴ - Voir Jean MEYER, *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, SEVPEN, Paris, 1969 ; Michel MOLLAT, *Études d'histoire maritime*, Turin, 1977 ; du même, *La vie quotidienne des gens de mer de l'Atlantique IX^e-XVI^e siècles*, 1983 ; Martine ACERRA et Jean MEYER, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, Ouest-France, Rennes, 1994 ; Etienne TAILLEMITE, *Histoire ignorée...*, *op. cit.*

Franceschi ¹. Dans le domaine particulier de la course, les recherches d'A. Lespagnol et Ph. Villiers donnent des éléments de réponse quant à la délinquance spécifique aux corsaires ². Enfin, l'œuvre d'A. Cabantous nous est d'un plus grand secours encore. Depuis une vingtaine d'années, ses publications éclairent d'un jour nouveau les rares connaissances que l'on avait du pillage d'épaves et de l'insoumission des gens de mer aux XVII^e et XVIII^e siècles ³. Concentrées sur des points bien précis, ces recherches n'ont cependant pas vocation à traiter de la question globale de la justice et de criminalité maritime. La solution reposait donc sur l'étude systématique d'archives criminelles d'amirauté. Conscient qu'étudier l'activité pénale d'un seul siècle ne serait que d'un maigre intérêt, nous devons impérativement élargir la recherche à l'échelle d'une région entière. Province maritime par excellence, la Bretagne semblait donc offrir le champ d'étude idéal pour tâcher de comprendre le fonctionnement des tribunaux d'amirauté en la matière.

Depuis l'annexion consacrée par l'Acte d'Union de 1532, la province entretient des rapports plus que houleux avec l'Amiral. En dépit des efforts déployés dès le XVI^e siècle par les dignitaires successifs de la charge, les États provinciaux et le parlement sont parvenus à retarder l'entrée de leur province dans le système de l'amirauté de France ⁴. A la fin du XVII^e siècle, les subsides nécessaires à la Guerre de la Ligue d'Augsbourg vont cependant mettre un terme à ce combat d'arrière-garde et pousser le roi à trancher le nœud gordien. Epargnée formellement par la monarchie qui continue de laisser la jouissance des droits d'amirauté au gouverneur, – et non à l'Amiral de France –, la Bretagne doit cependant accepter l'édit de juin 1691 érigeant sept sièges d'amirauté sur son territoire. Incapable à cette époque de refuser l'enregistrement du texte, le parlement ne peut empêcher l'implantation. Les offices créés par

¹ - Philippe MASSON, *Histoire de la Marine française. L'ère de la voile*, Lavauzelle, Paris, 1981 ; André CORVISIER, *Histoire militaire de la France*, t. 2 : *de 1715 à 1871*, Quadrige, Presses Universitaires de France, éd. mise à jour, Paris, 1997 ; Michel VERGE-FRANCESCHI, *Les officiers généraux de la Marine royale (1715-1774)*, Librairie de l'Inde, Paris, 1990 ; du même, *La Marine française au XVIII^e siècle*, SEDES, Paris, 1996.

² - Voir Philippe VILLIERS, *Marine royale, Corsaires et Trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, 3 vol., S.D.H.A., Dunkerque, 1991 ; André LESPAGNOL, *Entre l'argent et la gloire. La course malouine au temps de Louis XIV*, Apogée, Rennes, 1995 et, du même, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, P.U.R., 2^e édition, Saint-Malo, 1997.

³ - Voir Alain CABANTOUS, *La Vergue et les Fers, mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France XVII-XVIII^e siècles*, Tallandier, Paris, 1984 et, du même, *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et Sociétés littorales en France 1680-1830*, Fayard, Paris, 1993.

⁴ - Voir notamment Etienne 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 », dans *Bulletin de l'Association bretonne*, 3^{ème} série, t. XVI, (Congrès de Rennes 1897), Saint-Brieuc 1898, in 8° et Georges MINOIS, *Nouvelle histoire de la Bretagne*, Fayard, 1992, p 424-425.

l'édit seront vendus et les juges ordinaires qui tranchent les causes maritimes sur commission du gouverneur devront cesser d'en connaître. S'ils veulent continuer à officier en matière maritime, il leur faudra déboursier la finance demandée ou laisser la place à de nouveaux magistrats. Après la disgrâce du duc de Chaulnes, en 1689, et l'attribution du gouvernement de la province au comte de Toulouse, en 1695, la Bretagne est donc rentrée dans le rang. De droit et de fait, ses côtes sont désormais couvertes par un réseau d'amirautés royales, mais apparentées à l'Amiral-gouverneur. Hormis le respect purement formel du particularisme breton, le fonctionnement des sièges de la province sera pour un siècle analogue à celui des amirautés du reste du royaume.

Rassuré sur l'existence de sources dans la province, nous allions devoir vérifier *de visu* l'état des archives criminelles laissés par les amirautés de Nantes, Vannes, Quimper, Brest, Morlaix, Saint-Brieuc, Saint-Malo et Lorient (créé en 1786, par démembrement de l'amirauté vannetaise). L'étude des fonds disponibles devait réserver deux surprises, l'une décevante, l'autre heureusement plus agréable. Le premier constat, négatif, vient de ce qu'une part importante des procédures laissées par les sièges de la Bretagne septentrionale ont disparu des dépôts d'archives départementaux. L'amirauté briochine n'a par exemple laissé qu'une dizaine de liasses de documents judiciaires, – dont certaines sont très minces –, concentrées sur une période allant de 1765 à 1791 et parmi lesquelles on ne trouve guère d'affaires criminelles ¹. A l'exception de registres d'audience très lacunaires, l'amirauté de Morlaix n'a pas non plus laissé de traces notables de son activité juridictionnelle dans les archives départementales du Finistère ². Enfin, le siège de l'amirauté de Brest est le dernier siège frappé par cette malédiction pesant sur les fonds maritimes de la Bretagne Nord. La disparition de ses archives est toutefois moins mystérieuse ³ puisque les précieux documents ont été réduits en cendres lors de la Deuxième Guerre Mondiale. Comme pour contrebalancer ce coup du sort, l'état et la teneur des archives des autres amirautés allaient se révéler beaucoup plus enthousiasmants. Conservées aux Archives départementales de Loire-Atlantique, les minutes criminelles de l'amirauté nantaise sont classées et répertoriées dans la

¹ - A.D.C.A. B 3751 à B 3761.

² - A.D.F. B 4219 à B 4251.

³ - Entreposés dans le bâtiment de la mairie de Brest, les cartons contenant les archives de l'amirauté ont brûlé le 2 juillet 1941, lors du bombardement de la ville par les Britanniques. Voir Henri-François BUFFET, *Répertoire de la sous-série 9 B. Amirauté de Saint-Malo*, Imprimeries réunies, Rennes, 1962, p.12 et Joachim DARSEL, « L'amirauté de Léon (1691-1792) », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, t. CIII, 1975, p. 127-162.

série B, sous les cotes allant de B 4933 à B 4970 ¹. Cette petite quarantaine de liasses abrite plus de quatre cents affaires criminelles illustrant notamment la violence à bord des négriers, l'agitation du port de Nantes ou la vie des paroisses de l'estuaire ligérien. Cent-vingt kilomètres plus à l'ouest, les Archives départementales du Morbihan recèlent le fonds des amirautés de Vannes et Lorient. Classés dans les séries 9 B et 10 B, les archives criminelles de ces petits sièges sont moins nombreuses (un peu plus de cent quarante affaires) mais tout aussi intéressantes ². L'on y trouve les procédures faites pour les crimes survenus sur les navires de la Compagnie des Indes et l'on y sent l'omniprésence des autorités militaires du Port-Louis. Continuant notre périple côtier jusqu'à la pointe occidentale de la province, nous en arrivons aux dépôts des Archives départementales du Finistère. La série B qui nous intéresse n'est pas conservée dans le principal bâtiment quimpérois mais dans son antenne brestoise. Classées sous les cotes B 4446 à B 4485, les archives criminelles de l'amirauté de Quimper témoignent de l'activité du siège cornouaillais entre 1716 et 1791 (avec un hiatus entre 1783 et 1789). Réputé pour les procédures liées aux naufrages, ce fonds contient une soixantaine d'affaires auxquelles il faut ajouter des causes classées parmi les liasses dites civiles de naufrages, où nous avons retrouvé des poursuites pénales ³. Enfin, restait à voir le cas des archives criminelles de l'amirauté de Saint-Malo. Conservé aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, ce fonds allait se révéler le plus riche et le plus imposant de tous. Les étagères du magasin de ce dépôt ploient sous la charge des minutes du greffe de l'amirauté de Saint-Malo. Mémoire fidèle de la juridiction, ces cent soixante-dix liasses contiennent, année par année, les traces de l'activité administrative et judiciaire développée par les juges d'amirauté de 1679 ⁴ à 1792. Le dépouillement systématique de ces archives

¹ - Voir Henri DE BERRANGER, *Guide des archives de Loire-Atlantique*, 2 vol., Nantes, 1962.

² - Thomas LACROIX, *Archives Départementales du Morbihan, Répertoire numérique de la série B*, in-4°, Vannes, 1941, p. 4 et s.

³ - Voir Jean-Marie LEMOINE et Henri BOURDE DE LA ROGERIE, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790*, t. III : *Inventaire des fonds des amirautés de Morlaix et de Quimper, du Consulat et du Tribunal de Commerce de Morlaix*, imprimerie A. Jaouen, Quimper, 1902.

⁴ - Les officiers de la juridiction ordinaire de Saint-Malo et du siège royal de Dinan ont exercé les fonctions d'officiers d'amirauté sur commission du gouverneur avant la création effective du siège par l'édit de 1691. A la différence de ce qui s'est passé dans les autres sièges bretons, les procédures d'amirauté malouines ont été séparées et archivées à part dès 1679. A Guérande, Nantes, Brest ou Hennebont, les sénéchaux ou les conseillers présidiaux commis par le duc de Chaulnes ont aussi traité les affaires maritimes entre 1673 et 1691 en prenant le titre de « *juge de la marine* » ou de « *juge de l'amirauté* ». Néanmoins, les procédures qu'ils ont instruites et jugées n'ont pas été classées à part par les greffiers qui les ont mélangées aux affaires civiles et criminelles. Voir Joachim DARSEL, *op. cit.*, p. 448-449 et Samuel LE GOFF, « L'Amirauté de Vannes », dans *Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan*, n° 21, 1999, p. 121.

nous a permis de dégager un bon millier d'affaires criminelles. De l'injure la plus bénigne à l'homicide le plus violent, en passant par les malversations des capitaines et les procès faits aux huguenots capturés sur les prises, ces affaires malouines contribuent à mieux comprendre l'histoire de la marine et des gens de mer.

Nous avons complété la lecture de ces archives par l'étude du fonds du parlement de Bretagne, – également conservé à Rennes (séries 1Ba, 1Bg, 1Bm et 1Bn) –, utile pour comprendre la place des officiers dans la province et indispensable pour connaître le contrôle de la Tournelle sur la justice criminelle des amirautés. Nous avons également bénéficié des éclairages fournis par les documents trouvés aux Archives Nationales (séries C⁴ et G⁵) et dans les départements "Imprimés" et "Manuscrits" de la Bibliothèque Nationale (Fonds français, Nouvelles acquisitions françaises, Cinq-cents de Colbert...).

Les résultats de cette collecte ont donc été fructueux mais la qualité inégale des sources nous a obligé à faire des choix. Après mûre réflexion, nous avons décidé de ne pas inclure dans nos calculs les fragments de procédures provenant des amirautés de Morlaix et Saint-Brieuc. Préférant l'étude directe des documents, nous n'avons pas non plus intégré à notre travail l'inventaire sommaire des archives brestoises réalisé quelques mois avant leur disparition¹. Nécessaires à l'homogénéité de cette recherche, ces restrictions nous ont amené à retenir principalement les archives criminelles des sièges d'amirauté de Nantes, Vannes, Quimper et Saint-Malo. Les dépouillements réalisés dans les dépôts départementaux correspondants nous ont en effet permis de mettre à jour plus de mille six cents affaires criminelles d'amirauté survenues entre 1679 et 1791. Peu ou pas exploité, ce fonds devait nous permettre de cerner la nature réelle de la justice criminelle d'amirauté au dernier siècle de l'Ancien Régime.

Pour répondre à la question posée à propos de cette répression particulière, nous avons dégagé trois axes de recherche. Nous étudierons dans un premier temps le cadre institutionnel des amirautés où se jugent les causes criminelles nées sur la mer et ses dépendances. Nous verrons ensuite les difficultés éprouvées par les tribunaux maritimes pour engager et instruire les procédures pénales proprement dites. Enfin, nous pourrions dire quels délits constituent la criminalité maritime et vérifier la réalité de la répression que lui opposent les amirautés établies en Bretagne depuis la fin du XVIII^e siècle.

¹ - Voir L. DELOURMEL et G. D'HAUCOURT, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790*, Série B, t. IV, Amirauté de Léon, in 4°, Brest, 1940, 80 p, (B 4671 à B 5037).

PARTIE 1 : CODIFICATION MARITIME ET AMIRAUTÉS. LA MAINMISE DE L'ÉTAT MODERNE SUR LES CÔTES DU ROYAUME

Au terme de la centralisation menée par la monarchie française d'Ancien Régime, les grandes ordonnances rédigées sous l'impulsion de Colbert et de Louis XIV sont autant de textes fondamentaux conçus pour adapter la justice à son époque¹. En matière maritime, cette codification générale du droit fournit à la France un grand code de référence : l'ordonnance du mois d'Août 1681. Longtemps arc-boutée sur ses privilèges fiscaux et juridiques, la Bretagne est entraînée dans ce processus d'uniformisation et les institutions provinciales ne peuvent s'opposer à l'établissement des sièges d'amirauté créés par l'édit de Saint-Germain en Laye de 1691. La combinaison de ces textes et la législation ultérieure dotent les nouvelles juridictions bretonnes de l'organisation interne particulière commune aux tribunaux maritimes établis sur toutes les côtes du royaume.

Finalement conservés par le roi et son Conseil, qui avaient un temps envisagé de les supprimer, les sièges d'amirauté présentent une composition atypique, partiellement différente des juridictions ordinaires. Cette particularité s'explique par le fait qu'ils sont essentiellement occupés à des tâches administratives et commerciales qui nécessitent, – en plus des officiers de justice habituels –, de recourir aux services d'auxiliaires spécialisés dans la perception des droits maritimes, la science de la navigation ou les langues étrangères. La mer, les activités maritimes et les gens de mer constituent à la fois les fondements et les limites de l'action des amirautés. Leur compétence est géographiquement restreinte par un champ d'action borné par le domaine maritime, mais elle est également universelle dans le sens où aucune matière, civile, pénale ou administrative, n'est censée leur échapper au sein de ce territoire.

¹ - La codification réalisée au cours des trente premières années du règne personnel de Louis XIV constitue un tournant dans l'évolution du droit français. Ce vaste chantier législatif est unique dans la mesure où, pour la première fois, la monarchie dépasse la mise à jour ponctuelle pour opérer une véritable refonte de l'ensemble des matières du droit national. Les sept textes emblématiques de ce nouveau corps de lois sont l'ordonnance d'avril 1667 réformant la justice et la procédure civiles, aussi appelée Code Louis, l'ordonnance forestière d'août 1669 régissant les eaux et forêts, la grande ordonnance criminelle d'août 1670, l'ordonnance du commerce de mars 1673, fréquemment surnommée Code Savary, l'ordonnance de la marine d'août 1681 relative au commerce maritime et à l'administration de la marine marchande, l'édit de mars 1685 « *touchant la police des îles de l'Amérique* », plus connue sous l'appellation de Code noir, et enfin, l'ordonnance d'avril 1689 spécifique à la marine royale. Voir Jean BART et Jean-Jacques CLERE, « Les lois du roi » dans Ph. BOUCHER (dir.), *La Révolution de la Justice. Des lois du roi au droit moderne*, éd. J.P. de Monza, Paris, 1989, p. 3-30.

CHAPITRE 1 : L'UNIFORMISATION DU DROIT ET DES INSTITUTIONS MARITIMES

L'attribution d'un office de la Couronne à un Amiral doté de toutes les prérogatives maritimes du royaume est un concept typiquement médiéval que l'on retrouve dans l'institution du Connétable ou du Grand Veneur. Originellement voulue par le monarque, cette concentration des pouvoirs aux mains d'un seigneur distinct de l'appareil d'État ne peut cependant résister à l'évolution des institutions. Si le roi de France prend fait et cause pour l'Amiral lorsqu'il tente d'imposer son administration dans les provinces d'annexion récente, cela ne l'empêche pas de travailler parallèlement à la concentration des pouvoirs maritimes à son profit exclusif. Au début du XVII^e siècle, l'État royal commence à mettre sur pied une marine de guerre et une administration militaire navale indépendante de l'institution de l'Amiral. Le ministèrat de Richelieu sera l'occasion d'un affrontement entre deux logiques centralisatrices concurrentes. D'un côté, l'Amiral de France oeuvrant à l'unification des amirautés provinciales. De l'autre, le Cardinal décidé à débarrasser l'État des institutions incompatibles avec la conception de la souveraineté royale absolue. La victoire de Richelieu sera parachevée sous l'ère des Colbert et des Pontchartrain. En promulguant l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, la monarchie enclenche un processus d'uniformisation qui entraînera l'implantation d'institutions maritimes identiques sur toutes les côtes françaises, Bretagne comprise.

Section 1. Une centralisation opérée aux dépens de l'Amiral de France

Quand les Constituants suppriment l'office d'Amiral d'un trait de plume en avril 1791, ils ne sont pas les premiers à vouloir faire disparaître l'institution. Avant eux, Richelieu avait obtenu une ordonnance supprimant le titre et la charge d'Amiral de France. Cette première disparition est une mort authentique marquant la fin d'une époque. L'office de Grand maître de la navigation créé sur mesure pour le Cardinal s'intègre mieux dans l'État royal. Bien que la grande maîtrise de la navigation disparaisse à son tour en 1669 au profit de la charge d'Amiral de France restaurée par Louis XIV, la fonction a vécu. La renaissance du grand office n'est alors pas un retour en arrière mais une manœuvre du Roi-Soleil au profit de ses enfants naturels.

§ 1 – Des Valois-Angoulême aux ministres de Louis XIII, vie et mort de l'office d'Amiral

Pourvu par lettres royales scellées du grand sceau, l'Amiral de France détient l'un des plus prestigieux offices de la Couronne. Lors de sa nomination, il se présente en personne devant le parlement de Paris, Grand-Chambre et Tournelle assemblées, pour y être reçu et prêter serment¹. Il est ensuite installé au siège général de l'amirauté de France par le premier président du parlement. Ses lettres de provision sont envoyées aux parlements de l'étendue de son district² et il n'est pas tenu de prendre de lettres de confirmation lors des changements de règne. Au XVI^e siècle, l'attribution de l'office de l'Amiral de France, comme celui de ses homologues provinciaux, résulte moins des aptitudes maritimes des titulaires que des prétentions politiques des divers partis en présence³. A ce titre, la rapidité avec laquelle se succèdent les détenteurs des charges est un révélateur fidèle des conflits qui agitent l'État et la société française lors des Guerres de Religion. Qu'ils soient favoris du roi ou membres des grandes familles nobiliaires du royaume, les Amiraux sont surtout des alliés œuvrant aux côtés du roi ou bien, tels Mayenne et Coligny, des chefs de guerre agissant au profit de leur faction⁴. Au début du XVII^e siècle, l'état chaotique de la marine royale française, affaiblie

¹ - Cette cérémonie apparaît comme un événement institutionnel notable. En 1588, dans le contexte troublé des Guerres de Religion, le duc d'Épernon prête serment devant le président du parlement de Paris. D'après une chronique publiée pour l'occasion, il jure de rendre « *la Justice au petit comme au grand, au désir du Roy, & suivant les ordonnances, & en bref se comporter en toute fidélité, tant envers le Roy que le peuple, comme un bon et iuste Admiral* ». Un siècle plus tard, Saint-Simon qui n'aimait guère les bâtards légitimés de Louis XIV évoque dans ses *Mémoires* comment le comte de Toulouse fut installé par le premier président Achille du Harlay comme Amiral à la Table de Marbre du Palais, le 23 décembre 1694. Voir *La réception solennelle de Monseigneur le duc d'espéron à l'admirauté de France l'unziesme jour de janvier 1588 en la court de parlement avec les harangues y prononcées*, par Hubert Velu, Paris 1588, (22 p.), p. 21 (B.N.F., Imprimés, LB 34-439) et Louis de SAINT-SIMON, *Mémoires*, éd. A. de Boislile et L. Lecestre, 41+ 2 vol., Hachette, Paris, 1879-1928, (rééd. 1975-1981), t. II, p. 223-224.

² - Avant 1627, il s'agit du ressort des parlements de Paris et de Rouen. A la fin de l'Ancien Régime, les textes relatifs à l'amirauté de France sont expédiés aux parlements de Paris, Rouen, Bordeaux, Toulouse, Aix et aux Conseils supérieurs du Roussillon, de Corse et des colonies.

³ - Au XVI^e siècle, les Grands du royaume s'approprient les plus hautes charges de l'État dans le but avoué de marquer des points sur l'échiquier politique. On ne trouve donc aucun marin parmi les Amiraux mais bien des chefs militaires classiques, qui s'illustrent sur les champs de bataille terrestres des campagnes d'Italie ou des Guerres de Religion. Voir Michel VERGE-FRANCESCHI, « Les Amiraux de France : 1492-1592 - Treize terriens - » dans Philippe MASSON et Michel VERGE-FRANCESCHI (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Tallandier, 1993, p. 177-192.

⁴ - Au cours de la guerre, les charges des Amiraux deviennent un enjeu de première importance pour les belligérants qui tentent de faire pression sur la monarchie pour les obtenir et étendre leur influence sur les côtes des provinces maritimes du royaume. Ce chassé-croisé traduit ainsi l'état des forces en présence et l'orientation prise à ce moment par le monarque dans le conflit. En Guyenne, l'office d'Amiral est détenu par

.../...

par les guerres avec l'Espagne, et le déclin de la marine marchande attisent les querelles entre les Amiraux de France, de Bretagne, de Guyenne et de Provence. Chefs de guerre peu au fait des choses de la mer, plus préoccupés par les profits que par les fonctions de la charge, les Amiraux contribuent à entretenir l'anarchie qui règne dans l'administration des affaires maritimes du royaume et le maintien de la division en quatre amirautés distinctes rend impossible toute politique cohérente et unifiée en matière administrative, judiciaire ou commerciale (délivrance de congés, créations de sociétés de navigation...).

Aujourd'hui considéré comme le véritable fondateur de la marine française ¹, Richelieu est fermement décidé, dès son arrivée au pouvoir en 1624, à débarrasser la France de l'institution de l'amirauté qu'il juge féodale et anachronique. Le cardinal trouve toutefois sur son chemin un puissant concurrent en la personne du duc de Montmorency, qui cumule alors la charge d'Amiral de France avec les titres d'Amiral de Bretagne et de Guyenne, et qui œuvre lui aussi à la centralisation de l'institution, mais au profit de l'amirauté de France. Richelieu obtient finalement la suppression définitive de la charge d'Amiral de France par l'édit de janvier 1627, et la confirmation de son remplacement par celle de Grand Maître, Chef et Surintendant général de la navigation et du commerce, qui lui était personnellement destinée ². En dépit des protestations des Amiraux dépossédés et des indemnités qui leur

Henri de Navarre entre 1563 et 1589. En Provence, les Guise conservent le Généralat des Galères entre 1557 et 1566 tandis que les Montmorency sont Amiraux de 1520 à 1572. La prestigieuse charge d'Amiral de France échoit successivement à Coligny entre 1563 et 1572 (il refusera de se démettre en dépit d'une destitution pour forfaiture décidée en 1569), au Marquis de Villars entre 1572 et 1578, puis au duc de Mayenne entre 1578 et 1582, lui-même remplacé par Anne de Joyeuse, qui mourra à la bataille de Coutras en 1587. La fin de la guerre consacre la défaite des alliés des Guise et la suprématie des Montmorency qui conservent la charge entre 1596 et 1626. Ce morcellement des autorités maritimes entre chefs de factions antagonistes a longtemps fait craindre que le conflit ne prenne une dimension navale, où la marine «calviniste» du Ponant se serait opposée à la flotte «catholique» du Levant, mais les piètres connaissances des Amiraux en matière maritime ont probablement empêché cette extension supplémentaire du théâtre des opérations. Voir Michel VERGE-FRANCESCHI, «L'amirauté de France dans la deuxième moitié du XVI^e siècle : un enjeu entre catholiques et protestants», dans *Coligny, les protestants et la mer*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1997, p. 35-43.

¹ - Voir Pierre CASTAGNOS, *Richelieu face à la mer*, éd. Ouest-France, Rennes, 1990 et Hervé COUTAU-BEGARIE, *L'histoire maritime en France*, 2^{ème} éd. revue et augmentée, Economica, Paris, 1997, p. 24.

² - Pour Daniel Dessert, la naissance de la nouvelle surintendance de la navigation et du commerce traduit moins la sécularisation d'une institution seigneuriale obsolète que la victoire d'une «féodalité d'État» sur la grande noblesse de service. Nanti d'une simple commission de Grand Maître et Surintendant général du commerce au début de l'année 1626, Richelieu avait obtenu du roi que les lettres patentes d'octobre 1626 transforment cette commission en un office formé perpétuel, avec possibilité de survivance et d'hérédité. La Grande Maîtrise de la navigation, source des mêmes revenus que la défunte charge d'Amiral, vient ainsi s'ajouter à la liste des grands titres et offices lucratifs amassés par le Cardinal au cours des dix-huit années de son ministériat (Gouvernements du Havre, de Harfleur, d'Honfleur, engagements sur le domaine royal corporel et droits sur le domaine incorporel du roi en Anjou, Poitou, Aunis, Saintonge...). Voir Daniel DESSERT, *1661 Louis XIV prend le pouvoir. Naissance d'un mythe ?*, éd. Complexe, 1989, p. 32-33, Roland MOUSNIER,

.../...

étaient dues ¹, le principe de l'unité imposé par la poigne du ministre était désormais bien établi. La double exigence d'unification du ressort et du commandement des amirautés condamnait théoriquement le prestigieux office à l'oubli.

§ 2 – La restauration de la charge d'Amiral ou l'opportunisme louis-quatorzien

En 1669, Louis XIV décide pourtant de rétablir l'ordre ancien en restaurant la charge d'Amiral de France. Cette réintroduction se fait toutefois dans de telles conditions, – et au cœur d'un appareil d'État trop disposé à s'en passer –, pour pouvoir nier qu'il s'agisse d'une charge « *honorifique et lucrative, sans prise véritable sur le service public de l'amirauté* ² ». Parfaitement anachronique, la charge n'a pas pour but de restaurer un Amiral susceptible de s'opposer aux volontés d'un roi qui se veut absolu. Comme l'a récemment rappelé J. Duma, il s'agit surtout de confier l'office à des enfants naturels de sang royal, supposés dociles, pour leur assurer un rang social et des revenus confortables ³. Au dernier siècle de l'Ancien Régime, le titre d'Amiral de France sera donc porté par trois princes dont la postérité a conservé un souvenir mitigé, sans rapport avec le statut prestigieux de l'emploi. En dépit de l'opposition de Colbert, l'édit du 12 novembre 1669 attribue la charge au profit du comte de Vermandois, enfant naturel de Louis XIV et de Mademoiselle de la Vallière. Le texte lui confère la dignité d'officier de la couronne mais la nomination d'un enfant de deux ans, finalement suggérée par Colbert lui-même, traduit bien le caractère symbolique de l'office et le cynisme du ministre qui ne cédera jamais une once de son pouvoir. Après le décès prématuré de son demi-frère, disparu en 1683, Louis Alexandre de Bourbon succède au comte de Vermandois à l'âge de cinq ans. Fils naturel de Louis XIV et de Madame de Montespan, le comte de Toulouse est reçu et véritablement installé dans ses fonctions le 23 décembre 1694.

L'homme rouge ou la vie du cardinal de Richelieu (1585-1642), R. Laffont, Paris, 1992, p. 290 et s.

¹ - Pour dédommager Montmorency, pressé de résigner sa prestigieuse charge d'Amiral de France du fait de son implication dans la conspiration de Chalais, Louis XIII décidera d'aider Richelieu à rembourser le « *premier baron de la chrétienté* » en allouant au démissionnaire une indemnité d'un million deux cent mille livres, versée sous la forme d'une rente annuelle de 96.000 livres. Voir Roland MOUSNIER, *L'homme rouge...*, op. cit., p. 306.

² - Voir Jean-Pierre ROYER, *Histoire de la justice en France*, Presses Universitaires de France, 1995, p. 78.

³ - « *ce choix des bâtards révèle bien la sorte d'alchimie complexe qui préside aux décisions du monarque. Il s'agit de confier la charge à quelqu'un de sang royal et de limiter ainsi les risques d'une quelconque contestation, de rendre la fonction inopérante puisque ces jeunes enfants sont incapables de revendiquer un rôle militaire mais aussi d'insérer les bâtards dans le jeu social puisqu'ils bénéficient à la fois d'honneurs et de revenus importants.* ». Voir Jean DUMA, *Les Bourbon-Penthièvre (1678-1793). Une nébuleuse aristocratique au XVIII^e siècle*, publications de la Sorbonne, Paris, 1995, p. 29.

Dès ses débuts, le jeune Amiral se montre désireux d'exercer effectivement ses fonctions et de restaurer le prestige originel de la charge. Son attitude « *dynamique et offensive* »¹ se heurte fatalement à une résistance acharnée des secrétaires d'État à la Marine qui exercent depuis 1669 toutes les fonctions théoriquement dévolues à l'Amiral. Au début du XVIII^e siècle, le conflit opposant le comte de Toulouse à Jérôme de Pontchartrain est révélateur de l'évolution des mentalités et des institutions de la monarchie française². En refusant d'intervenir en faveur de son fils, Louis XIV illustre bien le simple rôle honorifique désormais dévolu à cette charge devenue anachronique. La Raison d'État supplante les aspirations personnelles, fussent-elles celles d'un prince du sang, et en dépit de tous ses efforts l'administration des affaires maritimes échappera toujours au comte de Toulouse, même lors de l'intermède de la régence, pour demeurer le quasi-monopole du secrétariat d'État à la Marine. Dès cette époque, les Amiraux sont impitoyablement écartés de l'exercice des prérogatives d'amirauté encore officiellement rattachées à leur charge³.

Dernier Amiral à officier sous l'Ancien Régime, Louis-Jean-Marie de Bourbon, duc de Penthièvre, succède au comte de Toulouse en 1734 aux charges d'Amiral de France, de gouverneur de Bretagne et de Grand Veneur. Contrairement à son père, le duc de Penthièvre nourrit plus d'intérêt pour les profits que pour les fonctions de la charge. Aprement défendue par son prédécesseur, la présidence du Conseil des prises demeurera par exemple une pénible obligation pour cet homme peu au fait des choses maritimes. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, ce désengagement de l'Amiral aura pour résultat de faire passer les amirautés sous le contrôle absolu des Secrétaires d'État à la Marine. Sous la Révolution, le grand office

¹ - Christian SCHNAKENBOURG, *op. cit.*, p. 24.

² - Mêlant querelle de personnes et conflit de compétences, la lutte opposant l'Amiral au secrétaire d'État à la Marine entre 1702 et 1707 découle essentiellement du contentieux des prises. En sa qualité de président du Conseil des prises, Toulouse voulait utiliser son rôle clé dans l'institution de la course (jugement de la légalité des prises, procédures de liquidation, perception du dixième...) pour s'immiscer les domaines militaire et diplomatique réservés depuis longtemps au roi et à ses ministres.

³ - A titre d'exemple, les édits, arrêts et règlements touchant la marine devaient être collationnés par le secrétariat d'État à la Marine et adressés en premier lieu à l'Amiral, dont les services étaient ensuite censés les transmettre aux officiers d'amirauté. En réalité, les officiers des sièges recevaient directement les missives du secrétariat d'État à la Marine, qui renâclait souvent avant d'en adresser une copie à l'Amiral. Lorsque le hasard mettait les officiers en demeure de choisir entre deux ordres contradictoires de l'Amiral et du secrétaire, ceux-ci privilégiaient sans hésiter les missives du secrétaire d'État, émanation du pouvoir royal, dont l'autorité reléguait l'Amiral à un rôle subalterne. Comme le souligne M. Gouron : « *A partir de 1669, la charge d'Amiral de France, ressuscitée pour le petit comte de Vermandois n'est guère qu'honorifique. Le développement des principes va permettre d'enlever peu à peu à ce dignitaire ses dernières attributions administratives et d'élargir l'importance du secrétaire d'État à la Marine. Les derniers pouvoirs du comte de Toulouse, puis du duc de Penthièvre, ne sont que l'occasion de déboires pour le prince qui s'en dégoûte.* ». Voir Marcel GOURON, *op. cit.*, p. 496.

de l'Amiral de France est supprimé par le décret de la Constituante du 22 avril 1791. La charge connaîtra ensuite deux ultimes résurrections, purement symboliques. Sous l'Empire, le décret impérial du 13 pluviôse an XIII (2 février 1805) rétablit une charge de Grand Amiral destinée à Murat. La fonction disparaîtra donc une nouvelle fois après la déchéance de l'empereur. Lors de la première Restauration, elle renaît une dernière fois lorsque Louis XVIII promulgue l'ordonnance du 18 mai 1814. Le texte attribue une charge du même nom au duc d'Angoulême, son neveu ¹.

Section 2. Le socle de l'uniformisation : l'ordonnance de la marine de 1681

Le symbole le plus flagrant de la spécialisation et du perfectionnement du droit maritime français demeure la grande ordonnance du mois d'août 1681 qui donne aux négociants et aux marins le code administratif, civil, commercial et pénal qui leur faisait défaut. Par delà le symbole, le code maritime de Colbert est aussi le principal moteur de l'unification juridique et institutionnelle. Expressément désigné par l'ordonnance pour faire appliquer la nouvelle législation, le lieutenant d'amirauté devient sans conteste le juge et l'administrateur naturel du monde maritime. La vocation universelle du texte ne pouvait plus souffrir l'exception institutionnelle bretonne. Consacrant la logique mise en marche par le code maritime national, l'ordonnance de novembre 1684 puis l'édit du mois de juin 1691 réussissent à implanter les juridictions d'amirauté en Bretagne. En dépit des divergences constatées parmi les auteurs ², il est évident que cette standardisation du droit et des institutions sonne le glas du particularisme breton en matière d'amirauté.

¹ - Voir ISAMBERT..., *op. cit.*, vol. XVI, p. 198.

² - Henri Bourde de la Rogerie et Joachim Darsel réfutent cette constatation énoncée avec réalisme par Du Crest de Villeneuve. Les deux premiers considèrent que l'ordonnance de la marine de 1681 ne met pas un terme aux privilèges maritimes de la province, et ils en veulent pour preuve un arrêt du Conseil du roi du 30 mai 1701, dont le contenu semble maintenir la province dans ses privilèges antérieurs. Cf. Henri BOURDE DE LA ROGERIE, « Origine et organisation des sièges d'amirauté... », *op. cit.*, p. 223-260, Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne...*, *op. cit.*, p. XV-XVI, et Etienne DU CREST DE VILLENEUVE, « Essai historique... », *op. cit.*, p. 310-311.

§ 1. Le Code maritime de Colbert

Au milieu du XVII^e siècle, le développement économique, la poussée démographique et les succès de sa politique étrangère belliqueuse font de la France la première nation d'Europe. Les contingences nationales devenues très importantes poussent alors la monarchie triomphante à asseoir son pouvoir interne et à renforcer son image internationale en dotant le pays d'une législation moderne et efficace. La codification touche la plupart des secteurs du droit français, mais elle n'aurait probablement pas eu de conséquences concrètes sur le droit de la mer, étranger à l'État et à la majorité des Français, si Colbert n'était pas intervenu personnellement en supervisant la rédaction de la grande ordonnance de 1681¹. Le mérite unanimement reconnu de ce texte est de constituer un recueil de dispositions assurant à la fois la sécurité du commerce maritime, – considéré par Colbert comme une guerre d'argent –, et un bon encadrement administratif. Pour mieux comprendre l'importance de ce texte au regard du droit maritime, il est intéressant de se pencher sur les sources juridiques qui l'ont inspiré et sur les circonstances de sa rédaction avant d'en étudier brièvement les apports les plus significatifs.

a) Les sources coutumières internationales de l'ordonnance.

Hormis quelques rares articles insérés dans les édits du XVI^e siècle, les textes législatifs antérieurs à l'ordonnance de la marine de 1681 ne comportent quasiment aucune référence au droit privé. Avant le XVII^e siècle, les édits et ordonnances royales expriment surtout le renforcement du pouvoir monarchique et l'émergence concomitante du sentiment national. Ils contiennent essentiellement des dispositions de droit public destinées à établir l'autorité du prince sur le domaine maritime, à l'exclusion de tout autre, en posant le cadre institutionnel et administratif des marines militaire et marchande du pays².

¹ - Colbert et son fils Seignelay, associé au pouvoir dès 1673, mèneront toujours une politique de séduction auprès de Louis XIV pour l'intéresser au monde maritime. Le monarque se voit ainsi offrir des ouvrages de luxe sur la marine et les Colbert vont même jusqu'à faire construire une flottille en réduction pour naviguer sur les bassins et sur le grand canal de Versailles. Composée de chaloupes imitant la structure des vaisseaux et galères du roi, cette modeste *armada* évoluant sous les fenêtres du Roi-Soleil plaidait la cause de la marine en offrant aux courtisans d'agréables balades au fil de l'eau. On l'utilisait également pour organiser des représentations théâtrales inspirées des grandes batailles navales de l'histoire. Voir Laurent DINGLI, *Colbert, Marquis de Seignelay. Le fils flamboyant*, Perrin, 1997, p. 101.

² - A l'image de l'ordonnance de 1544 retirant aux seigneurs la police du rivage, les textes royaux régissant le domaine maritime constituent le signe tangible de « l'intrusion » de la monarchie administrative et centralisatrice sur le littoral et les ports du royaume. Le pouvoir cherche alors assurer les bases essentielles de

.../...

Le droit privé est à cette époque délaissé par l'État qui n'édicte guère de normes impératives dans ce domaine. Les gens de mer ont traditionnellement recours au « droit commun » constitué par les usages et les statuts locaux qui régissent l'ensemble du droit maritime civil et commercial. La vocation universelle de l'ordonnance de 1681 implique donc une double inspiration des rédacteurs du texte. Ceux-ci reprennent et modernisent les dispositions de droit public contenu dans les ordonnances des siècles antérieurs, mais ils doivent également compléter le volet privé du droit maritime national en puisant dans les divers coutumiers du littoral européen. Au XVII^e siècle, il est schématiquement possible de distinguer deux types de sources privées illustrant deux tendances normatives contradictoires. Les coutumes à caractère général tels que le Consulat de la mer ou les Rôles d'Oléron constituent une *Lex maritima* appliquée par les tribunaux d'arbitrage qui existent au Moyen-Âge dans tous les ports européens («*Cours de la mer*» méditerranéennes et «*Conseils de prud'hommes*» des îles de l'Atlantique). Ces textes ayant force de loi sur une multitude de principautés ou de fiefs théoriquement distincts, la vigueur des textes coutumiers maritimes confirme l'idée selon laquelle le particularisme du droit de la mer a toujours renforcé sa vocation internationale et sa tendance à l'uniformité.

En Méditerranée, les lois et les précédents les plus fameux sont compilés dans le «*Consulat de la mer*». Il s'agit d'un recueil rédigé dans un idiome mêlant l'espagnol, le catalan et l'italien, dont la première traduction aurait été faite en 1577 par un avocat marseillais nommé François Mayssoni¹. Ce Consulat de la mer, connu des rédacteurs de l'ordonnance de 1681, était une synthèse des coutumes maritimes ayant cours dans diverses villes du pourtour méditerranéen. Le texte semble avoir connu un sort glorieux en Méditerranée septentrionale, car après son adoption par Rome en 1075, Marseille en 1162 et par le roi de France en 1250, il serait demeuré en vigueur dans la cité phocéenne jusqu'à la fin du XVII^e siècle². En matière criminelle, les rédacteurs louis-quatorziens se sont notamment

sa suprématie en édictant prioritairement les règles fondamentales du droit public. Voir Antonio TRUYOL Y SERRA, *Histoire du droit international Public*, éd. Economica, Paris, 1995, p. 28 et s. et Marie-Anne VANDROY, « La loi et le rivage d'après l'ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin », p. 57-65, dans *Représentations et Images du Littoral*, Actes de la journée d'études de Lorient du 22 mars 1997, Presses Universitaires de Rennes, 1998, p. 65.

¹ - Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. VIII et Michèle POLAK, « Les livres de marine en français au XVI^e siècle », p. 41-54, dans Philippe MASSON et Michel VERGE-FRANCESCHI (dir.), *La France et la mer...*, *op. cit.*, p. 53.

² - Jean-Marc DAVID, *L'Amirauté de Provence...*, *op. cit.*, p.387 et Michel BOTTIN, *Les développements du droit de la mer en Méditerranée occidentale*, Recueil des Mémoires de la Société d'Histoire des Pays de Droit Écrit, 1983, p. 11-28

inspirés des règles de cette compilation jurisprudentielle pour la discipline des matelots (chapitres 118 à 125), les cas de désertion (chapitre 223) ou le pillage de bris (chapitres 150 et 151) ¹.

D'origine franco-anglaise, les « *rooles ou jugemens d'Oléron* » constituent le grand code maritime médiéval en vigueur sur les côtes atlantiques françaises, la Manche, et la Mer du Nord. Le succès de ce recueil de sentences et de principes de droit maritime avait été assuré dans ces régions par le soutien des ducs bretons et des monarques anglais tels qu'Edouard I^{er}. Ceux-ci garantissaient le respect de cette loi particulière pour affaiblir les cités maritimes dépendant de leurs territoires et favoriser la collaboration des gens de mer bretons, aquitains et britanniques lors des conflits avec le roi de France ². La répression maritime élaborée au Grand Siècle y a trouvé des dispositions pénales relatives aux désertions, aux échouements de navires provoqués par les pilotes côtiers (articles 5 et 25 de la première partie du texte), ou aux naufrages (la totalité des 20 articles de la quatrième partie) ³.

A l'inverse de ces recueils de textes à vocation supranationale, on trouve des règles locales ou des statuts rédigés par des communautés dont le but était précisément de forger leur propre régime juridique et d'échapper aux règles générales ayant cours dans les ports européens. L'élaboration de ces textes normatifs traduit la montée en puissance de certaines principautés féodales ou de corporations commerciales profitant de leur poids économique et politique pour édicter des règles statutaires destinées à affirmer et à renforcer leur pouvoir. Au XIV^e siècle, la Hanse teutonique rédige des « *Récés* » initialement très brefs, puis de plus en plus complets, qui remplacent progressivement les usages communs du reste de l'Europe au sein de sa sphère d'influence ⁴. Ces textes s'appliquaient d'abord aux seuls adhérents de la Ligue hanséatique puis aux navires des non-adhérents qui devaient séjourner dans les ports de la ligue. En Bretagne, les Jugements d'Oléron sont donc partiellement repris et complétés par

¹ - Voir le *Livre du Consulat contenant les loix, ordonnances, statutz et coutumes touchant les cotratz, marchandises, négociation maritime et de la navigation, tant entre marchandz, que patronz de Navire, et autre mariniers. Nouvellement traduit de langage Espagnol et italien en Francoys*, in-folio, Aix en Provence, Pierre Roux, 1577 et PARDESSUS, *op. cit.*, vol. II., p. 145-149, 166-170 et 289.

² - Voir Marcel GOURON, *L'amirauté de Guienne...*, *op. cit.*, p. 12.

³ - Voir PARDESSUS, *op. cit.*, vol. I, p. 286-287.

⁴ - Pardessus reproduit le texte original et la traduction française des *recés* de 1369, 1378, 1380, 1412 et 1417. Voir PARDESSUS, *op. cit.*, vol. II, p. 433-558.

des dispositions locales tirées des « *Coutumes et Noblesses du comte de Bretagne* » retranscrites avec la Très Ancienne Coutume dans les manuscrits et incunables bretons ¹.

Il convient enfin d'ajouter quelques mots à propos de la doctrine française qui se caractérise par son extrême pauvreté. Avant que Valin ne publie son commentaire de l'ordonnance de 1681, en 1760, la jurisprudence maritime est considérée comme une matière trop particulière, délaissée par les auteurs. Trois exemples peuvent toutefois être cités. Il s'agit tout d'abord du « *Guidon de la mer* », ouvrage anonyme dont les solutions retenues en matières d'assurances et de prêt à la grosse aventure inspireront les rédacteurs de 1681 ². Il est également intéressant de consulter le « *Traité des droits royaux de bris et de brevets* » de Bois-Gelin de la Thoisse, évoqué plus haut. On ne peut enfin se dispenser de consulter les « *Us et coutumes de la mer* » compilé et commenté par le juriste bordelais Cleirac ³.

b) Les conditions d'élaboration de l'ordonnance

L'ordonnance de la marine promulguée à Fontainebleau en août 1681 constitue encore aujourd'hui un des textes de référence les plus fameux de l'Ancien Régime. Reconnu comme le premier grand code maritime en Europe, le texte devait connaître une carrière brillante. Certaines dispositions survivront notamment dans le Code de Commerce napoléonien ⁴ et de nombreux pays voisins s'inspireront volontiers de la législation maritime la plus aboutie de cette époque ⁵. En revanche, les chercheurs ont longtemps ignoré dans quelles circonstances

¹ - On peut consulter trois exemples de ces textes, datant du XIV^e siècle, reproduits et annexés par Planiol à la Très Ancienne Coutume de Bretagne. Ces textes témoignent de l'existence d'une police complémentaire de la navigation (droit de bris, brieux...) inspirée aux ducs de Bretagne par la réglementation précédemment instaurée par les seigneurs du Léon ou de Cornouaille. Voir Marcel PLANIOL, *La très ancienne coutume de Bretagne*, in-8°, Rennes, 1896, p. 465-468.

² - Voir le texte complet dans PARDESSUS, *op. cit.*, vol. II, p. 369-432.

³ - La qualité de ce recueil a toutefois fait l'objet de critiques. Valin souligne à plusieurs reprises les erreurs et les imprécisions reproduites par le juriste bordelais, et plus près de nous, Jean Chadelat y voit un médiocre traité de droit maritime. Voir Estienne CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, J. Mongiron Millange, Paris, 1661 et Jean CHADELAT « L'élaboration de l'ordonnance de la Marine d'août 1681 », *R.H.D.*, n° XXXII, 1954, p. 74-98 et 228-253.

⁴ - De nombreux articles de l'ordonnance de la marine passeront dans le code de commerce de 1807 sans subir de modifications. Jusqu'à la réforme Rodière de 1967, le droit privé français conservera donc des dispositions directement issues de la législation du Grand Siècle.

⁵ - Contenant de nombreuses solutions juridiques novatrices, tant en droit privé qu'en droit public, le texte sera traduit en plusieurs pour servir de modèle aux nations voisines. La plupart des pays européens codifieront leur législation maritime aux XVII^e et XVIII^e siècles en s'appuyant sur les concepts et le contenu de l'ordonnance de la marine de 1681. On peut ainsi reconnaître les déclinaisons étrangères du texte français à travers les nouveaux codes maritimes danois (1683), prussien (1727), ou vénitien (1786). De même, la pragmatique de l'Ordre de Malte (1697), les ordonnances de Rotterdam (1721), de Bilbao (1737) ou encore

.../...

ce texte avait vu le jour. Les travaux préparatoires n'étant jamais parvenus jusqu'à nous, le mystère plana longtemps sur l'origine du texte. La conception, la méthode, les références doctrinales et le style du texte supposaient un énorme travail de documentation et l'intervention de juristes très qualifiés. Les recherches menées par J. Chadelat ¹ permettent aujourd'hui de répondre aux questions posées en son temps par Valin quant à l'identité des hommes qui avaient préparé, conçu et rédigé ce grand texte ².

Comme ce fut le cas pour les autres grandes ordonnances du temps, une quinzaine d'années s'est écoulée entre l'idée originelle de Colbert et la promulgation définitive du texte. Les travaux débutent par une phase d'enquêtes menées en 1664-1665 par le chevalier de Clerville, intendant général des fortifications, et par le sieur de la Reynie ³ en 1667. Les visites et les rapports circonstanciés effectués par ces commissaires dans les ports du royaume permirent à Colbert de dresser un premier état des lieux du monde maritime (liste des différentes professions des gens de mer, moyens de les instruire efficacement, lutte contre l'envasement des ports...) et d'étudier les dysfonctionnements de l'autorité chargée de l'encadrer. Au terme de ces enquêtes, le diagnostic quant à l'état des institutions maritimes est inquiétant. Les lois anciennes sont insuffisantes et archaïques, les juges pallient ces lacunes en recourant à des ordonnances étrangères qui nuisent au prestige national et enfin la déliquescence de l'ensemble du système inspire les plus grandes craintes aux marchands ⁴.

A partir de 1670, Colbert affiche désormais une réelle volonté de légiférer. Les juristes parisiens habituellement associés à la rédaction des ordonnances ne lui étant d'aucun secours, il décide de départir un commissaire spécial pour visiter les ports, de Dunkerque à Antibes. La commission délivrée le 8 janvier 1671 au maître des requêtes Lambert d'Herbigny lui assigne

celle promulguée par Catherine II en 1781, sont-elles des adaptations nationales du texte français originel.

¹ - Jean CHADELAT, *op. cit.*, p. 74-98 et 228-253.

² - Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. IV-V.

³ - L'instruction du 23 décembre 1666 commettant le Sieur de la Reynie le dotait en outre de pouvoirs judiciaires extraordinaires. Il était habilité à juger seul et sans appel jusqu'à 1200 l. en matière civile et il ne devait s'entourer des magistrats du Présidial qu'au-delà de cette somme et en matière criminelle. Lors de son inspection des ports français entre Dunkerque et Hendaye, il rédigea de nombreux procès-verbaux mettant en lumière les abus et défauts constatés dans les amirautés et mena les poursuites contre les officiers d'Amirauté corrompus.

⁴ - Sévère, Colbert écrit alors : « *La justice de l'amirauté est très mal administrée dans le royaume, tous les marchands se plaignent d'une infinité de friponneries et de vexations [...] La raison est qu'aucun homme de bonnes mœurs et de bonne famille ne veut posséder ces charges, d'autant plus qu'elles ne sont point réputées royales [...] et qu'elles se vendent au plus offrant, et par conséquent, ne peuvent être remplies que par des fripons qui veulent regagner ce qu'ils les ont achetées.* ». Extraits d'un mémoire autographe de Colbert sur la charge d'Amiral de France cité par Jean CHADELAT, *op. cit.*, p. 78.

notamment pour objectifs d'évaluer le travail et la qualité des officiers d'amirauté, de recenser le droit et les usages maritimes, d'estimer la valeur des vaisseaux et des gens de mer et enfin d'établir des projets quant aux lois qu'il conviendrait d'adopter en la matière.

A une époque où le *Sea power* devient une arme essentielle à toute nation aspirant à étendre sa domination hors de ses frontières originelles, cette démarche sensée est également un aveu de l'ignorance du pouvoir. L'enquête révèle l'abîme existant entre la monarchie qui se veut absolue et le monde maritime qui lui est demeuré inconnu jusque-là. La mission d'inspection durera cinq ans, au cours desquels d'Herbigny envoie de nombreux rapports à Colbert ¹. Dès réception, ses courriers sont confiés au groupe de commissaires constitué à Paris sous la direction de Barillon de Morangis. Les rapports sont analysés et servent à préparer le corpus juridique qui servira de base aux futures ordonnances. Entre 1676 et 1680, une seconde phase de travail s'ouvre sous la direction de maître des requêtes de l'Hôtel Le Vayer de Boutigny. Présent à toutes les assemblées, celui-ci organise la centralisation des travaux de rédaction et supervise les dernières enquêtes faites par l'avocat Legras sur le commerce et l'armement maritimes pratiqués en Provence et en Hollande. Au terme de ce colossal effort de synthèse et de création juridiques, c'est à l'avocat Bonaventure de Fourcroy que Jean Chadelat attribue le mérite d'avoir rédigé l'ordonnance de la marine entre 1680 et 1681. Ce collaborateur actif de Lamoignon lors de la réforme de la justice (ordonnance civile de 1667, mémoire sur l'édit des duels de 1679, ...), érudit, poète à ses heures, serait donc l'ultime rédacteur du texte fondateur du droit maritime français moderne.

c) *Le contenu et les apports du code maritime*

Conçue pour rénover et fonder le droit maritime d'une nation qui en ignorait finalement les subtilités, l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 affiche un format à la mesure de son ambition. Il s'agit d'un code monumental, constitué de cinq Livres, subdivisés en 53 titres comportant au total 704 articles. Les rédacteurs ayant choisi de ne pas regrouper les dispositions pénales en un seul corps, mais d'insérer épisodiquement dans chacun des titres, les incriminations et les peines encourues en cas de méconnaissance grave

¹ - On trouve deux exemples intéressants de missives adressées par Colbert à D'Herbigny les 4 et 25 septembre 1671, où le ministre tance vertement son commissaire pour avoir rendu des ordonnances néfastes à la liberté du commerce et au recrutement des marins. Voir Georges-Bernard DEPPING, *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, t. III, Paris, 1852, p. 588-590.

des principes qui y sont énoncés, il est intéressant de rappeler l'architecture générale et le contenu de ce texte qui constitue le cadre juridique de l'ensemble des activités maritimes.

Le Livre I^{er} intitulé "*Des officiers de l'amirauté et de leur juridiction*" accorde une première place significative aux officiers d'amirauté que Colbert a décidé de maintenir dans leurs prérogatives initiales en dépit des abus parfois constatés. En vue de remettre de l'ordre dans le fonctionnement de ces tribunaux d'exception et d'éviter les querelles du passé, que le rétablissement de la charge d'Amiral en 1669 n'allait pas manquer de relancer entre la monarchie, l'amirauté de France et les Gouverneurs de province, l'ordonnance détaille minutieusement les procédures à suivre, les conditions de recrutement, et les responsabilités incombant aux divers officiers d'amirauté. Les prérogatives judiciaires des amirautés sont donc confirmées et le privilège de nomination des officiers est laissé à l'Amiral, sous réserve de l'obtention par le candidat de lettres de provision royales.

Ce livre I^{er} contient également d'importantes dispositions consacrées à la réforme du statut des consuls français présents dans les ports étrangers. Le texte fixe pour la première fois les conditions de recrutement de ces hommes, majoritairement installés en Méditerranée, dont le statut initial de simples représentants des marchands évolue progressivement pour en faire de véritables agents royaux, chargés de sauvegarder les intérêts économiques et politiques de la France, mais aussi d'assurer « *la sécurité des gens de mer et la qualité de leurs transactions à l'étranger* ¹ ». Ces relais officiels interviennent souvent dans les procédures criminelles engagées pour des faits commis en mer Méditerranée ou lors des relâches dans les ports espagnols ou italiens, en faisant arrêter les coupables par les autorités locales ou en organisant leur rapatriement à bord de navires retournant en France.

Le livre II intitulé « *Des gens et des bâtiments de mer* » concerne bien plus les hommes que leurs embarcations puisqu'il ne consacre, en son titre X, que six articles aux navires. Sous le terme générique de *gens de mer*, l'ordonnance regroupe en fait une liste très disparate de personnes dont le seul point commun est d'exercer une profession ayant trait au monde maritime. Dans une société aussi compartimentée que l'était l'Ancienne France, ce critère de classification réunit, sur le papier, des personnes de conditions très différentes dont certaines ne prennent jamais la mer. L'ordonnance distingue entre les capitaines, maîtres ou patrons, les aumôniers (catholiques), les écrivains, les pilotes, les contremaîtres, les

¹ - Pierre de SAINT-STEBAN, « L'ordonnance de la marine d'août 1681 », dans *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 6, 2^{ème} semestre 1982, p. 7.

chirurgiens, les matelots, les propriétaires, et enfin les charpentiers et calfateurs. Le souci affiché par l'ordonnance d'embarquer du personnel compétent impose aux capitaines, maîtres, pilotes et chirurgiens de passer des examens devant des jurys constitués de professionnels avant de pouvoir exercer leurs fonctions.

Véritable code disciplinaire et pénal de la marine marchande, ce livre prévoit également les peines applicables aux *gens de mer* en cas de délit ou de manquement à la discipline régnant à bord des navires. Ces dispositions, prévoient des sanctions allant de la simple amende à la peine de mort, en passant par les châtiments corporels. En cas de crime grave, les châtiments corporels prévus par les textes répressifs ne peuvent normalement pas être décidés de manière arbitraire par les capitaines. Ceux-ci sont tenus de livrer aux officiers d'amirauté les marins coupables de crimes capitaux. En matière disciplinaire, un pouvoir de correction est laissé aux officiers qui peuvent faire donner des peines corporelles aux matelots rebelles ou voleurs. Ces châtiments ne doivent être infligés qu'après en avoir délibéré avec les officiers en second, les pilotes et les quartiers-maîtres. De même que l'interdiction de servir à bord de navires étrangers ou les mesures obligeant les hôpitaux à fournir des mousles choisis parmi les orphelins pauvres du royaume, cette protection relative des marins traduisait surtout une volonté de ne pas décourager les vocations maritimes dans un pays handicapé par l'insuffisance chronique de matelots qualifiés.

Le livre III consacré aux « *contrats maritimes* » est un formidable révélateur des principes régissant le droit privé de l'Ancien Régime. Il a en outre le mérite de permettre un véritable tour d'horizon des différents types de stipulations contractuelles ayant cours en matière maritime. L'ordonnance effectue tout d'abord un travail didactique puisque les premiers articles des différents titres définissent toujours les contrats dont ils vont traiter. Les dispositions suivantes, que l'on peut qualifier « d'ordre public » car supérieures à la loi des parties, subordonnent la validité de ces conventions au respect d'un certain nombre de formalités destinées à garantir la sécurité des transactions. Ces conditions de validité sont notamment l'obligation pour les contractants de recourir à l'écrit et la présence de mentions obligatoires (noms des parties, du navire, destination...). Certains articles énumèrent les conditions permettant l'annulation ou la résiliation unilatérale des contrats et les exceptions aux principes généraux (force majeure, déclarations de guerre...). Parmi les diverses situations contractuelles évoquées par ce livre III, il est possible de distinguer trois types de conventions.

La première catégorie de titres, concerne la réglementation applicable aux contrats civils et commerciaux quotidiennement conclus dans le cadre des activités maritimes de

transport de marchandises ou de pêche. Conclues entre les négociants, les capitaines, les armateurs et les assureurs, ces contrats engagent des sommes importantes et ils constituent la base même de l'économie maritime. Les chartes-parties ou affrètements (titre I) sont des conventions organisant la location d'un navire pour le transport de marchandises. Les connaissements ou polices de chargement, sont des documents établis au moment du chargement de la marchandise. Si besoin, ils réajustent le contrat et prouvent le respect des stipulations prévues par la charte-partie (titre II). Consacré au fret ou « *nolis* », le titre III encadre les modalités choisies pour fixer et éventuellement modifier le prix convenu lors de la charte-partie.

Les contrats à la grosse aventure (titre V) désignent des prêts à intérêt consentis à des armateurs ou à des capitaines pour acheter des marchandises et les amener à bon port. Un fort taux d'intérêt est autorisé en raison du risque couru par le prêteur qui perd la somme avancée si le navire disparaît en mer ou s'il est pris par l'ennemi ¹. En garantissant les armateurs et les propriétaires contre la ruine qu'entraînaient auparavant les naufrages ou les captures de navires, la systématisation du recours aux assurances est un des facteurs essentiels favorisant la croissance économique du monde maritime. L'ordonnance consacre et encadre cette pratique contractuelle dans son titre VI qui comprend 74 articles délimitant scrupuleusement les responsabilités respectives des assureurs et des assurés. Le texte définit les risques pouvant être couverts par une assurance ² et détaille les modalités à respecter en cas de sinistre. Le titre VII relatif aux avaries répartit les responsabilités entre chargeurs, assureurs et équipage en cas de dommages accidentels subis par la marchandise ou le navire, ou en cas de dépenses supplémentaires occasionnées par un événement imprévu. Le « *jet* » et la « *contribution* » abordés au titre VIII fixent les conditions dans lesquelles les frais sont supportés par les parties, lorsque la tempête ou la menace de navires hostiles obligent l'équipage à jeter à la

¹ - Ce type de conventions est aussi appelé *contrat à retour de voyage*, pour rappeler que le remboursement du capital et le paiement des intérêts est reporté, et subordonné, au retour du navire. Valin précise les conditions auxquelles traitent ses contemporains : « *En temps de paix, cet intérêt est pour l'ordinaire de 15 à 20 pour 100 pour les voyages de long cours aux isles ou au canada ; pour la côte de Guinée, de 25 jusqu'à 35 ; pour le cabotage depuis 5 jusqu'à 10 [...] Mais en temps de guerre, où les risques sont plus grands à cause des prises, il est à un taux plus fort proportionnellement aux risques & aux circonstances...* », dans VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 2.

² - L'article XXVI de ce titre VI rend les assureurs responsables de « *toutes pertes & dommages qui arriveront sur mer par tempêtes, naufrages, échouements, abordages, changements de route, de voyage, de vaisseau, jet, feu, prises, pillage, arrêt de prince, déclaration de guerre, représailles, et généralement toutes autres fortunes de mer* ». Il s'agit donc de dommages causés par des phénomènes externes. En cas de dommages involontairement provoqués par l'équipage, l'article XXVIII prévoit que la police devra stipuler que l'assureur couvre la baraterie de patron (non frauduleuse).

mer une partie du fret ou de l'équipement du navire (ancres, voiles, mâts...) pour éviter de périr ou d'être capturé. Parmi ces contrats, les conventions fondées sur un aléa, telles que les polices d'assurance ou les prêts à la grosse aventure, sont parfois l'occasion pour des délinquants rusés de réaliser de fructueuses escroqueries. Les victimes n'ont alors d'autres ressources que de taire leur mésaventure ou de se tourner vers les juges d'amirauté.

La seconde catégorie de « contrats » met en place un dispositif juridique à vocation plus sociale puisque les titres IV et XI réglementent respectivement les « *loyers* » et les « *testaments et successions* » des matelots. L'intérêt des dispositions relatives aux salaires des marins vient des conditions de forme qu'elles imposent aux armateurs lors de la conclusion des contrats d'engagement et des limitations qu'elles apportent à l'ancien système des pacotilles. Elles donnent également aux matelots, parties faibles au contrat, de sérieuses garanties quant au paiement de leurs gages, même en cas de blessures, de maladie, de retardement ou de prolongation du voyage. Cette protection légale des « salariés » n'est toutefois pas idyllique, puisque l'ordonnance associe étroitement le versement des salaires à la sauvegarde du navire. Ainsi, l'armateur n'est pas tenu de rétribuer les matelots, ni leurs ayant-droits, en cas « *de prise, bris et naufrage* » ayant entraîné la perte totale du navire ¹. Motivées par la mortalité effrayante des matelots et les abus constatés lors de leur disparition, les modalités successorales établies par l'ordonnance visent à protéger le patrimoine des marins en confiant aux officiers navigants la charge de recueillir les dernières volontés des matelots mourants, puis d'inventorier et de conserver les effets des disparus jusqu'au retour en France. En matière criminelle, les actes d'engagement font l'objet d'une attention toute particulière de la part des magistrats chargé de poursuivre les déserteurs et les mutins qui invoquent leur dureté ou leur défaut d'application.

Improprement placée parmi les « *contrats maritimes* », la troisième catégorie de situations envisagée par l'ordonnance concerne en fait la réglementation royale encadrant la guerre de course (titre IX) et les représailles (titre X). Les nombreux articles qui régissent cette guerre livrée par des particuliers traduisent les craintes, souvent justifiées, du roi et de l'Amiral de voir leurs sujets se livrer à des actes de piraterie ou s'adonner au pillage des

¹ - Ordonnance de la marine, livre III, titre IV, article 8 : « *En cas de perte, bris & naufrage avec perte entière du vaisseau & des marchandises, les matelots ne pourront prétendre aucuns loyers, & ne seront néanmoins tenus de restituer ce qui leur aura été avancé* ». Soucieux de préserver les intérêts des armateurs, Valin approuve entièrement ces dispositions, estimant que : « *Rien n'est mieux établi ; la justice n'y est du tout point blessée, , & quand il en seroit autrement, la politique & l'intérêt de la navigation exigeroient nécessairement que cette loi fût maintenue dans toute sa vigueur.* ». Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 701.

marchandises trouvées à bord des prises. Induite par sa place dans l'ordonnance, la conception contractuelle de cette activité guerrière se retrouve dans les dispositions pénales du texte puisque les corsaires poursuivis encourent principalement des sanctions pécuniaires.

Le livre IV traitant de “*la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer*” regroupe un ensemble assez hétéroclite de règles administratives et pénales régissant le domaine public maritime. Il définit par exemple les mesures de sécurité et de propreté applicables dans les ports et havres du royaume dont l'application est confiée aux huissiers ou aux maîtres de quai. Le texte entérine l'obligation faite aux navires de prendre des pilotes lamaneurs reçus à l'amirauté pour entrer dans les ports difficiles d'accès. Il rappelle les obligations réciproques liant les parties et les sanctions encourues par le pilote en cas de faute (amende, fouet, dernier supplice...). Ce livre comprend la réglementation du délestage dont le respect est censé éviter l'envasement des ports et des rivières. Il aborde en outre les conditions dans lesquelles les officiers et miliciens garde-côtes effectuent la surveillance des côtes, sous la responsabilité nominale des officiers d'amirauté.

Vraisemblablement influencé par le texte l'ordonnance des Eaux et Forêts de 1669 qui a repensé et redéfini l'ensemble du domaine fluvial et forestier ¹, les rédacteurs de l'ordonnance de la marine ont eu la même ambition pour la mer et ses dépendances. En donnant les frontières du « *rivage de la mer* », le titre IV de l'ordonnance apparaît bien comme un pan essentiel du droit public français d'Ancien Régime ². Ses articles édictent les règles qui permettent – encore aujourd'hui ³ – de délimiter le domaine public maritime. Considérée comme un volet classique de la police du domaine maritime, la législation touchant les naufrages trouve naturellement sa place dans le titre IX. Ce titre fixe les modalités que doivent respecter les juges d'amirauté et les riverains en cas de sinistre ou lorsqu'ils récupèrent du bris isolé sur le rivage. Au delà des règles administratives encadrant les procédures de sauvetage, de stockage, de réclamation ou d'adjudication du bris,

¹ - Voir ISAMBERT..., *op. cit.*, vol. XVIII, p. 221 et s.

² - Voir Franck BOUSCAU, *Les prés salés de la Teste-de-Buch en Aquitaine. Contribution à l'histoire du domaine maritime du Moyen-Age à nos jours*, Instaprint S.A., Tours, 1993, p. 169 et s.

³ - Ce mode de délimitation du domaine public maritime est encore utilisé de nos jours. Périodiquement vérifiées par les Affaires maritimes et par le ministère de l'équipement, les limites du domaine maritime sont fixées les jours des grandes marées d'équinoxe. Placés sur la grève de la zone à délimiter, les agents attendent la vague la plus étale et plantent des piquets rouge et blanc qui matérialisent la frontière séparant le domaine public maritime du domaine terrestre et des propriétés privées. En se basant sur le flux et le reflux de la mer, l'État et le droit public actuels perpétuent la règle consacrée par les juristes au Grand Siècle.

l'ordonnance prévoit des sanctions judiciaires contre les auteurs de pillages collectifs, dont les archives criminelles des sièges d'amirauté bretons prouvent le bien-fondé théorique.

Après avoir traité du commerce international, du cabotage, et de la course, l'ordonnance consacre son cinquième et dernier livre à « *la pêche qui se fait en mer* ». Le titre I^{er} confirme l'attachement du droit français au principe de liberté des mers posé par Grotius¹ en réponse aux prétentions démesurées des Espagnols et des Portugais². La conséquence logique en est donc la liberté de la pêche en mer, étendue par l'ordonnance aux grèves, où la pêche à pied des coquillages et crustacés est également permise.

¹ - Surtout connu pour son célèbre traité du *Droit de la Guerre et de la Paix*, publié en 1625, Hugo de Groot, dit Grotius (1583-1645) avait fait paraître en 1609, séparément et sans nom d'auteur, le douzième chapitre remanié de son traité *De jure praede Commentarius* datant de 1605. Cet opuscule intitulé *Mare Liberum, sive de jure quod Batavis competit ad indiana commercia dissertatio* tendait à justifier le droit des Hollandais à commercer librement avec le continent asiatique. En prônant la liberté des mers extraterritoriales, l'auteur s'opposait aux prétentions des Portugais qui entendaient conserver leur monopole commercial avec ce continent en vertu du traité de Tordesillas, signé avec la Castille le 5 juin 1494. Les principaux opposants au principe de la liberté des mers furent le frère Sérafim de Feitas, professeur à l'Université de Valladolid et auteur en 1625 de l'ouvrage *De justo imperio lusitanorum asiatico* qui réfutait les thèses de Grotius et l'Anglais John Selden, dont le traité *Mare Clausum, seu De dominio maris libri duo* (1635) défendait l'idée d'une « mer fermée » garantissant la souveraineté britannique sur la haute mer. Une nouvelle traduction du plaidoyer de Grotius publiée en 1845 par la revue *Annales maritimes et coloniales* a récemment été rééditée en fac-similé par l'Université de Caen. Voir Simone GOYARD-FABRE, introduction à Hugo Grotius, *De la liberté des mers : 1609*, Centre de Philosophie politique et juridique, Caen, 1990 et Franck LESTRINGANT, « Les protestants et la liberté des mers », dans *Coligny, les protestants et la mer*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1997, p. 25-33.

² - La Bulle *Romanus Pontifex*, accordée le 8 février 1454 par Nicolas V, réservait au Portugal le droit exclusif de pêcher dans le golfe de Guinée et y interdisait la navigation sans licence. En 1479, les Portugais obtiennent un arbitrage confirmatif du pape leur assurant le monopole de la navigation atlantique « *au-delà des îles Canaries, vers la Guinée* ». La reconnaissance de ce droit exclusif d'effectuer la circumnavigation de l'Afrique consolidait alors la route portugaise vers les Indes. Suite aux découvertes de Christophe Colomb, les Rois Catholiques engagent eux aussi d'intenses négociations avec Rome pour obtenir la reconnaissance de leur souveraineté sur les terres et mers encore vacantes. Après avoir obtenu du pape espagnol Alexandre VI la Bulle *Inter Coetera* du 3 mai 1493, qui confirme simplement la suprématie de la Castille sur les terres découvertes, Ferdinand d'Aragon et Isabelle de Castille obtiennent une seconde Bulle, antidatée du 4 mai 1493, mais vraisemblablement rédigée en juin. La « *Mer Océane* » y était officiellement divisée du nord au sud par une ligne imaginaire passant à 100 lieues à l'ouest de l'archipel des Açores (38°W). La partie occidentale de l'océan Atlantique devenait espagnole tandis qu'à l'est de cette ligne, la mer revenait aux Portugais qui conservaient ainsi leur monopole sur les côtes africaines. L'imprécision des premières Bulles papales et les contestations des Portugais, qui pressentent l'imminence des prochaines découvertes, amènent les souverains espagnols à entamer des pourparlers directs avec le roi Jean II de Portugal. Le traité de Tordesillas, signé en juin 1494 entre les Rois Catholiques et le souverain portugais, opère ainsi un partage du monde connu et inconnu sur le principe de la Bulle *Inter Coetera*, mais en décalant de 270 lieues vers l'ouest la ligne de démarcation initialement tracée (46°W30'). Le déplacement vers l'est de cette limite profitera rapidement aux Portugais qui pourront légitimement intégrer à leur empire le Brésil découvert en 1500 par Pedro Alvarez Cabral. Voir Bartholomé et Lucille BEANNASSAR, *Christophe Colomb*, Fayard-Hachette, 1992, p. 119-121, Antonio TRUYOL Y SERRA, *op. cit.*, p. 43 et Michel BOTTIN, « Frontières et limites maritimes au XVI^e siècle » dans *La Frontière des origines à nos jours*, Actes des journées de la société internationale d'Histoire du droit, tenues à Bayonne les 15, 16 et 17 mai, Presses Universitaires de Bordeaux, 1997, p. 27-41.

Instrument juridique destiné à limiter les prétentions des souverains étrangers et des particuliers invoquant des droits de pêche privatifs, ce principe de « liberté » n'est cependant pas synonyme de laisser-faire. Semblable au code forestier de 1669 qui régleme la pêche en rivière, le code maritime de Colbert encadre et régleme strictement la pêche en mer. L'ordonnance fixe ainsi la durée des périodes de pêche, elle régleme le maillage des filets (titre II) et elle interdit certaines techniques pour permettre la reproduction des espèces et préserver ce que l'on nommerait aujourd'hui les ressources halieutiques (titres V et VI, respectivement consacrés à la pêche des harengs et des morues). Les articles du titre VII rappellent la qualité de « *poissons royaux* » attachée aux dauphins, esturgeons, saumons et truites qui n'appartiennent qu'au roi au cas où ils viendraient à s'échouer sur les côtes du royaume ¹. Survivances du passé féodal, de nombreuses pêcheries existent encore sur les côtes du royaume ². Possédées par des particuliers, ces concessions sur le domaine public maritime sont des espaces clos permettant de retenir et d'élever du poisson, des huîtres ou des moules. L'ordonnance ne donne pas une entière liberté aux titulaires qui, à peine de démolition, doivent se soumettre aux prescriptions royales concernant le matériau de l'enclos, les périodes de pêche ou les dates d'ouverture et de fermeture des écluses, *etc.* ... (titre III).

La pêche en haute mer représente à cette époque une activité « industrielle » pratiquée par une minorité de pêcheurs. L'essentiel de l'activité concerne les populations du littoral qui pratiquent une pêche de proximité, sur de petites embarcations. Une rude concurrence s'établit sur les lieux de pêche, qui amène les professionnels à s'entendre et à organiser des « rotations » afin d'éviter les conflits et l'appauvrissement des zones poissonneuses. Le titre VIII prévoit donc l'organisation des pêches, dont l'application est confiée aux corporations de pêcheurs, aussi appelées « communautés », « jurandes », ou « corps », dont les litiges sont réglés en fonction des coutumes locales par les prud'hommes ou par des gardes-jurés, annuellement élus par leurs pairs. Les infractions à la réglementation sur la pêche étant sanctionnées par de simples contraventions, le droit et la procédure pénale n'interviennent

¹ - Ces dispositions ne limitent donc nullement le droit des pêcheurs de les attraper en mer ou en rivière.

² - Ce titre n'est qu'une réitération des interdictions formulées près d'un siècle plus tôt par l'édit de mars 1584 qui avait ordonné la destruction de toutes les pêcheries construites avant 1544. Souvent possédées par de petites seigneuries du littoral, une infinité de ces petites pêcheries exclusives existait en Bretagne, notamment dans le ressort de l'amirauté de Saint-Malo. La plupart étant établies sans titre, les intendants successifs et le Conseil du Roi tenteront à plusieurs reprises de réduire ces enclaves privées dans le domaine public maritime en enjoignant aux propriétaires présumés de fournir leurs titres aux inspecteurs royaux. Voir Henri SEE et André LESORT, *Cahiers de doléances de la Sénéchaussée de Rennes pour les États Généraux*, t. III, Rennes, 1911, p. 508-509 et Marie-Anne VANDROY, *op. cit.*, p. 57-65.

qu'en dernier recours dans ces affaires, lorsque le contrevenant refuse de se présenter aux juges d'amirauté, ou lorsque la concurrence trop vive a fait basculer l'un des antagonistes dans la criminalité de droit commun.

§ 2. Dans l'élan de la codification, la mise au pas de la province bretonne.

L'adoption de la grande ordonnance de la marine et son application par toutes les juridictions d'amirauté du royaume ont indéniablement renforcé le pouvoir royal dans son rapport avec le droit maritime. Signe qui ne trompe pas, les plaignants qui s'adressent aux juges ordinaires bretons nommés par le gouverneur pour connaître des causes d'amirauté, citent et invoquent volontiers l'ordonnance du mois d'août 1681, bien qu'elle ne concerne théoriquement pas la Bretagne ¹. En promulguant une ordonnance de la marine *bis*, particulière à la Bretagne, la monarchie obtient donc l'uniformisation de la législation maritime française au prix de légères concessions formelles. La dernière étape de l'intégration passait par l'alignement des juridictions maritimes bretonnes sur le modèle de l'amirauté de France, ce sera chose faite après l'adoption des édits d'avril et de juin 1691.

a) Deux siècles de résistance acharnée à l'hégémonie amirale

Au temps de son indépendance, la province avait opté pour une organisation singulière, dont la principale caractéristique était de faire coexister des services ducaux d'amirauté assurant les formalités administratives ², l'organisation essentiellement militaire de

¹ - En matière de crimes spécifiquement maritimes, comme les désertions, les propriétaires des navires victimes de ces manquements à la discipline n'hésitent pas à réclamer l'application de l'ordonnance de 1681, qui leur semble plus apte à garantir leurs intérêts que la législation antérieure. Ainsi, la plainte du 27 février 1682 déposée par F. Chenu, copropriétaire du navire morutier *La Marie-Anne* relate-t-elle la désertion de quinze de ses hommes à Naples avant d'indiquer que les crimes « *dont lesdits mathelots sont non seulement punissables suivant l'ordonnance de sa majesté [mais qu'ils] doivent subir les peines prescrites par la même ordonnance* ». (A. D. I. V., 9 B 190). Dans une plainte du 3 avril 1683, G. Grauc, armateur et copropriétaire du navire *Le Saint-Hélène*, demande que la désertion massive de l'équipage soit punie en vertu de « *l'ordonnance de sa majesté du mois d'août 1681 au titre des mathelots art. 5. 7 et 9.* ». (A. D. I. V., 9 B 191).

² - Considérée par les ducs de Bretagne comme une tâche domaniale trop importante pour être déléguée à un grand officier, l'administration de la marine a toujours été directement assurée sans autres intermédiaires que les officiers des services ducaux. Les bureaux ducaux établis dans les ports de la province percevaient les taxes grevant le domaine maritime et délivraient les documents nécessaires à la navigation. Les droits maritimes prélevés consistaient en des taxes directes, comme le droit d'ancrage, ou en des sommes forfaitaires acquittées par les marins pour obtenir les documents nécessaires à leur activité (Brieux, congés, passeports, ou encore commissions spéciales en cas de guerre). Les « *Brieux* », « *Brefs* » ou encore « *Brevets de sauveté, de conduite et de victuailles* » étaient des petits billets scellés en blanc, délivrés à titre onéreux aux navigateurs appelés à croiser au large des côtes bretonnes et désirant se prémunir contre les dangers du littoral armoricain. Ces documents matérialisaient parfaitement la récupération et le perfectionnement du
.../...

l'Amiral¹ et les juridictions ordinaires habilitées à juger les causes maritimes. Au même titre que les taxes grevant la navigation, cette dernière particularité judiciaire fut l'une des principales causes de la guerre d'usure menée par les États et par le parlement de la province contre l'Amiral de France². La connaissance des causes maritimes, civiles et criminelles ne souffrait en Bretagne aucune exception particulière. Les affaires survenues en mer ou sur le littoral étaient tout naturellement jugées par les juridictions duciales ou seigneuriales de droit commun. Soucieux de préserver leur indépendance vis à vis de l'Amiral, les représentants des États et les parlementaires bretons opposeront invariablement au grand officier des motivations d'ordre juridique et historique qui peuvent être résumées sous la forme d'un double argumentaire

Pour la majorité des juristes bretons des XVI^e et XVII^e siècles, l'Acte d'Union de 1532 désigne expressément le roi de France comme le seul héritier des pouvoirs de l'ancien duc. Ce texte fait donc du souverain la seule autorité habilitée à les exercer depuis l'annexion de la province. Le duc ayant toujours eu la haute main sur les prérogatives administratives d'amirauté, les juristes bretons prétendent donc qu'elles doivent désormais être confiées au roi ou à son représentant direct dans la province : le gouverneur. Au plan judiciaire, ces mêmes juristes rappellent que les causes d'amirauté ont toujours été tranchées par les juges ordinaires en première instance, et par la Cour en appel³, sans que cette compétence généraliste pose de difficultés particulières. Après plusieurs décennies d'annexion, les États et le parlement se sont si bien ligués contre l'application des textes royaux favorables à l'Amiral que les praticiens du XVI^e siècle peuvent – à juste titre – constater l'inexistence de l'amirauté dans la province⁴.

droit de bris par les ducs de Bretagne qui s'engageaient auprès du titulaire à avitailler son navire lors des relâches en Bretagne, à lui fournir un pilote côtier pour franchir les passes difficiles et enfin, en cas de naufrage, à restituer la totalité des effets récupérés. Les recettes perçues dans les ports de la province étaient ensuite centralisées par la Chambre des comptes de Nantes. Voir Stéphane de LA NICOLIERE-TEIJEIRO, *La marine bretonne aux XV^e et XVI^e siècles. Essai historique*, imprimerie Forest et Grimaud, Nantes, 1885, p. 77.

¹ - Voir Marcel PLANIOL, *Histoire des institutions de la Bretagne*, Association pour la publication du manuscrit de Marcel Planiol, 5 volumes, Mayenne, 1981-1984, 1982, t. IV (*La Bretagne duciale*), p. 57-63.

² - Ce refus de l'autorité de l'Amiral ne traduit pas une susceptibilité des États et du parlement bretons limitée aux seules affaires maritimes. Ces mêmes institutions soutenaient parallèlement un conflit analogue à l'encontre du Grand Veneur et du Grand Maître des Eaux et Forêts de France.

³ - Voir par exemple André FAVIN, *Traité des officiers de la couronne de France*, in-8°, Paris, 1613, p. 307-308.

⁴ - Comme le rappelle encore le sénéchal de Dinan à la fin du XVI^e siècle, « ...En Bretagne, nous ignorons presque toutes ces ordonnances concernant le fait de l'Admirauté, comme aussy n'avons nous aucun amiral, mais est l'office d'Iceluy annexé auesques l'estat de Gouverneur du Pays, & n'y a aucune Jurisdiction de l'Admirauté... ». Voir Christophe DU BOIS-GELIN DE LA THOISSE, *Traicté des Droits Royaux* .../...

Sur le fond, les représentants et les parlementaires de la province justifient leur refus de créer de nouvelles juridictions soumises à l'Amiral par le coût inférieur et par l'efficacité prouvée des juges ordinaires. Sur la forme, ils s'appuient à la fois sur le contrat de mariage passé entre Charles VIII et Anne de Bretagne de 1491 et sur l'Acte d'Union qui imposent au roi d'obtenir leur accord pour procéder à toute modification institutionnelle. Ces arguments seront relativement respectés sous Charles VIII et Louis XII, mais la seconde moitié du règne de François I^{er} annonce le début des hostilités entre la province et la monarchie, qui prend fait et cause pour l'Amiral de France.

Repoussée une première fois en 1544 ¹, la menace de l'assimilation se précise avec l'édit de Fontainebleau d'avril 1554. Le texte étend le ressort de l'amirauté de France en créant notamment un siège général à Rennes et sept sièges particuliers à Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Quimper, Vannes et Nantes. Enregistré par le parlement de Bretagne le 23 avril 1555, sous réserve qu'il demeurerait compétent pour juger les appels des sièges particuliers, l'édit fut ignoré par les gouverneurs et par les juges ordinaires qui continuèrent, comme par le passé, à connaître des causes maritimes. Dans le terrible contexte des Guerres de Religion, une nouvelle période de tension débute lorsque le duc de Joyeuse, – favori du roi et nouveau titulaire de la charge d'Amiral de France –, demande l'enregistrement au parlement des lettres patentes du 23 juin 1582. Celles-ci prévoient une fois de plus d'installer en Bretagne une Table de Marbre et des sièges particuliers fonctionnant sur le modèle de ceux de Rouen et de Paris. Ce projet se heurte à la triple opposition du duc de Mercœur, – nommé gouverneur de Bretagne en 1582 et qui y exerce les droits d'amirauté –, du parlement et des États qui refusent l'application de ce nouveau texte. Au terme d'un échange de remontrances réfutant les arguments de l'Amiral et de lettres de jussion du roi ordonnant l'enregistrement sans réserves, le dernier mot revient aux Bretons. Tirant profit de la mort de Joyeuse à Coutras en octobre 1587, ils obtiennent du roi la Déclaration du 17 août 1588 maintenant Mercœur dans ses prérogatives d'amirauté. En dépit de ce texte, les Amiraux de France et de Bretagne nommés par Henri IV et Louis XIII, – dont les lettres de provision sont toujours enregistrées avec réserves par le parlement breton –, continuent d'intercéder auprès du roi et

de Bris et Brefs ou seaux, leurs causes, effets, origines et autres singularitez concernantes cette matière, in-12, Dinan, 1595, p. 73, réédité par la Librairie DAVY en 100 exemplaires numérotés, Dinan, janvier 2000.

¹ - Les lettres patentes du 15 avril 1544 unissaient officiellement l'amirauté de Bretagne à l'amirauté de France, mais il ne reste aucune trace de leur enregistrement et encore moins de leur application. Soucieuse de préserver ses appuis dans une région récemment acquise, la royauté essuie calmement cet affront et se contente d'attribuer les droits d'amirauté au gouverneur de la province.

prolongent le conflit engagé avec les gouverneurs qui bafouent l'autorité qu'ils estiment posséder sur cette province.

L'œuvre centralisatrice entamée ultérieurement par Richelieu inaugure une ère difficile tant pour les Bretons que pour l'Amiral de Montmorency, puisqu'elle illustre les progrès de l'absolutisme du pouvoir royal qui se désolidarise de son grand officier et aspire désormais à régir seul l'ensemble de ses droits régaliens. A ce stade de l'évolution de la monarchie, le démembrement du pouvoir généré par ce grand office de la Couronne apparaît au Cardinal comme un archaïsme institutionnel coûteux dont il fustige la forme féodale ¹. Décidé à casser l'ancienne amirauté, Richelieu avait donc supprimé la charge d'Amiral pour la remplacer par l'office de Grand Maître, Chef et Surintendant général de la navigation et du commerce ² qu'il s'était personnellement attribué. Il y ajoutera alors celle de gouverneur de Bretagne pour ôter tout appui institutionnel aux irréductibles opposants bretons.

Après des contestations provoquées en 1628 par l'enregistrement des lettres de provision du Grand Maître de la navigation, les parlementaires se sont heurtés une nouvelle fois au Cardinal en 1631 à propos de la restauration d'un droit d'ancrage. Toutefois le principal conflit éclate lorsque Richelieu promulgue l'édit du 24 novembre 1640 créant sept sièges d'amirauté dans les villes de Saint-Malo, Saint-Brieuc, Lannion, Morlaix, Quimper, Vannes et Nantes. Comme l'édit de 1554, le texte interdit aux juges ordinaires de connaître des causes maritimes au profit de nouveaux juges qui seraient désignés par le Grand Maître et ses successeurs. Conforme au travail de centralisation opéré par le cardinal sur l'ensemble des institutions du pays, cet édit devait enfin permettre de soumettre le royaume entier à un système juridictionnel uniforme. Enregistré avec les réserves accoutumées, la réforme est mollement appliquée du vivant du Cardinal et rapidement oubliée après sa mort, même par ses successeurs ³.

¹ - Officiellement, Richelieu prétend que la survivance de certains grands offices de la Couronne contribue à grever les finances royales, par l'abandon d'importants droits domaniaux ou régaliens. Il considère en outre qu'elle génère une anarchie toute féodale en maintenant de grands personnages au cœur d'un appareil d'État désormais voué à la centralisation. Dans un mémoire du 18 novembre 1626, le Cardinal tente ainsi de démontrer que la suppression des deux charges d'Amiral de France et de Connétable permettrait de réaliser une économie de 400.000 livres et de restaurer l'autorité de l'administration centrale des finances. Cette solution est entérinée par l'édit de janvier 1627, enregistré au parlement de Paris le 13 mars, qui supprime simultanément les deux offices. Voir ISAMBERT..., *op. cit.*, vol. XVI, p. 198 et Roland MOUSNIER, *L'homme rouge ...*, *op. cit.*, p. 293.

² - Les lettres de création de cette charge datent du mois d'octobre 1626. Voir ISAMBERT..., *op. cit.*, vol. XVI, p. 194.

³ - La Déclaration royale du 24 novembre 1644, en reconnaissant les privilèges de la province, fut interprétée comme une abrogation implicite de l'édit de Saint-Germain qui ne sera donc jamais appliqué.

Les hostilités reprennent avec la régente Anne d'Autriche lorsque les lettres patentes du 4 juillet 1646 prononcent une nouvelle réunion de l'amirauté de Bretagne aux autres amirautés du royaume sous la tutelle du Grand Maître de la Navigation. Après l'échange devenu habituel de remontrances et de lettres de jussion, les privilèges formels de la province sont préservés par la régente qui accepte de devenir gouverneur de la province et Grand Maître de la Navigation, pour pouvoir exercer les droits d'amirauté et en retirer les revenus. Au cours des années qui séparent la démission de la régente de cette charge en 1650, du rétablissement de l'Amiral, les gouverneurs parviennent à conserver leurs droits d'amirauté aux dépens des ducs de Vendôme et de Beaufort. A partir de 1672, le gouvernement de la Bretagne est confié au duc de Chaulnes qui l'exerce avec une grande latitude dans le contexte particulier de la province ¹. Il administre toutes les affaires maritimes et nomme les juges ordinaires compétents pour les causes d'amirauté jusqu'en 1689, année qui marque sa disgrâce et sa nomination en tant qu'ambassadeur extraordinaire à Rome. Privés de l'appui du gouverneur, confrontés au roi qui a brutalement rappelé son autorité lors de la révolte du Papier timbré ², les États et le parlement bretons ne sont plus en mesure à la fin du XVII^e siècle de freiner l'inéluctable processus d'unification des amirautés. Les conditions sont donc

¹ - Alors que les gouverneurs des autres provinces n'avaient souvent qu'un titre honorifique, le duc de Chaulnes conservera toujours la réalité du pouvoir. Contrairement aux autres provinces rebelles ou d'annexion récente, la Bretagne ne sera pas chapeauté par un intendant avant l'année 1689. Toutefois après la disgrâce du duc et l'apparition de l'intendance bretonne en 1689, le gouvernement perd toute utilité pour les « autonomistes » bretons puisqu'il est systématiquement donné à l'Amiral de France. Voir Georges MINOIS, *Nouvelle histoire de la Bretagne*, Fayard, 1996, pp 424-425.

² - En raison de la guerre d'usure menée contre la Hollande, la pression fiscale s'était alourdie au cours des années 1674 et 1675 sur les diverses couches de la population française (réclamation des droits de marque sur l'étain par les traitants, droit de franc-fief et nouveaux acquêts exigés des propriétaires roturiers, mise en place du monopole royal du tabac par l'édit du 27 septembre 1674, droits seigneuriaux perçus avec rigueur par la petite noblesse...). En imposant l'achat de papier timbré pour l'ensemble des actes judiciaires et notariés, l'édit d'avril 1674 avait ainsi mis le feu aux poudres en Bretagne, où un double mouvement, citadin et rural, était né pour s'opposer violemment à l'application du texte. Dans les villes de Nantes et Rennes, bourgeois et robins se joignent bien souvent à la « populace » pour refuser cette augmentation des frais de justice, tandis que dans les campagnes, en Cornouaille et aux alentours de Carhaix, la révolte des *Torrében* s'en prend autant aux greffes des juridictions ou aux bureaux du papier timbré qu'aux châteaux des seigneurs accusés de pressurer leurs paysans. On a longtemps exagéré l'ampleur de la répression menée par le duc de Chaulnes dans les paroisses séditeuses de Basse Bretagne. Les exécutions sommaires furent rares, des procès en bonne et due forme condamnèrent aux galères des meneurs généralement en fuite et le roi accorda à la province une « abolition » datée du 5 février 1676 valant amnistie générale. La Bretagne fut principalement punie par l'obligation morale dans laquelle se trouvèrent les États de voter le don gratuit de trois millions de livres demandé par le commissaire du roi en novembre 1675, par l'exil du parlement, tenu de siéger à Vannes entre 1675 et 1690, et enfin, par le logement à Rennes de 10.000 hommes de troupe au cours de l'hiver 1675-1676. Voir Arthur DE LA BORDERIE, *Les bonnets rouges*, Union Générale d'édition (10/18), Paris, 1975 et Roland MOUSNIER, *Fureurs paysannes. Les paysans dans les révoltes du XVII^e siècle (France, Russie, Chine)*, éd. Cahlmann-Lévy, Paris, 1967, p. 123 et s.

réunies pour permettre l'intégration de la province dans le tissu administratif et juridictionnel commun à l'ensemble du royaume

b) Le respect des formes : l'ordonnance de 1684 spécifique à la Bretagne.

En confirmant le gouverneur de Bretagne dans ses prérogatives d'amirauté, les lettres patentes de Fontainebleau de novembre 1684 offrent en réalité une bien maigre consolation aux partisans du particularisme breton. Conçu comme la dernière pièce rapportée au système législatif des amirautés de métropole, le contenu technique et juridique de cette ordonnance est quasiment identique à celui de l'ordonnance-mère de 1681. La seule différence notable porte sur l'autorité supérieure à laquelle se réfèrent les officiers d'amirauté. En Bretagne, l'administration et la justice maritime continuent d'être exercées au nom du roi, par l'intermédiaire de son représentant dans la province. L'ordonnance de 1681 maintient en revanche les autres sièges d'amirauté sous la tutelle théorique de L'Amiral.

Les articles de l'ordonnance de 1681 désignant l'Amiral comme seul détenteur de ces droits trouvent donc une disposition symétrique dans le texte de 1684 qui en réserve l'exclusivité au gouverneur sur le territoire de la province ¹. En pratique, cette affiliation distincte se traduit par une affectation différente des revenus dégagés par la délivrance des congés, la guerre de course et l'exercice de la justice maritime ². En matière judiciaire, l'ordonnance de novembre 1684 réserve au roi la possibilité de commettre de nouveaux juges pour connaître les causes maritimes qui continuent, en attendant, d'être traitées par les juges ordinaires nommés par le gouverneur. En outre, la Déclaration royale du 20 mai 1686 annonce les réformes à venir puisque les juges pourvus de l'attache du gouverneur doivent se munir de lettres de provision royales pour pouvoir continuer à exercer.

¹ - Sobrement intitulé "*De l'Amiral*", le livre 1^{er} de l'ordonnance de 1681 traite dans sa version bretonne de 1684 "*Du pouvoir du Gouverneur de la Province de Bretagne et de la Compétence des juges connoissant des causes maritimes*".

² - A l'article 1^{er} du titre X de ce même livre interdisant de sortir « *des ports de notre Royaume pour aller en mer sans congé de l'Amiral, enregistré au greffe de l'Amirauté du lieu de son départ, à peine de confiscation* » correspond l'article 6 du titre VI du livre 1^{er} de l'ordonnance de 1684 qui énonce qu'aucun « *vaisseau ne sortira des Ports et Costes de nostre Province de Bretagne, pour aller en mer, sans aucun congé du Gouverneur de la Province, à peine de confiscation.* ». De même, l'article 1^{er} du titre IX du livre III originel, relatif aux prises réserve la délivrance de commission en guerre à l'Amiral, tandis que son équivalent breton dispose qu'aucun particulier « *ne pourra armer vaisseau en guerre sans commission de nous (le roi) ou de Gouverneur de la province* ». On trouve une table de correspondance entre les deux textes dans la thèse de Jean Chadelat. Voir Jean CHADELAT, *Histoire de l'ordonnance de la marine...*, op. cit., p. 167-170 et E. PIRIOU, « L'introduction de l'ordonnance de 1681 sur la marine en Bretagne », *Cahiers d'histoire maritime du Morbihan*, 1992, p. 25-32.

L'existence de deux textes distincts ne va pas toujours sans poser de problèmes. En plaçant le port de Brest sous l'autorité exclusive de l'Amiral de France, l'ordonnance de 1684 attise plusieurs années durant un conflit d'attributions entre le duc de Chaulnes et le comte de Toulouse qui se disputent le dixième des prises faites par les vaisseaux armés dans ce port. Contrairement à l'ordonnance de la marine de 1681, le texte de 1684 ne règle pas les fonctions respectives des lieutenants généraux et particuliers d'amirauté. Dans les premiers temps, cette lacune est à l'origine de nombreux conflits internes. Il faudra qu'un arrêt de Conseil du roi du 5 septembre 1693 étende aux amirautés bretonnes l'article de l'ordonnance de 1681 qui organise la distribution des affaires entre les magistrats ¹. Enfin, dernière et curieuse différence, le livre III relatif aux « contrats maritimes » est inexplicablement dépourvu d'équivalent du titre X de l'ordonnance de 1681 consacré aux « lettres de marque ou de repréailles ». A l'image de Valin, les juristes pallient cette omission en se référant à l'ordonnance de 1681. ²

c) *Une victoire institutionnelle et financière pour le roi : l'édit du mois de juin 1691.*

Exsangue, appauvrie par la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la monarchie cherche alors à renflouer ses caisses en recourant à tous les expédients possibles. La vente d'offices de judicature est un procédé classique périodiquement employé depuis le XVI^e siècle pour compléter les recettes fiscales. A la fin du Grand Siècle, l'ensemble du monde judiciaire est ainsi touché par une nouvelle « crue d'offices » qui n'épargne pas les tribunaux maritimes du royaume. L'édit d'avril 1691 crée des charges d'amirauté en Bretagne et en ajoute de nouvelles dans les autres régions maritimes du pays ³. Tant pour renflouer le trésor royal que « dans le but de faire cesser toute incertitude sur les juridictions compétentes et aussi d'augmenter la sécurité des transactions commerciales ⁴ », l'édit du mois d'avril 1691 prévoyait de doter la Bretagne d'un système identique à celui de l'amirauté de France, en

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre III, article 4.

² - Valin refuse d'interpréter le silence de l'ordonnance de 1684 comme une interdiction faite aux bretons de pratiquer les repréailles. Il rappelle que la faculté d'accorder des lettres de marque étant une manifestation de la souveraineté royale que le roi peut accorder à tous ses sujets sur l'ensemble du territoire, le titre X de l'ordonnance de 1681 a également vocation à s'appliquer en Bretagne. Voir VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 426.

³ - Voir l'*Edit d'avril 1691 du Roy portant création d'officiers d'admirautez*, Guillaume Desprez, Paris, 1691 (B.N.F., Imprimés, F 23614, p. 978).

⁴ - Henri BOURDE DE LA ROGERIE, « Origine et organisation des sièges d'amirauté... », *op. cit.*, p. 235.

créant un siège général à Rennes et huit sièges particuliers dans les villes de Dol ¹, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Tréguier, Brest, Quimper, Vannes et Nantes.

Conscient des imperfections du dispositif prévu pour la Bretagne, le roi abroge l'édit d'avril et promulgue en juin édit spécial qui fixe définitivement l'organisation des tribunaux d'amirauté dans la province. Revenant sur son choix discutable des villes de Dol et Tréguier, l'édit de juin 1691 ramène à sept le nombre des sièges particuliers désormais situés à Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Quimper, Vannes et Nantes. Combattue dans son principe par le parlement, la Table de Marbre est implicitement supprimée puisque le texte dispose que les appels sont portés directement devant la Cour souveraine ². Par dérogation à l'ordonnance de 1684, qui réservait jusque-là les causes maritimes aux juges ordinaires nommés par le gouverneur, l'édit confie donc aux nouveaux juges des sièges particuliers d'amirauté la compétence, en première instance, du contentieux et de l'administration maritimes. Le texte attribue à chaque siège, un lieutenant général, un lieutenant particulier, deux conseillers ³, un procureur du roi, un avocat du roi, deux interprètes ⁴ et deux huissiers. Les magistrats royaux ordinaires n'étaient pas exclus des affaires maritimes puisqu'ils étaient autorisés à acheter ces nouveaux offices sans avoir à prendre de lettre de compatibilité. Plutôt que d'évincer les officiers des juridictions bretonnes ordinaires habitués à traiter le contentieux maritime, la monarchie cherche surtout à lever une nouvelle finance sur des magistrats qui devront payer pour continuer d'exercer la même activité que par le passé.

¹ - H. Bourde De La Rogerie remarque que « *cet acte législatif semble avoir été rédigé avec une certaine hâte, le fait d'avoir fixé le siège d'une juridiction d'Amirauté à Dol prouve même que l'auteur était un géographe d'une ignorance regrettable* ». On peut aussi penser que les rédacteurs de l'ordonnance raisonnent en fonction des références administratives de leur temps. Dol et Tréguier sont des villes moyennes, peu concernées par le trafic maritime, mais elles restent des villes épiscopales pesant un poids politique et administratif important dans le contexte institutionnel particulier de la province bretonne. Voir H. BOURDE DE LA ROGERIE, *op. cit.*, p. 235-236.

² - La disparition officielle de la Table de marbre de Rennes ne sera acquise que vingt ans plus tard, lorsque l'édit de mai 1711 supprimera les Sièges généraux et les charges des sièges particuliers créées en 1691 et 1692 qui étaient restées invendues. Jusqu'à la Révolution, seules les Tables de Marbre de Paris et Rouen subsisteront.

³ - Sauf Nantes et Saint-Malo qui pourront compter quatre conseillers.

⁴ - Sauf Nantes, Brest et Saint-Malo, dotés de trois interprètes.

CHAPITRE 2 : FONCTIONNEMENT ET ORGANISATION DES AMIRAUTES. L'EXEMPLE DES SIÈGES BRETONS

La diversité des offices ou emplois prévus par les textes fondateurs traduisent la dualité d'intérêts existant au sein d'une institution qui représente à la fois l'autorité royale et la survivance des droits casuels et judiciaires de l'Amiral. Dotées par les ordonnances de larges prérogatives administratives et judiciaires, les amirautés doivent assurer le suivi des formalités quotidiennes tout en garantissant la bonne marche du commerce et la sécurité de la navigation. Pour cela, l'édit de juin 1691 transpose en Bretagne le schéma institutionnel classiquement adopté par les autres amirautés françaises. Conformément aux principes dégagés au terme de plusieurs siècles d'administration maritime, le texte prévoit ainsi d'attribuer à chacun des sièges un personnel majoritairement judiciaire, – tant par la terminologie employée que par la perception qu'en ont les contemporains –, auquel il adjoint des emplois et offices à vocation pratique, administrative ou fiscale. Bien qu'il n'en soit pas toujours fait explicitement mention dans les textes fondateurs, les traditions, le bon sens et un souci d'économie amènent les amirautés à utiliser des employés, des bâtiments ou des lieux traditionnellement affectés dans leur ville à l'exercice de la justice, et communément utilisés par l'ensemble des autres juridictions royales et seigneuriales avec lesquelles elles cohabitent.

Section 1 : Le monde des officiers d'amirauté bretons

Depuis le début du XVI^e siècle, l'achat des offices mis en vente par la monarchie est devenu la principale voie d'élévation sociale et d'anoblissement pour les familles issues de la bourgeoisie et du négoce ¹. Toutefois, à la fin du XVII^e siècle, la perspective d'une carrière dans l'administration royale a grandement perdu de son attrait en raison de la multiplication et de la dévalorisation des charges. En matière maritime, les amirautés qui recrutent essentiellement dans la bourgeoisie provinciale subissent eux aussi ce désintérêt des juristes pour les bas offices de judicature ². Cette désaffection affecte partiellement la composition

¹ - Pour une définition synthétique de l'office et de ses implications sociales, juridiques ou institutionnelles, on se référera à la brillante introduction de l'ouvrage de Roland Mousnier consacré à la vénalité des offices. Voir Roland MOUSNIER, *La vénalité des offices sous Henri IV et Louis XIII*, Presses Universitaires de France, 1971, p. 7-10.

² - Comme le rappelle François Olivier-Martin, « *Les officiers des maîtrises des Eaux et Forêts et des amirautés se recrutaient dans la bourgeoisie moyenne, comme ceux des bailliages et des sénéchaussées, mais jouissaient d'une considération un peu moindre* », dans François OLIVIER-MARTIN, *Histoire du Droit* .../...

des sièges, puisque le cœur d'une amirauté, à l'instar des autres juridictions, est constitué des magistrats du siège et du ministère public, auxquels s'ajoutent naturellement les greffiers et les huissiers, auxiliaires indispensables au bon fonctionnement de tout tribunal.

§ 1 – La captation des offices d'amirauté par la société judiciaire des villes côtières

Pour accéder à leurs fonctions, les juges et les gens du roi doivent respecter plusieurs règles tenant à la nature juridique de postes que la monarchie octroie sous forme d'offices depuis le XVI^e siècle. Opération essentiellement financière pour l'acquéreur comme pour le vendeur¹, les parties en présence prennent donc beaucoup de temps pour négocier et entériner la conclusion d'une affaire qui ne se traite pas à la légère. Les protagonistes doivent tout d'abord s'entendre sur les conditions auxquelles la vente de l'office sera effectuée, conditions qui dépendent principalement des revenus que l'acquéreur peut espérer en tirer. En dépit du caractère patrimonial des offices, la monarchie n'a jamais totalement abdiqué sa souveraineté judiciaire qu'elle manifeste en exerçant son droit de regard sur le choix des postulants. Le second critère de sélection tient donc aux qualités personnelles du candidat dont la Chancellerie exige des preuves de moralité et de capacité juridique. Enfin, après avoir satisfait aux diverses formalités pécuniaires et procédurales qui peuvent prendre de deux à trois ans, le nouveau magistrat pourra légitimement bénéficier des divers privilèges traditionnellement attachés aux offices d'amirauté.

a) La disparité des prix et des revenus attachés aux charges d'amirauté.

Contrairement aux autres charges d'amirauté créées dans le reste du royaume en 1691 et 1692, les offices des sièges nouvellement implantés en Bretagne se vendirent relativement bien, dans la mesure où de telles juridictions n'y avaient jamais véritablement existé avant cette date². Calculée sur la base des revenus prévisibles, la valeur initiale à laquelle la

français des origines à la Révolution, éditions du C.N.R.S, Paris, 1984, p. 557.

¹ - Lors des créations d'offices, l'intendant se charge d'effectuer l'adjudication initiale, dont le produit est versé au receveur du domaine royal. En cas de revente ultérieure, la cession de la finance de l'office prend un caractère plus strictement privé entre les deux parties, qui conviennent entre elles du prix et des modalités de paiement.

² - La seule vente des sièges créés en Bretagne et à Collioure rapporta 449.150 des 456.150 livres récupérées par le Trésor royal suite à la mise sur le marché de la multitude d'offices d'amirauté créés en 1691 et 1692. Voir Christian SCHNAKENBOURG, *L'Amirauté de France...*, *op. cit.*, p. 232.

monarchie offre ses offices varie toutefois selon leur localisation, et les éventuels succès ou méventes reflètent invariablement l'importance du trafic des ports où ils doivent s'implanter.

L'adjudication des charges principales des grands ports ouverts au commerce international, comme Nantes et Saint-Malo, attire suffisamment les candidats à l'achat pour que le roi en obtienne un prix intéressant. En revanche, le ressort des offices des sièges septentrionaux de Saint-Brieuc et Morlaix n'englobe que de modestes ports spécialisés dans la pêche artisanale ou le petit cabotage. La vente des offices offerts dans ces villes ne soulève guère d'enthousiasme chez les acquéreurs conscients de la médiocrité des revenus qu'ils dégageront. Au cours des années suivant la promulgation de l'édit de juin 1691, cette inégalité se traduit de manière criante à travers les résultats des ventes reproduits ci-après ¹ :

¹ - Pour les sept sièges bretons initiaux de Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Quimper, Vannes et Nantes, nous redonnons ici la valeur vénale des charges d'Amirauté au moment de leur création. Ce tableau synthétise les chiffres donnés par le compte des finances réalisé en 1698 pour récapituler les recettes engrangées grâce à la vente des offices d'amirauté créés par l'édit de juin 1691 (A.N.,G⁵6, « *Recette A cause de la finance provenant de la vente des office créez dans les sièges des amirautez...* »). Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, *op. cit.*, p. 639 et Christian SCHNAKENBOURG, *L'Amirauté de France...*, *op. cit.*, p. 264-265.

<u>Amirauté de Saint-Malo :</u>	<u>Amirauté de Saint-Brieuc :</u>
Lieutenant général : 50.000 Livres Lieutenant particulier : 8.000 Livres Conseiller : 6.000 Livres Procureur du roi : 4.000 Livres Avocat du roi : 8.000 Livres	Lieutenant général : 2.000 Livres Lieutenant particulier : 500 Livres Conseiller : 1.000 Livres Procureur du roi : 800 Livres Avocat du roi : 300 Livres
<u>Amirauté de Morlaix :</u>	<u>Amirauté de Brest :</u>
Lieutenant général : 9.000 Livres Lieutenant particulier : 2.000 Livres Conseiller : 2.000 Livres Procureur du roi : 3.300 Livres Avocat du roi : 1.500 Livres	Lieutenant général : 12.000 Livres Lieutenant particulier : 6.000 Livres Conseiller : 3.000 Livres Procureur du roi : 5.000 Livres Avocat du roi : 2.000 Livres
<u>Amirauté de Quimper :</u>	<u>Amirauté de Vannes :</u>
Lieutenant général : 7.500 Livres Lieutenant particulier : 3.000 Livres Conseiller : 1.000 Livres Procureur du roi : 3.300 Livres Avocat du roi : 1.500 Livres	Lieutenant général : 10.000 Livres Lieutenant particulier : 12.000 Livres Conseiller : 1.000 Livres Procureur du roi : 4.000 Livres Avocat du roi : 1.000 Livres
<u>Amirauté de Nantes :</u>	<u>Amirauté de Lorient ¹ :</u>
Lieutenant général : 40.000 Livres Lieutenant particulier : 15.000 Livres Conseiller : 5.000 Livres Procureur du roi : 18.000 Livres Avocat du roi : 5.000 Livres	Lieutenant : 50 000 Livres Procureur du roi : 14.000 Livres (substitut)

A une époque où la monarchie ne cesse de mettre de nouveaux offices de judicature sur le marché, l'acquisition des charges des sièges d'amirauté n'engendre qu'une faible compétition parmi les acheteurs potentiels. Les candidats boudent les offices des petites et moyennes villes maritimes jusqu'à ce que la monarchie accepte de revoir ses prétentions à la baisse et propose de nouvelles mises à prix ². En dépit de ces réticences initiales, la valeur des

¹ - Pour le siège de Lorient, créé en 1782 par démembrement d'une partie du ressort de l'amirauté de Vannes, les chiffres proviennent d'une pétition de 1792 conservée à la Bibliothèque Nationale où l'auteur mentionne le prix de vente des deux offices indiqués. Voir Louis-Mathurin HUARD-DUPOINT, *Pétition de Louis-Mathurin Huard-Duport, lieutenant de l'amirauté de l'Orient*, in-8°, Paris, 1792, 6 p. (B.N.F., Imprimés, L F 33-3).

² - Dans les ports bretons de faible importance, les acheteurs sont souvent les juges ordinaires du lieu qui n'entendent pas se presser, ni se ruiner, pour déboursier une finance leur permettant simplement de continuer de juger les causes maritimes pour lesquels ils étaient antérieurement commis par le gouverneur de Bretagne. A Morlaix, l'office de procureur du roi mis à prix à 6.000 livres ne trouve ainsi preneur qu'à 3.300 livres. A Vannes, l'ensemble des postes de magistrats prévus par l'édit de juin 1691 ne sera pourvu qu'au bout de trois ans et de nombreux offices subalternes ne trouveront jamais preneurs. Les deux charges de conseillers et celle de l'avocat du roi resteront respectivement vacantes dès 1711, 1716 et 1718, et à partir de 1780, même la charge de lieutenant particulier ne sera plus attribuée. Les nouveaux juges n'étant pas tenus de prendre de

.../...

charges et les revenus des magistrats supérieurs de certaines amirautés de Basse-Bretagne profiteront au contraire de la concentration des offices opérée par certains des lieutenants généraux et des procureurs du roi.¹

En dépit du succès mitigé des créations de sièges d'amirauté des années 1691 et 1692, le roi et ses financiers maintiennent leur politique de ventes d'offices de justice et de finance maritimes avec le nouvel édit bursal promulgué à Marly en mai 1711. Totalelement appauvrie par la guerre de Succession d'Espagne, la monarchie choisit d'étoffer encore ses juridictions d'amirauté, qui n'en avaient guère besoin, et d'offrir de nouvelles charges aux acquéreurs intéressés². Ce procédé classique n'est bien sûr qu'une manœuvre du Trésor royal pour obtenir des officiers en place le rachat et la réunion à leur charge des nouveaux offices³.

Outre le prestige social, les revenus afférents constituent la première motivation des titulaires qui ont consenti à déboursier la finance exigée pour l'achat de ces charges. Les revenus escomptés sont de deux sortes : les gages et les divers droits judiciaires et administratifs qu'ils perçoivent dans le cadre de leurs fonctions. En dépit de variations propres à chaque ville⁴, les gages annuels attribués par le roi aux officiers des petits sièges

lettres d'incompatibilité, l'ordre ancien sera ainsi peu changé à Vannes et à Quimper où le président et l'alloué du Présidial sont respectivement devenus lieutenant général et lieutenant particulier de l'amirauté pour continuer de connaître les affaires maritimes locales. Voir J. DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, op. cit., p. 467 et Thomas LACROIX, *Archives Départementales du Morbihan...*, op. cit., p. 6.

¹ - A Vannes au XVIII^e siècle, les charges de lieutenant général et de procureur du roi de l'amirauté restent les plus prestigieuses après celles du Présidial. L'ampleur des revenus escomptés en fait un placement prisé que les propriétaires ne veulent pas voir sortir du patrimoine familial. Adjugé 10.000 livres en 1692 et revendu 20.500 livres en 1711, l'office de lieutenant général est estimé à hauteur de 50.000 livres en 1776. A Brest, le même office de lieutenant général, vendu 12.000 livres en 1692, est détenu en 1779 par le sieur Guibert de la Salle qui a dû verser 30.000 livres comptant et promettre 6.000 livres de rente à son prédécesseur. Voir Joachim DARSEL, *L'amirauté de Léon*, op. cit., p. 144-145 et Samuel LE GOFF, *L'Amirauté de Vannes...*, op. cit., p. 129.

² - Totalelement irréalisable, l'édit de Marly submerge littéralement de charges l'ensemble des amirautés du royaume en créant, pour les seuls officiers supérieurs, trois lieutenants particuliers, 57 lieutenants criminels et 117 simples conseillers.

³ - Conséquence inattendue de cette mesure, les sièges particuliers de l'amirauté de Provence seront dès lors administrés par leurs seuls officiers principaux. Propriétaires de tous les offices, les lieutenants généraux et procureurs de roi étaient autorisés par les déclarations royales de réunions d'offices à faire exercer les fonctions auxquelles ils ne pouvaient matériellement vaquer personnellement par des « personnes capables », dont ils demeuraient civilement responsables. A la fin de l'Ancien Régime, Emerigon constate qu'à Marseille, le lieutenant « est en usage de choisir pour conseillers deux gradués et quatre négociants... [qui] n'acceptent pareille commission que pour jouir de certains privilèges [et] n'ont jamais rempli aucune fonction de juge ». Voir Balthazard-Marie EMERIGON, *Traité des Assurances et des contrats à la grosse*, Jean 2 volumes, Mossy Imprimeur, Marseille, 1783, Tome 1, XXVI, p. 105.

⁴ - Quoique dotés de revenus très disparates, six des sept lieutenants généraux des amirautés bretonnes sont inscrits dans la treizième classe sur les tarifs de la première capitation de 1695 (qui en compte vingt-et-une). Ils y sont respectivement crédités des gages annuels suivants : lieutenant général de Saint-Malo (2.000 livres), Nantes (1600 livres), Vannes (400 livres), Morlaix (360 livres), Quimper (300 livres), Saint-Brieuc

.../...

ont une valeur plus symbolique qu'une véritable fonction salariale. Ils ne s'élèvent généralement qu'au vingtième du prix de la charge et sont réglés par le receveur général du roi sur le fonds des recettes des Fermes des domaines en Bretagne. La mauvaise volonté notoire des receveurs fait de ce revenu une rente des plus hypothétiques et la pratique des augmentations de gages donne en outre un moyen supplémentaire au roi pour pressurer davantage ses officiers ¹.

La principale source de profits des officiers demeure donc la bourse des justiciables et administrés qui continuent de fournir l'essentiel des revenus des gens de justice du monde maritime. Ceux-ci vivent principalement de la perception quotidienne des divers droits d'amirauté et de justice sur lesquels la réglementation en vigueur leur accorde une gratification préétablie. Pour chacun de ces actes, les textes royaux détaillent minutieusement la rétribution correspondante, calculée en fonction de la nature de l'acte et du montant éventuel de la taxe ou de la transaction considérée ². C'est notamment le cas des divers droits de justice perçus par les officiers sur les actes produits par la juridiction en matière gracieuse, contentieuse, civile, administrative ou criminelle ³. Au bas des procès-verbaux, les greffiers annotent scrupuleusement les sommes dues aux différents officiers commis pour procéder aux descentes et aux informations effectuées en dehors du palais. Cette minutieuse comptabilité infrapaginale se retrouve à la fois dans les registres du greffe ou au pied des jugements et ordonnances rendus à l'audience.

(100 livres). Voir Michel VERGE-FRANCESCHI, *Chronique d'histoire maritime de la France d'Ancien Régime 1492-1792*, S.E.D.E.S, 1998, p. 511.

¹ - Au début du XVIII^e siècle, les officiers d'amirauté subissent eux aussi « l'ingénieux système d'emprunt » mis au point par le trésor royal, qui consiste à imposer aux officiers le versement d'une somme forfaitaire en échange d'un accroissement proportionnel de leurs gages annuels. L'édit de janvier 1703 assénant cette augmentation de gages est très mal vécu en Bretagne, où plusieurs magistrats s'étaient lourdement endettés par acheter leur office. Chargé de recouvrer les sommes exigées par le roi, l'intendant reçoit ainsi les requêtes de certains conseillers, pris à la gorge, envisageant d'abandonner leur charge s'ils n'obtenaient pas de remises significatives. Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, *op. cit.*, p. 468.

² - Voir le règlement du 20 Août 1673 dans ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIX, p. 112 et les lettres patentes du 10 janvier 1770 dans Joseph-Nicolas GUYOT, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile, criminelle, ecclésiastique et bénéficiale*, Nouvelle édition corrigée et augmentée, Visse libraire, 1784, t. 1, *verbo* « amirauté », p. 384-386.

³ - En matière criminelle par exemple, l'article XIX des lettres patentes du 10 janvier 1770 attribue au lieutenant instructeur huit sols par audition de témoin, quatre sols par récolement, huit sols par confrontation et une livre et dix sols par décret. Le procureur du roi touche quant à lui une livre pour toutes les conclusions prises en cours de procédure. Dans les procédures instruites en Bretagne, les frais de justice des actions menées au petit criminel sont avancés par la partie poursuivante qui tâchera d'obtenir un jugement condamnant la partie adverse à les rembourser. En revanche, les actes passés lors des poursuites menées à l'extraordinaire par le procureur du roi, sont payés par le receveur général du roi. Voir GUYOT, *ibid.*, t.1, p. 385.

A ces premiers revenus s'ajoutent les droits de réception payés par les divers gens de mer et commissaires tenus de prêter serment à l'amirauté pour pouvoir exercer leur profession. Ainsi la réception des capitaines, maîtres-pêcheurs, maîtres au petit cabotage, pilotes lamineurs, consuls étrangers, chirurgiens, apothicaires-jurés et autres charpentiers ou calfats constitue-t-elle une source non négligeable de profit. En outre, les officiers tirent profit de l'enregistrement au greffe d'un certain nombre d'actes administratifs ou contractuels. En échange d'une taxe fixée par les textes royaux, les officiers doivent ainsi vérifier l'exactitude et garantir la validité de ces actes en y apposant leur signature et le sceau de la juridiction. Ceux-ci reçoivent donc une partie des droits d'enregistrement perçus pour la délivrance des congés et des commissions en guerre, ainsi que pour la transcription des déclarations et rapports de retour des capitaines. Juges naturels du monde maritime, ils procèdent, aux mêmes conditions, à l'enregistrement des titres de propriété, des certificats de jauge et des contrats de vente de navires.

A ces diverses rentrées d'argent, régulières mais modiques, il faut enfin ajouter les revenus très importants que procure la guerre de course aux officiers d'amirauté bretons. Bénéficiant du développement de cette guerre privée dans les ports de la province ¹, les lieutenants, les gens du roi et le greffier se réservent prioritairement les fructueuses procédures réalisées pour inventorier puis liquider les prises amenées dans les ports de leur ressort ². La reprise de l'activité corsaire lors des guerres avec la Hollande ou l'Angleterre apparaissait donc comme une véritable aubaine pour les premiers officiers de ports comme Saint-Malo, Morlaix, Brest ou Nantes, mais elle entretenait la zizanie au sein des sièges en avivant le ressentiment des simples conseillers privés de ce véritable pactole.

¹ - La fréquence des conflits entre les puissances européennes des XVII^e et XVIII^e siècles est telle que les historiens actuels considèrent que la France a mené à cette époque une « *seconde Guerre de Cent Ans* ». Par sa position géographique et l'implantation de ses sites portuaires, la Bretagne fournissait des bases idéales pour les corsaires et les vaisseaux du roi lancés à la poursuite des navires de commerce anglais ou hollandais. Cette proximité des ports bretons avec les routes transatlantiques empruntées par les bateaux ennemis permettait d'être rapidement à pied d'œuvre et de disposer de points de repli pour réparer, ravitailler et rapatrier les navires capturés.

² - Voir le règlement du 20 Août 1673 dans ISAMBERT..., *op. cit.*, vol. XIX, p. 112

b) Les conditions d'accès et les privilèges attachés aux charges d'amirauté.

L'attribution effective des offices d'amirauté est conditionnée aux règles classiques imposées par la monarchie depuis le XVI^e siècle. Une fois les exigences de formes satisfaites, la réception des nouveaux officiers leur permettra d'entrer en fonctions et de bénéficier des avantages et privilèges attachés à leur charge.

➤ Le formalisme préalable à l'entrée en fonctions

L'ordonnance de la marine de 1681¹ et l'édit de juin 1691 comportent en la matière peu d'originalité. Ils reprennent les règles générales édictées par l'édit de mars 1551 et l'ordonnance de Blois de 1579² qui régissent l'accès aux offices de judicature du royaume. Les juges et les gens du roi doivent fournir des preuves de leur capacité juridique. L'ordonnance impose qu'ils soient âgés d'au moins 25 ans³, qu'ils soient gradués en droit, qu'ils aient déjà exercé la profession d'avocat pendant plus de trois ans et qu'ils soient au fait de la navigation et du commerce⁴.

Cette exigence, *a priori* salutaire pour des hommes appelés à juger des causes souvent complexes, connaît plusieurs exceptions notables. Comme l'obligation d'être gradué en droit arrête certains candidats qui craignent de ne pas être reçus auprès du parlement, elle est donc rapidement assouplie par un arrêt du Conseil du roi du 5 février 1692. Considérant l'activité essentiellement commerciale des amirautés, les conseillers d'État décident que seuls les acquéreurs des offices de lieutenants généraux et particuliers doivent justifier du bagage juridique traditionnellement exigé des magistrats du royaume. En Bretagne, l'achat des charges d'amirauté ne comporte pas non plus l'obligation habituellement faite aux magistrats

¹ - Comme il n'existait pas de sièges d'Amirauté dans la province lors de la promulgation de l'ordonnance spécifique pour la Bretagne en 1684, le texte breton ne prévoit évidemment pas de statut particulier pour les officiers des juridictions créées en 1691 et l'ordonnance de la marine de 1681 s'applique par défaut.

² - Depuis le XVI^e siècle, la monarchie française exige la qualité d'avocat de ses principaux magistrats. L'article 107 de l'ordonnance de Blois, rendue après les États généraux de novembre 1576, dispose ainsi que « *les lieutenans de nos baillis et sénéchaux ne seront pourvûs ni reçûs esdits estats, qu'il n'ayent trente ans complets et quant aux conseillers des sièges présidiaux qu'ils n'ayent vingt-cinq ans accomplis, et fréquenté trois ans auparavant les barreaux et plaidoirie de nos juridictions* ». Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XV, p. 406-407.

³ - L'ordonnance de la marine dispose toutefois que les lieutenants des sièges généraux doivent être âgés d'au moins 27 ans, mais cette exigence disparaît avec l'édit du mois de novembre 1683 qui étend la règle des 25 ans à l'ensemble des offices de conseillers du roi (parlements y compris).

⁴ - Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, livre I, titre III, art. 1.

ordinaires de prendre des lettres de compatibilité du roi pour exercer conjointement leurs doubles fonctions ¹. De même, les offices coloniaux d'amirauté instaurés en 1717 ² et les charges métropolitaines créées en Bretagne par l'édit de mai 1711 sont explicitement ouverts à « *tous marchands, négociants et gens entendus au fait du commerce et de la navigation* » qui peuvent donc les acheter sans être gradués ³. A ces exceptions légales et générales, il faut ajouter les dispenses de grade ponctuelles que le roi délivre parfois aux candidats qui en font la demande.

Le futur magistrat doit également satisfaire à l'information de vie, mœurs et religion imposée par les textes préalablement à toute vente d'offices et emplois publics. Par conditions de moralité, il faut entendre une vérification sommaire des caractéristiques personnelles du candidat qui est tenu de correspondre aux normes culturelles en usage dans la France d'Ancien Régime. Les candidats font donc l'objet d'une enquête de « *bonnes vie et mœurs* » menée par les officiers chargés de les recevoir. L'investigation consiste en fait à entendre les témoins de moralité présentés par le candidat.

Attestée par le certificat de baptême, la catholicité est la seconde exigence d'ordre privé posée par les textes. Cette condition est redevenue obligatoire au cours des années précédant la révocation de l'édit de Nantes, quand une avalanche de mesures discriminatoires s'est abattue sur les réformés ⁴ pour leur interdire l'accès aux offices antérieurement garanti

¹ - La détention simultanée d'offices provenant de deux amirautés distinctes est toutefois interdite. Un arrêt du Conseil du roi du 24 juillet 1734 somme ainsi le Sieur Renout de choisir entre la charge de lieutenant du siège d'Ouistreham et celle de procureur du roi de Caen. Voir Christian SCHANKENBOURG, *L'amirauté de France...*, *op. cit.*, p. 258.

² - La pénurie de juristes était telle dans les colonies, que l'obtention d'un diplôme de droit n'est pas exigée des candidats aux offices de judicature qui y existaient. Les membres des Conseils supérieurs n'y étant eux-mêmes pas obligatoirement astreints, les candidats aux charges d'amirauté créées outre-mer étaient acceptés avec bienveillance « *pourvu qu'ils aient une connaissance suffisante des ordonnances et des affaires maritimes* ». Voir VALIN, *op. cit.*, p. 116-120.

³ - Les magistrats métropolitains ayant bénéficié de telles dérogations, légales ou ponctuelles, n'étaient cependant pas autorisés à connaître des causes criminelles. En vertu de l'ordonnance criminelle de 1670, les attributions répressives demeuraient le privilège des seuls magistrats gradués en droit.

⁴ - Si l'édit de grâce d'Alès de 1629 avait supprimé les libertés politiques et les places fortes protestantes de l'ouest et du midi, il avait toutefois pardonné la révolte et laissé aux réformés une relative liberté de culte. Le règne personnel de Louis XIV inaugurerait une période plus sombre, caractérisée par la sévérité grandissante de la réglementation anti-protestante. Après l'échec des mesures simplement vexatoires prises en accord avec les parlements et le clergé catholique (informations ouvertes sur les crimes des hérétiques [blasphèmes, subordination de catholiques...], facilitation de la conversion des enfants au catholicisme, obligation d'enterrer ses morts de nuit, suppression des chambres de l'édit de Paris et Rouen...), la monarchie combine à partir de 1679 la discrimination aux méthodes les plus violentes pour obtenir la conversion des derniers réformés. Parmi la multitude d'interdictions décidées par le parlement et le Conseil du roi, certaines touchent particulièrement les huguenots du monde maritime. Les officiers d'amirauté protestants sont tout d'abord concernés par les textes généraux interdisant toute fonction judiciaire aux hérétiques. Les marins perdent le

.../...

par l'édit de pacification ¹. Cette réintroduction a mis fin à la tolérance dont avaient bénéficié certains officiers des sièges d'amirauté situés dans des zones maritimes à forte communauté protestante ². Par souci d'équité, les liens de parenté sont théoriquement interdits entre les membres d'un même siège, mais la constitution de réseaux familiaux et la concentration progressive des postes à responsabilité aux mains de certains notables des villes concernées rend cette prohibition illusoire. Plutôt que de voir disparaître les candidats potentiels et de se priver du soutien de ces potentats locaux, le roi accorde aisément les lettres de dispense de parenté. Ces formalités préalables remplies, le postulant doit encore franchir trois étapes supplémentaires pour pouvoir officiellement exercer. Il lui faut obtenir l'assentiment de l'Amiral, puis celui du roi, avant d'être reçu et installé dans ses fonctions.

Lors de la création de l'institution au XIV^e siècle, tout ce qui concernait la nomination, l'installation et la révocation des officiers de l'amirauté avait été entièrement dévolu à l'Amiral de France. Conscient de l'importance des affaires maritimes, le pouvoir royal décida au XVI^e siècle que des prérogatives aussi importantes ne pouvaient plus lui échapper. Après quelques hésitations de la monarchie qui entendait initialement se réserver ce privilège ³, l'édit de mars 1584 imposa aux candidats d'obtenir une nomination préalable par l'Amiral. Jusqu'à la Révolution, ceux-ci devaient donc s'adresser au grand officier auquel ils acquittaient un substantiel droit de mutation pour obtenir cette faveur. L'attache de l'Amiral

droit de faire leur prière et de célébrer l'office à bord de leurs navires. Il est fait défense aux compagnies maritimes de transporter des protestants aux colonies, etc. . Voir ISAMBERT..., *op. cit.*, vol. XXIX (Table), *verbo* « culte protestant », p. 98-99 ; Léon PILATTE, *Edits, Déclarations et arrêts concernant la R.P.R de 1662 à 1751*, Paris, 1885 ; Arie Theodorus VAN DEURSEN, *Professions et métiers interdits. Un aspect de la révocation de l'Edit de Nantes*, J. B. Wolters, Groningue, 1960, 395 p.

¹ - L'Article XXVII de l'édit de Nantes du mois d'avril 1598, modifié avant son enregistrement par le parlement de Paris le 25 février 1599, déclare ainsi « ... tous ceux qui font ou feront profession de ladite religion prétendue réformée capables de tenir et exercer tous états, dignitez, offices et charges publiques quelconques, royales et seigneuriales, ou des villes de notredit royaume, païs, terres et seigneuries de notre obéissance, nonobstant tous serments à ce contraires... ». Voir *L'édit de Nantes*, présenté et annoté par Janine GARRISSON, éd. Atlantica, Biarritz, 1997, p. 38-39.

² - L'exemple le plus typique en est donné par les membres de la famille protestante des De Mirande qui occupèrent sans interruption l'office de lieutenant de l'amirauté de La Rochelle entre 1601 et 1680. Voir Michel VERGE-FRANCESCHI, *La marine française...*, *op. cit.*, p. 46 et s. et 219 Christian SCHNAKENBOURG, *L'Amirauté de France...*, *op. cit.*, p. 252.

³ - L'édit d'avril 1554 qui donnait aux officiers d'Amirauté la qualité de juges royaux, avait retiré ce pouvoir de nomination des mains de l'Amiral, en des termes assez ambigus, pour le confier au seul souverain, auprès duquel les officiers devaient désormais obtenir leurs lettres de provision. Au cours des années suivantes, cette dépossession soudaine et totale avait bien entendu valu aux rois successifs de vives contestations de la part des Amiraux en place. Les lettres patentes du 24 juin 1582, puis les articles 5 et 6 de l'édit de mars 1584 avaient donc redonné un rôle à l'Amiral dans cette procédure en lui réservant la faculté de présenter les candidats. Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIV, p. 557-558.

leur permettait ensuite de se présenter à la Chancellerie pour obtenir les indispensables lettres de provision du roi.

Contactée par le postulant, la Chancellerie est supposée vérifier que les diverses formalités décrites ci-dessus ont bien été respectées, mais la conception essentiellement vénale et patrimoniale des offices pèse de tout son poids sur cette procédure. A un stade où les modalités financières ont été réglées par l'ensemble des parties intéressées, le roi n'intervient qu'exceptionnellement pour rejeter l'impétrant, car il n'a guère intérêt à annuler une transaction qui se révèle toujours rentable pour lui. La Chancellerie délivre donc les lettres de provision royales qui entérinent la nomination par l'Amiral, perçoit le « Marc d'or »¹ et accorde aux candidats les dispenses d'âge, de capacité, de grade ou d'incompatibilité dont il a éventuellement besoin. Muni de ses précieux documents, le candidat n'a plus, dès lors, qu'à se présenter devant les juridictions compétentes pour le recevoir et l'installer.

Conformément à l'ordonnance de la marine d'août 1681², qui leur impose d'être reçus par leurs juges supérieurs immédiats, les magistrats des sièges généraux et particuliers ressortissant d'un parlement devaient être solennellement reçus devant leur Cour. De même, les magistrats des sièges dont les jugements étaient contrôlés par des Tables de Marbre accomplissaient cette formalité devant leur juridiction de tutelle. En Bretagne, le postulant se présente donc devant la chambre des requêtes du parlement de Rennes aux fins d'être reçu³. Après un rapide « *examen de la loi* » portant généralement sur une question de droit romain et l'information de vie et de mœurs, le doyen des conseillers du parlement prononce la sentence de réception, ordonne l'enregistrement des lettres de nomination et de provision et enfin, reçoit le serment du candidat⁴. En dépit du contrôle formel exercé par le procureur du roi de la juridiction, qui appose des formules indiquant son consentement au pied de chaque acte

¹ - Apparue en 1578, ce droit payé par les candidats représentait entre 0.5 et 1 % de la valeur de l'office. Originellement conçu comme la marque de reconnaissance du postulant envers le monarque pour le « don » de sa charge, le marc d'or ne fut cependant pas supprimé en 1604 lors de l'officialisation de la vénalité des offices. Voir Lucien BELY (dir.), *Dictionnaire de l'Ancien Régime...*, op. cit., article *Marc d'or*, p. 791.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre III, art. 2.

³ - A partir de 1788, suite à une contestation survenue entre la Grand-Chambre et la Chambre des Enquêtes du parlement de Rennes, à propos de la réception du sieur de Boisbilly, lieutenant général de l'Amirauté de Morlaix, le Garde des Sceaux décida que les premiers officiers d'Amirauté bretons seraient désormais reçus en la Grand-Chambre, comme ceux des Présidiaux « *ainsi que le veulent l'autorité, l'ordre et la dignité de leurs fonctions* » (B.N.F., Nouvelles acquisitions françaises, 10567, f° 347).

⁴ - Cette réception était habituellement une simple formalité. Un arrêt du Conseil du roi du 23 mars 1715 fut toutefois nécessaire pour confirmer le sénéchal de Vannes Noël Bourgeois de Limur dans son office de lieutenant général de l'amirauté et casser la décision défavorable de la chambre des enquêtes du parlement de Bretagne. Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, op. cit., p. 553.

ponctuant cette procédure, l'opération apparaît surtout comme une formalité destinée à faire connaître le nouveau magistrat de ses pairs ¹. L'installation du nouvel officier est ensuite réalisée par le lieutenant général du siège d'amirauté concerné au cours d'une cérémonie solennelle organisée au palais de justice. Si le nouvel arrivant n'est autre que le lieutenant général, la prise de fonctions est présidée par le juge royal du lieu agissant sur commission du parlement.

➤ les privilèges accordés par le roi aux officiers supérieurs

Situation en vue, dans une société qui accorde une grande importance aux distinctions honorifiques et au respect de la préséance, la qualité d'officier royal attachée aux charges d'amirauté assure à leurs titulaires la considération de tous, notamment dans les grands ports où le commerce est essentiellement maritime. Mais outre cette reconnaissance sociale générale, concrète mais non écrite, les textes accordent plus précisément trois types de privilèges, de nature fiscale, judiciaire, et honorifique

Assimilés à des officiers militaires du corps de gendarmerie depuis le XVII^e siècle ², les magistrats d'amirauté sont théoriquement exemptés des impôts habituellement acquittés par les roturiers citadins (taille, aides, octroi, obligation de loger les gens de guerre... ³). Les édits de création de charges promulgués en 1691, 1692 et 1711 confirment certains de ces avantages et en ajoutent même de nouveaux en dispensant les officiers supérieurs du paiement des taxes exigibles pour la tutelle, la curatelle ⁴, le guet, la garde et autres charges publiques.

¹ - En cas de réunion d'offices, cette réception n'a d'ailleurs plus lieu d'être et la juridiction se contente d'enregistrer l'Arrêt du Conseil du Roi entérinant la réunion du nouvel office à l'ancien.

² - Confirmant les ordonnances de 1597 et mars 1600, la Déclaration du 4 mars 1637 intégrait les officiers d'amirauté dans le « *corps de gendarmerie et (des) officiers militaires* ». Voir Christian SCHNAKENBOURG, *L'Amirauté de France...*, *op. cit.*, p. 258.

³ - Conformément aux privilèges habituellement accordés aux officiers militaires, un arrêt du Conseil du roi du 4 mai 1637 exempte explicitement les plus hauts officiers d'Amirauté des « ... *tailles, subsides et octrois, impôts, emprunts, taxes des officiers des villes et villages et plat-pays et autres* ». Cité par VALIN, *op. cit.* t. I, p.162-163. Toutefois, malgré plusieurs arrêts postérieurs du Conseil confirmant ces privilèges et en dépit des dispositions des édits d'avril 1691, janvier 1703 et mai 1711 qui en ajoutaient de nouveaux, les officiers eurent beaucoup de peine à les faire effectivement appliquer, en raison, notamment, de leurs relations difficiles avec les officiers municipaux, qui s'ingéniaient à leur faire acquitter des taxes indues et à loger des gens de guerre chez eux.

⁴ - Sous l'Ancien Régime, la courte espérance de vie et la brièveté induite des mariages font des orphelins un phénomène social très commun. Dans ces conditions, la tutelle ou la curatelle des mineurs sont des mécanismes juridiques fréquemment employés pour gérer le patrimoine de jeunes enfants ou pour assurer leur subsistance avant leur majorité. La tutelle et la curatelle pouvaient être organisées et attribuées par des dispositions testamentaires, par décision de justice ou simplement dévolue au plus proche parent. Bien qu'aléatoire, cette obligation financière était redoutée et les offices qui permettaient d'en être exemptés étaient donc très recherchés. Voir Marcel MARION, *Dictionnaire des institutions de la France aux XVII^e et*

.../...

Ces faveurs seront toutefois de courte durée pour la majorité des magistrats d'amirauté puisque l'édit d'août 1715 annule ces dernières exonérations pour toutes les charges royales d'une valeur inférieure à 10.000 livres. Au plan judiciaire, les magistrats des sièges généraux de Paris et Rouen jouissent du droit de *commitimus* auprès de leur parlement. Les officiers des sièges particuliers portent leurs causes devant les juridictions royales ordinaires (baillis et sénéchaux) ¹.

Enfin, la considération découlant des fonctions de judicature d'amirauté doit beaucoup aux distinctions honorifiques prévues par les textes royaux qui confèrent, par exemple, aux magistrats la double dignité d'officier de robe et d'épée. Le port de l'épée leur est donc accordé comme une marque ostentatoire de l'origine judiciaire, militaire et navale de leur pouvoir. La vocation justicière des juges maritimes s'exprime aussi à travers leurs tenues officielles. A l'audience, elle consiste en une simple et traditionnelle robe noire, commune aux diverses professions judiciaires. A la fin de l'Ancien Régime, les juges sont en outre dotés d'un uniforme bleu roi conçu pour que le public puisse facilement les reconnaître lors de leurs sorties à l'extérieur du Palais ².

L'Ancien Régime est une période particulière où le prestige, – pour ne pas dire la vanité –, attachée aux offices de judicature revêt une importance toute particulière aux yeux des titulaires et de leurs contemporains. Outre les marques vestimentaires distinctives, les magistrats affichent tous un impérieux besoin de reconnaissance sociale. Dès lors, le rang à tenir lors des offices religieux ou la place due lors des processions et des diverses célébrations devient un enjeu âprement disputé pour lequel les officiers des juridictions locales s'affrontent régulièrement (sénéchaussées, communautés de villes, hautes justices seigneuriales, consulats, amirautés...). Au début des offices religieux ou lors des préparatifs précédant les fêtes ou autres cérémonies officielles, le ton peut monter entre les notables qui vont parfois jusqu'à

XVIII^e siècles, (1923), rééd. Picard, Paris, 1969, article *tutelle*, p. 543 et Lucien BELY (dir.), *op. cit.*, article *tutelle*, p. 1233-1234.

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre III, art. 3.

² - Avant la promulgation d'un texte spécifique détaillant minutieusement l'uniforme des juges d'amirauté, l'absence de consigne semble avoir engendré une certaine disparité vestimentaire parmi les officiers travaillant à l'extérieur. Jugée préjudiciable à la fonction, cette anarchie toute relative est supprimée à la fin de l'Ancien Régime par les ordonnances des 18 mars 1786 et 29 septembre 1787. Ces textes prévoient que les magistrats porteront un habit bleu roi dépourvu d'épaulettes (privilege militaire), une veste et une culotte de drap *chamois*, décorés de broderies ou de galons dorés et de boutons représentant une ancre. Voir Christian SCHNAKENBOURG, *L'Amirauté de France...*, *op. cit.*, p. 260 et Jean DAUVILLIER, *Histoire des costumes des gens de justice dans notre ancienne France*, Mélanges publiés par la Société d'Histoire du Droit et des Institutions des Anciens Pays de Droit Écrit, Fasc. IX, Montpellier, 1974, p. 229 et s.

s'empoigner pour s'assurer les places d'honneur. Les plus déterminés n'hésitent alors pas à saisir le parlement ou le Conseil du roi pour continuer – par requêtes et arrêts interposés – la lutte perdue sur le terrain ¹. En ces occasions, les officiers d'amirauté se distinguent par un attachement forcené à revendiquer ces prérogatives purement symboliques. Apparemment futiles, ces empoignades prennent tout leur sens dans une société d'ordres et elles annoncent certainement de plus concrètes rivalités entre les représentants locaux des pouvoirs judiciaires et municipaux.

c) **La place des “messieurs de l'amirauté” au sein des sociétés urbaines de la province.**

Comme elles ne donnent droit qu'à des privilèges somme toute modestes, les charges d'amirauté sont traditionnellement classées parmi les offices inférieurs du royaume ². S'ils ne peuvent pas prétendre jouer un rôle à l'échelon de la province ou de la nation, les détenteurs d'offices d'amirauté constituent cependant une force locale non négligeable. Qu'ils soient issus de la bourgeoisie nantaise, du milieu négociant malouin ou de la petite noblesse de robe de Basse-Bretagne, ceux-ci sont indéniablement des notables des villes maritimes. L'étude de leur statut social et professionnel montre même que leur influence déborde très largement les seules questions maritimes. Cette place de choix au sein des élites urbaines se traduit tout d'abord par les charges et fonctions diverses qu'ils cumulent au cours de leur existence. Elle

¹ - L'article 12 de l'édit de mars 1584 prévoyait simplement que les officiers d'amirauté précéderaient les juges des hautes justices non royales. L'édit de mai 1711 précise leur rang en confirmant leur préséance sur les officiers des Elections, des Greniers à sel, des Eaux et Forêts, des Traités et sur ceux des juridictions seigneuriales. Valin cite en exemple un arrêt du parlement de Toulouse du 21 avril 1738, supposé mettre un terme aux sempiternelles querelles opposant les officiers de l'Amirauté de Sète, ceux de la juridiction de l'évêque d'Agde (seigneur haut-justicier), le maire et les Consuls, en attribuant définitivement la préséance à l'Amirauté. Les juges maritimes avaient ainsi obtenu le droit de précéder leurs adversaires lors des processions publiques et l'exclusivité du banc situé à l'endroit le plus « honorable » de la nef de l'église paroissiale de la ville. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 163.

² - Toutefois, les charges les plus onéreuses des lieutenants généraux d'amirautés de Nantes ou Saint-Malo pouvaient certainement prétendre au statut d'office « moyen » distingué par les juristes royaux du XVI^e siècle (Du Laurier, Bodin) pour qualifier certaines charges intermédiaires de justice et de finance (présidents et trésoriers de France des Bureaux de finance, secrétaires du roi dans les villes de parlement, président et lieutenants généraux des présidiaux, présidents de l'Election et du Grenier à sel, prévôt des maréchaux, lieutenant criminel...). Le concept sera utilisé par la monarchie jusqu'au début du XVIII^e siècle pour faire miroiter aux acheteurs potentiels l'idée d'une intégration future avec les offices « supérieurs » prestigieux et anoblissants. Voir à ce sujet Jean NAGLE, *Les officiers « moyens » français dans les enquêtes sur les offices (XVI^e-XVIII^e siècles)*, p. 25-41 et Guy SAUPIN, « Comportement économique des officiers "moyens" à Nantes 1661-1789 », p. 43-61, dans *Les officiers « moyens » à l'époque moderne : pouvoir, culture, identité*, Actes du colloque tenu à Limoges les 11-12 avril 1997, Pulim, 1997.

se confirme enfin par les alliances familiales qui se tissent presque toujours autour des offices d'amirauté.

- L'office d'amirauté, une charge souvent cumulée avec plusieurs autres fonctions.

Les édits de juin 1691 et mai 1711 créant des sièges d'amirauté en Bretagne, et dans plusieurs autres provinces, sont avant tout des édits bursaux destinés à financer les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de la Succession d'Espagne. Les impératifs financiers ont, depuis longtemps, poussé les Bourbon à assouplir les conditions d'achat des offices qu'ils érigent en temps de crise. La plupart des charges d'amirauté créées sous Louis XIV dispensent donc leurs acheteurs d'être gradués et, si le roi continue d'exiger la qualité d'avocat pour les offices les plus élevés, il dispense volontiers de lettres de compatibilité les officiers en exercice tentés par les nouvelles charges. En Bretagne, où les juges ordinaires connaissaient jusque-là des causes maritimes sur simple commission du gouverneur, cette dernière « largesse » montre bien que ces créations d'offices tendent moins à attirer de nouveaux venus qu'à lever une finance supplémentaire sur les juges des villes maritimes. Permis par la monarchie en dépit d'une interdiction de principe, le cumul des charges est une caractéristique commune à la plupart des détenteurs d'offices d'amirautés bretons. Toutefois, si le phénomène est très répandu, il n'existe pas vraiment de schéma type. La nature des offices, titres ou fonctions collectionnés par les magistrats d'amirauté varie d'un siège à l'autre, au gré des patrimoines, de l'économie et des institutions locales.

A Nantes, l'importance du trafic commercial maintient les charges d'amirauté à un niveau si élevé que les conseillers ne peuvent qu'exceptionnellement les cumuler avec un office du grand présidial de la ville ¹. Pour augmenter leur revenus ou leur prestige, les magistrats d'amirauté semblent plutôt se rabattre sur l'encadrement de la milice bourgeoise, l'échevinage ² ou les juridictions seigneuriales du comté nantais ¹. A Saint-Malo, l'absence de

¹ - Jean-René Jégo de la Blotière (1715-1768) devient d'abord conseiller (lettres de provision 24 mars 1741) puis alloué du présidial de Nantes (lettre de provision du 16 mars 1749). Quelques années plus tard, il acquiert également la charge de procureur du roi de l'amirauté (lettre de provision du 18 juillet 1755). A la fin de l'Ancien Régime, René-Charles Dreux est le seul juge de l'amirauté nantaise (lettres de provision du 20 avril 1763) à posséder simultanément un office de conseiller du présidial. Député de la ville aux États de Bretagne, il en sera échevin en 1785 et 1788 puis sous-maire en 1787 et 1788.

² - Entre autres exemples, citons Charles Gellée de Prémion (1664-1736) qui est l'un des premiers acquéreurs des charges de conseillers d'amirauté créées par l'édit de juin 1691 (lettres de provision du 4 juin 1692). Echevin de la ville entre 1720 et 1724, il est nommé lieutenant du maire par commission en 1735. Quelques années plus tard, Philippe Vincent (II) Roger de la Mouchetière devient lieutenant général de l'amirauté de

.../...

sénéchaussée royale et l'éloignement du présidial de Rennes font que les mêmes juges peuvent simultanément exercer la plupart des fonctions judiciaires de la région. En dépit du prix élevé des offices de l'amirauté, les lieutenants et les gens du roi du siège malouin s'arrogent bien souvent les offices de la juridiction des Traités et les fonctions de sénéchal, d'alloué ou de procureur fiscal des justices seigneuriales de Saint-Malo et Dinan ². Vannes, Quimper, Morlaix, Saint-Brieuc et Brest sont loin de connaître la prospérité économique des ports nantais et malouin. A l'exception des charges du siège de Vannes, dont la valeur est soutenue par le trafic de la Compagnie des Indes basée à Lorient, les charges d'amirauté de ces évêchés constituent un investissement nettement moins intéressant. L'achat des offices n'y est consenti par les juges ordinaires que pour compléter leurs prérogatives administratives et judiciaires. Dans ces villes moyennes, les institutions royales de justice et de police sont fréquemment aux mains des mêmes robins et des mêmes familles. Plusieurs décennies durant, ces dynasties monopolisent les offices supérieurs des juridictions ordinaires, des amirautés et des tribunaux douaniers, comme s'est le cas à Vannes ³ ou Quimper ⁴, et certaines parviennent

Nantes à vingt-quatre ans (lettres de provision et dispense d'âge du 9 décembre 1761). Epoux de Rose-Eulalie Montaudouin, qui lui assure l'appui de cette grande famille d'armateurs, il est député aux États de Bretagne en 1770 puis maire de la ville entre 1770 et 1772.

¹ - A la fin du XVII^e siècle, Pierre (I) du Guer de Boisjollin est simultanément conseiller de l'amirauté de Nantes (lettres de provision du 31 décembre 1693) et sénéchal de la châtellenie de Bougon, Rezé, Saint-Pierre et Saint-Jean de Bouguenais et du Lac de Grand-Lieu. Sous Louis XV, Pierre Du Rocher (env. 1690-1751) est procureur du roi en ce même siège (lettres de provision du 10 juin 1729) et procureur fiscal des régaires de Nantes. Par commission, il est en outre nommé maire de la ville en 1747 et 1748.

² - En 1692, Pierre Bréal des Chapelles achète l'office de lieutenant particulier de l'amirauté de Saint-Malo (lettres de provision du 21 mars 1692). Il est déjà « *juge des fermes* », procureur du roi à Dinan (lettres de provision du 25 novembre 1677) et sénéchal du comté de Châteauneuf. Jean Richomme de la Touche (1638-1698) est à la fois lieutenant général de l'amirauté (lettres de provision du 13 septembre 1691), sénéchal de la juridiction ordinaire de Saint-Malo (justice seigneuriale) et « *juge des droits d'entrée et de sortie* ». Son neveu Jacques Gouin (II) de Beauchesne lui succède dans ses trois fonctions puisqu'il sera lui aussi lieutenant général de l'amirauté (lettres de provision du 20 décembre 1704), juge-président des Traités (lettres de provision du 28 décembre 1704) et sénéchal de Saint-Malo. Quelques années plus tard, G. Le Manuée de Saint-Etienne devient avocat du roi et substitut au siège de l'amirauté (lettres de provision du 9 mars 1724). Il est déjà alloué de la juridiction ordinaire de Saint-Malo et sénéchal des régaires de l'archidiaconé de Dinan (mandements des 21 et 22 avril 1719).

³ - L'année suivant la création de l'amirauté vannetaise, Pierre Dondel de Keranguen († 1714) devient le premier lieutenant général du siège (lettres de provision du 20 mars 1692). Il peut ainsi continuer de juger les causes maritimes dont il connaissait jusque-là en qualité de sénéchal-président du présidial (lettres de provision du 15 mars 1674). Au début du XVIII^e siècle, il défend une nouvelle fois la plénitude de son pouvoir local en acquérant la charge de lieutenant général du siège de police (lettres de provision du 24 juillet 1701). Son successeur Noël Bourgeois de Limur ne récupère pas l'office de sénéchal-président, transmis par Dondel à son fils, mais il est à la fois alloué du présidial et lieutenant général de l'amirauté (lettres de provision du 26 mars 1711).

⁴ - A Quimper, c'est René Le Noblets qui achète la charge de lieutenant général de l'amirauté de Cornouaille créée par l'édit de juin 1691 (lettres de provision du 21 août 1693). Deux ans après cette première

.../...

même à y ajouter les hautes justices seigneuriales voisines ¹. Outre leurs diverses qualités d'officiers de justice, les magistrats d'amirauté exercent aussi régulièrement les fonctions de subdélégué de l'intendant ². Leur rôle politique local est enfin confirmé par leur présence régulière aux assemblées des États de Bretagne ³.

➤ Les « parentèles » constituées autour des charges d'amirauté

Depuis que l'édit inspiré par Charles Paulet a institué l'hérédité des offices en échange du versement d'un droit annuel, la transmission des charges se déroule presque exclusivement dans la sphère familiale des officiers. En Bretagne comme ailleurs, les magistrats maritimes ne font pas exception à la règle et on constate ainsi que les familles, – au sens large –, peuvent se transmettre leurs charges sur deux, trois voire quatre générations. L'étude des pratiques successorales et matrimoniales des officiers d'amirauté est révélatrice à plus d'un titre. L'on constate tout d'abord, sans surprise, qu'ils transmettent prioritairement leur charge à leurs propres enfants, comme en attestent les patronymes des magistrats de Brest, Quimper ou

acquisition, il y joint les offices de juge-président du présidial et juge-président des Traités de Quimper (lettres de provision du 21 juin 1695). Ce patrimoine triple ne sera d'ailleurs pas dissipé puisque les charges sont transmises groupées à son successeur Pierre-Jean Marigo (dispense d'âge et lettres de provision pour les trois offices du 8 février 1711).

- ¹ - Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, à Brest, François Bergevin (1706-1798) s'est constitué un véritable empire judiciaire en achetant une charge dans chacun des principaux tribunaux de la ville. Il est procureur du roi à la sénéchaussée de Brest-Saint-Renan (lettres de provision du 13 juin 1744), procureur fiscal des régaires de Léon-Saint-Goueznou (mandement du 20 janvier 1746), juge-président des Traités de l'évêché de Léon et lieutenant particulier de l'Amirauté (lettres de provision du 18 mars 1757).
- ² - A l'exception peut-être de l'amirauté de Saint-Brieuc, pour laquelle les sources archivistiques restent cependant très lacunaires, toutes les amirautés bretonnes ont fourni des subdélégués à l'intendant de la province. A la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle, le sénéchal-président du présidial et lieutenant général de l'amirauté de Vannes Pierre Dondel est en même temps subdélégué, tout comme son homologue malouin Jacques (II) Gouin de Beauchesne qui est commis par l'intendant de 1710 à 1715. Le lieutenant général de l'amirauté (lettres de provision du 12 mars 1723) et juge-président des Traités de Tréguier (commission du 24 avril 1727) Laurent-François Provost de Boisbilly est également subdélégué pour la ville de Morlaix. A Nantes, le conseiller Charles Gellée de Prémion puis les procureurs du roi Jean-Baptiste (II) Merlaud de la Clartière et François Pierre Du Rocher se succèdent à la subdélégation dans la première moitié du XVIII^e siècle.
- ³ - Premier lieutenant particulier du siège de Nantes (lettres de provision du 28 avril 1692), Jacques (II) Danguy des Rédys est député aux États en 1701. Le lieutenant général du siège nantais Philippe Vincent (II) Roger de la Mouchetière et l'avocat du roi René Charles Dreux tiennent respectivement le même rôle aux assemblées de 1770 et 1788. A Brest, le lieutenant général de l'amirauté François Bergevin est député pour la ville en 1762, puis correspondant de la commission intermédiaire des États en 1764. Avant de devenir avocat et procureur du roi du siège malouin (lettres de provision du 1^{er} mai 1771), Michel-Guillaume-Thomas Bossinot de Vauvert a représenté sa ville aux États de 1768. Jusqu'à sa mort, en 1714, le sénéchal-président du présidial et lieutenant général de l'amirauté de Vannes Pierre Dondel a présidé toutes les sessions des États de Bretagne tenues dans sa ville.

Vannes¹. Source de revenus et étalon du rang social, l'office d'amirauté est même parfois le principal bien transmis aux héritiers. Si pour une raison ou une autre, l'officier ne peut transmettre sa charge à l'un de ses descendants directs, celle-ci ne sort pas forcément de la famille. L'on s'arrange alors pour céder l'office à l'un de ses parents ou alliés proches², ce qui permet de conserver dans le giron familial une charge dont l'acquisition a parfois été difficile et coûteuse. Enfin, si l'endogamie pousse généralement les juges maritimes vers des femmes issues du milieu du négoce ou de la robe, certaines familles poussent cette logique à l'extrême en favorisant les alliances matrimoniales avec les clans qui possèdent également des charges d'amirauté. Grâce aux dispenses de parenté accordées par la Chancellerie, ces pratiques préférentielles permettent parfois à une seule famille de capitaliser deux ou trois offices au sein d'un même siège d'amirauté³.

¹ - Après vingt-trois ans d'exercice, le lieutenant général de l'amirauté de Brest Jacques-Louis Jourdain (lettres de provision du 23 juin 1746) cède sa charge à son fils Vincent Jourdain (lettres de provision du 26 juin 1749). Quelques années plus tard, le lieutenant particulier François Bergevin du siège transmet son office à son deuxième fils Olivier Bergevin du Loscouat (lettres de provision, de dispense d'âge et d'alliance du 1^{er} décembre 1774). On peut citer l'exemple de Quimper, où il en va de même pour les offices réunis d'avocat et de procureur du roi de l'amirauté. Alain de Kernaflen (lettres de provision du 7 janvier 1730) cède sa charge à son fils François-Joseph-Marie de Kernaflen de Kergos (lettres de provision du 9 décembre 1747) qui la transmet lui-même à Alain-Jacques de Kernaflen de Kergos (lettres de provision du 12 janvier 1774).

² - Après la mort du lieutenant général de l'amirauté de Saint-Malo Jean Richomme de La Touche, son prestigieux office (acheté 50.000 livres en 1691) est acquis par le capitaine et explorateur Jacques (II) Gouin de Beauchesne (lettres de provision du 20 décembre 1704), qui n'est autre que le fils de Jacques (I) Gouin et de Julienne Richomme. Un cas similaire se reproduit à Vannes sous le règne de Louis XV. Noël Bourgeois de Limur cède ses offices d'alloué du présidial et de lieutenant général de l'amirauté à son neveu Charles-Louis Chanu de Kerhédein (lettres de provision du 25 mai 1731) qui transmet lui-même la charge de juge maritime à son fils Jean-François-Marie Chanu de Limur (lettres de provision du 24 juillet 1776).

³ - A cet égard, l'exemple de l'amirauté de Nantes est intéressant puisqu'il s'agit du seul siège où tous les sièges supérieurs ont été levés (un lieutenant général, un lieutenant particulier, quatre conseillers, un procureur et un avocat du roi). Au cours du siècle d'existence de l'amirauté nantaise, on observe que les officiers sont souvent enserrés dans un solide réseau d'alliances matrimoniales avec leur homologues du siège. En voici quelques exemples. A la fin du XVII^e siècle, le conseiller Charles Gellée de Prémion épouse Jacqueline-Urbane Mahot, qui est la fille de Jacques Mahot, également conseiller du siège (lettres de provision du 21 mars 1692). Quelques décennies plus tard, le procureur du roi François Landais Dupé de Lépine (lettres de provision du 3 juillet 1774) est marié à Julienne Merlaud de la Clartière, fille de Jean-Baptiste (II) Merlaud de la Clartière qui a lui-même détenu l'office de procureur du roi de 1741 à 1755. A la fin de l'Ancien Régime, le conseiller Pierre (III) Grizolle est l'un des derniers juges à entrer en fonction à l'amirauté de Nantes (lettres de provision du 13 février 1787). Il a pour épouse Geneviève Cottineau, parente de François Cottineau de Lespinay, qui est le procureur du roi du siège (lettres de provision du 19 août 1784).

§ 2 – Les fonctions respectives des officiers supérieurs.

Jusqu'au XVII^e siècle, les dispositions des textes fondateurs relatives à la composition des sièges d'amirauté sont appliquées et respectées avec bon sens. De nombreux sièges fonctionnent très correctement avec un effectif minimal composé d'un juge unique et d'un seul homme du roi. En cas d'empêchement ou de surcharge de travail, ceux-ci commettent des avocat inscrits au tableau de la juridiction pour les remplacer dans les matières judiciaires et ils nomment de simples particuliers pour s'acquitter en leur nom de certaines tâches administratives. Cependant, au sein des sièges de moyenne et grande importance, le nombre plus élevé d'officiers entraîne une concurrence entre les différents conseillers qui se disputent fréquemment les contentieux les plus lucratifs. Cette compétition est aggravée à la fin du règne de Louis XIV ¹ par la création de nouvelles charges de judicature. Les nouveaux arrivants viennent parfois compliquer la situation dans des sièges où le nombre d'officiers en place est notoirement suffisant.

Dans les amirautés comme dans l'ensemble des juridictions du royaume, la hiérarchie interne est le critère déterminant décidant de la distribution des affaires entre les différents conseillers. Rappelée par l'ordonnance de la marine ², cette règle de fonctionnement est basée sur l'ordre du tableau de chaque siège, et elle accorde la priorité aux magistrats les plus titrés ou, à titre égal, aux plus âgés. Cette organisation consacre en fait la toute puissance du lieutenant général et dans une moindre mesure du procureur du roi, qui sont ainsi libres de se réserver les affaires prestigieuses ou rémunératrices et d'abandonner aux autres conseillers les causes jugées rébarbatives ou proches du bénévolat. Il en résulte souvent une atmosphère tendue, voire une zizanie permanente au sein des sièges où lieutenants, gens du roi et simples conseillers se disputent âprement les épices et les honneurs.

¹ - Entre 1683 et 1715, on ne dénombre pas moins de 130 édits bursaux dont les dispositions prévoyaient la création de plusieurs milliers d'offices. Voir Maurice HOMAIS, *De la vénalité des offices sous l'Ancien Régime*, Thèse Droit, in-8°, Paris 1903, p. 218-228.

² - « *Les lieutenans particuliers tiendront les audiences & feront tous les actes requis & nécessaires en cas d'absence, maladie ou récusation des lieutenans généraux ou principaux, lesquels ne pourront commettre des avocats pour faire les fonctions de leurs charges au préjudice des lieutenans particuliers ou conseillers* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre III, article 4.

a) *Des relations souvent conflictuelles entre les juges du siège.*

En dépit du grand nombre d'offices virtuellement créés, les édits bursaux de Louis XIV n'ont pas vraiment modifié la composition des sièges d'amirauté. Du fait du rachat des charges par les officiers en place, de la réunion des offices aux amirautés ou de leur suppression pure et simple, le nombre de juges n'a quasiment pas augmenté au sein des juridictions qui fonctionnent dans les mêmes conditions aux XVII^e et XVIII^e siècles. En fait, la majorité des sièges particuliers couvrant le littoral de la France d'Ancien Régime comprend un seul juge, qui exerce l'intégralité des fonctions administratives et judiciaires du siège ¹. Dotées de ressorts géographiques importants, les juridictions de Bretagne avaient elles aussi bénéficié d'une « généreuse » dotation en offices de magistrats ². Mais à la différence des autres sièges français où l'on constate un regroupement des charges de juges aux mains d'un seul homme, les tribunaux maritimes de la province affichent tous un effectif compris entre deux et six juges ³. Quels que soient leur nombre et les spécificités locales, le tableau de la juridiction impose à tous les conseillers le respect de la hiérarchie, en classant par ordre décroissant le lieutenant général, le lieutenant particulier, le lieutenant criminel, le doyen des conseillers et les simples conseillers dans leur ordre d'arrivée.

¹ - En l'absence de concurrence, le seul problème du lieutenant en place consiste à trouver un remplaçant temporaire en cas d'absence, de maladie ou de récusation. En matière judiciaire, le procureur du roi assure le plus souvent l'intérim du lieutenant, tandis qu'il est lui-même remplacé par le doyen des avocats du siège. En matière administrative, l'exigence de délégation aux seuls gradués disparaît et le lieutenant peut recourir aux services de *praticiens*, quand il ne peut accomplir personnellement les actes en question. Théoriquement exceptionnelle et réservée aux situations où ils sont *empêchés*, cette pratique est en fait quotidiennement utilisée par les lieutenants de ces sièges, qui ne peuvent assurer seuls des tâches qui exigeraient leur présence simultanée en plusieurs endroits du ressort.

² - L'édit de juin 1691 dote chacun des sept sièges d'un minimum de quatre offices de juges, soit un lieutenant général, un lieutenant particulier et deux conseillers. Les grands ports commerciaux de Nantes et Saint-Malo en comptaient même six, puisqu'ils s'étaient vu attribuer quatre charges de conseillers.

³ - Autour de 1740, les juges d'amirauté bretons se répartissent de la manière suivante : Quimper et Vannes se contentent d'un effectif réduit avec un lieutenant général et un lieutenant particulier, Saint-Brieuc et Saint-Malo semblent plus attractifs avec un lieutenant général et deux conseillers, Brest a un lieutenant général, un lieutenant particulier et un conseiller, Morlaix compte un lieutenant général, un lieutenant particulier et deux conseillers. Les offices de Nantes ont fait recette avec six offices pourvus (un lieutenant général, un lieutenant particulier et quatre conseillers, dont certains non gradués).

➤ L'hégémonie des lieutenants d'amirauté.

En tant que chef de la juridiction, le lieutenant général exerce les fonctions les plus importantes et les plus honorifiques au sein du siège. Il est notamment habilité à répartir les dossiers entre les membres de la juridiction, ce qui lui permet de se réserver les affaires les plus lucratives¹. Il reçoit les requêtes des parties, préside les audiences, distribue les rapports et conduit les diverses procédures engagées devant le siège, à l'exception toutefois des procédures criminelles qui peuvent lui échapper si un des autres juges a levé l'office de lieutenant criminel. Il exerce un pouvoir de discipline sur l'ensemble des autres officiers, et en cas de conflit entre deux conseillers, l'affaire est portée devant l'assemblée générale de la juridiction qu'il préside. Incarnation locale de l'institution, il représente le siège lors des cérémonies publiques. Le lieutenant particulier, second officier en titre, est investi de pouvoirs identiques, mais subsidiaires, qu'il ne peut exercer qu'en cas d'absence, maladie ou récusation² du lieutenant général, ou si celui-ci lui abandonne le contentieux qu'il ne peut personnellement traiter. Si le premier officier en titre est jeune et assidu, cela équivaut à dire que ses droits sont réduits et proches de ceux des simples conseillers, notamment dans les ports de faible importance, Création de l'édit de mai 1711, le lieutenant criminel est désigné dans les actes des juridictions sous son titre officiel de *lieutenant criminel, commissaire enquêteur, examinateur et garde-scel*. Aux termes de l'édit, un office de ce type est érigé dans chaque siège du royaume, où il assure à son titulaire le monopole des procédures criminelles et un classement au troisième rang dans l'ordre du tableau de la juridiction. Ce classement n'était pas négligeable car il permettait d'être prioritaire sur les simples conseillers et de s'approprier de plus lucratives tâches civiles et administratives en cas d'absence ou d'empêchement des deux premiers officiers³. Ces offices distincts de lieutenants criminels

¹ - Cette omnipotence se traduit aussi *a contrario* par la liberté que s'offre le lieutenant général de refuser les affaires renvoyées vers lui par le juge ayant recueilli la plainte. Au cours d'une procédure criminelle engagée en 1746 pour expliquer la disparition de diverses marchandises volées à bord de la prise anglaise *Le Samson*, alors mouillée à Paimboeuf, le lieutenant général Roger s'insurge contre le lieutenant particulier qui l'a désigné pour informer : « *je me déporte attendu l'expédition mise par monsieur Basher qui non seulement n'est pas lieutenant criminel mais n'a aucune qualité pour expédier en matière de crime ne voulant ni reconnoître en luy aucune qualité ny courir les risques de la procédure en ce qu'elle part d'une plainte expédiée par un juge sans qualité reservant de me pourvoir...* » (déport mis au bas de la plainte du 26 mars 1746, A.D.L.A. B 4950).

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre III, art. 4.

³ - Entre 1781 et 1790, les registres du siège général de l'Amirauté de France, établissent qu'en l'absence des deux premiers lieutenants, le criminel assiste aux audiences civiles du siège parisien sans jamais user de son

.../...

n'auront pas d'existence propre en raison du faible rapport des affaires pénales d'amirauté. La majorité des charges restées vacantes sera donc jointe à celles des lieutenants gradués autorisés à connaître des causes criminelles.

En pratique, dans les sièges où les deux offices sont pourvus, les deux lieutenants se disputent la réalité du pouvoir¹. Le lieutenant général règne sans partage sur sa juridiction. Il désigne les juges chargés de rapporter les procès suivis par écrit et, comme il peut connaître de toutes les affaires prioritairement aux autres conseillers, il se réserve généralement le rapport des affaires donnant lieu à perception d'épices ou celles permettant d'importantes taxations². Dans une moindre mesure, puisqu'il n'intervient qu'en second rang, le lieutenant particulier se livre aux mêmes manœuvres lorsque le volume d'affaires du siège où il exerce lui laisse quelque procès à mener. Dans les sièges où ils existent, le ou les autres conseillers sont ainsi condamnés à exercer un rôle secondaire, voire épisodique, en leur simple qualité de suppléants des lieutenants absents ou occupés à d'autres tâches.

droit, laissant l'honneur de la présidence au doyen des conseillers présents, dans Christian SCHNAKENBOURG, *L'Amirauté de France...*, *op. cit.*, p. 234.

¹ - Contrairement à l'ordonnance la marine de 1681, l'ordonnance maritime bretonne de 1684 ne réglait pas expressément les fonctions respectives des lieutenants généraux et particuliers implantés dans la province en 1691. Dans les premiers temps de l'existence des sièges particuliers, cette inévitable lacune fut à l'origine de nombreux conflits internes, avant qu'un arrêt de Conseil du roi du 5 septembre 1693 n'étende aux amirautés bretonnes l'article 4 du titre III de l'ordonnance de 1681. En 1693, une lettre de l'intendant de Bretagne explique ainsi que la discorde était telle entre les deux lieutenants, le procureur du roi et les autres conseillers, qu'ils en étaient arrivés à passer plusieurs transactions, sous forme de règlement, pour définir les conditions d'attribution des vacations et épices et mettre un terme aux contestations qui les opposaient depuis la création du siège en 1691. Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, *op. cit.*, p. 484.

² - Généralement accaparées par les lieutenants généraux, les lucratives procédures tournant autour des prises et de leur liquidation judiciaire (visite des navires, inventaires des papiers du bord et des marchandises, interrogatoires des prisonniers, adjudications...) étaient bien souvent à l'origine des empoignades survenues entre officiers d'amirauté. Charles Gris, conseiller malouin, rédige ainsi en octobre 1693 un mémoire pour réclamer le respect de ses droits et de ceux de autres officiers face aux prétentions du greffier et du lieutenant général du siège. Au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, cette matière ne cesse d'opposer les lieutenants et conseillers du siège nantais et en dépit des arrêts du parlement de Bretagne des 6 octobre 1695, 2 et 5 juillet 1696, il faudra attendre un arrêt confirmatif du Conseil du roi du 14 mai 1697 pour mettre officiellement fin à leur querelle. Voir Daniel Marc Antoine CHARDON, *Code des prises ou recueil des Edits, Déclarations, Lettres patentes, Ordonnances, Arrêts, Règlements et Décisions sur la course et l'Administration des prises. Depuis 1400 jusqu'à présent.*, Paris, 1874, 2 vol., in-quarto, t. I, folio 736 et Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, *op. cit.*, p. 481 et 485.

➤ Dans l'ombre des lieutenants, les simples conseillers.

A la différence des lieutenants, du procureur du roi et du greffier qui tirent généralement de confortables revenus de leurs fonctions, les simples conseillers sont hiérarchiquement exclus des affaires les plus rentables par les lieutenants. Ceux-ci dégagent donc peu de bénéfices d'une charge qui semble parfois constituer un gage de prestige et de notabilité, plutôt qu'une véritable source de revenus. Ils n'obtiennent en fait qu'un reliquat d'affaires peu importantes, donnant lieu à de faibles rétributions, telles que les petites causes civiles ou – s'ils sont gradués – les affaires criminelles. En dépit des luttes engagées avec les lieutenants¹ et des protestations véhémentes qu'ils adressent au parlement de la province pour fustiger l'autoritarisme des premiers officiers², les barrières hiérarchiques demeurent infranchissables pour ces juges d'amirauté de « seconde zone ». Le prestige et la situation financière des simples conseillers ne s'améliorent que progressivement, avec l'âge, lorsque l'ancienneté leur permet de monter dans l'ordre du tableau et de suppléer plus fréquemment les lieutenants. En dehors des pragmatiques rivalités financières, le prestige et les honneurs

¹ - Au pied d'une remontrance du procureur du roi de l'amirauté de Nantes, prise le 5 février 1731 pour réclamer une fastidieuse descente dans les paroisses poitevines de Machecoul, Beauvoir-sur-Mer, Notre-Dame de Monts, Saint-Jean de Monts et Saint-Gilles, les conseillers contestent sur-le-champ la décision des lieutenants ordonnant qu'il soit descendu « *par l'ancien des conseillers ou sur son déport par l'un des autres conseillers à l'ordre du tableau* ». Les trois conseillers récalcitrants, Guyton, Bizeul et Lambateur de la Roche, disent ainsi « *ne pouvoir accepter la commission ny proceder a laudition desdits themoins quau prealable monsieur le lieutenant general et mesme le lieutenant particulier nayment mis leur depots ou desclares les causes legitimes pour lesquelles ils ne peuvent descendre [...] avec d'autant plus de raisons quils ont deja connu de l'affaire et quils ont commencez l'instruction* ». Ce désaccord ne se règle qu'un mois et demi plus tard, lorsque la question est débattue entre tous les intéressés réunis à l'audience du 16 mars 1731. Au terme d'une discussion qui dût être houleuse, c'est le lieutenant particulier Louis Chesneau qui est finalement désigné pour se rendre en Bas-Poitou, où il informera du 29 mars au 3 mai 1731 sur le pillage du navire marseillais *le Saint-Louis*, naufragé à Notre-Dame de Monts en novembre 1729. La durée de la descente explique bien sûr les réticences de tous ces officiers, peu disposés à abandonner un mois de revenus réguliers pour procéder à de lointaines auditions si chichement rémunérées par le Trésor royal (A.D.L.A. B 4945).

² - Au cours d'une procédure commencée en juin 1728 pour élucider la mort d'un marchand de Vertou retrouvé noyé sur une rive de la Sèvre, les quatre conseillers du siège d'amirauté nantais rédigent le 5 septembre 1730 un procès-verbal attribuant le retard pris par le procès au comportement hégémonique et irascible du lieutenant général. Ils exposent que celui-ci s'était réservé l'affaire et qu'il avait, semble-t-il, rendu le sac du procès au greffe le 5 juillet sans en faire le rapport. Le lieutenant particulier et les autres conseillers ayant refusé de s'en charger à sa place, les choses en étaient restées là jusqu'à ce qu'un arrêt du parlement enjoigne au siège de terminer la procédure. Probablement ravis de pouvoir se présenter à leur autorité de tutelle comme les témoins impuissants de la tyrannie et de l'inefficacité de leur lieutenant général, les conseillers terminent leur rapport sur ses mots admirables : « *...voyant cependant qu'il est nécessaire de remplir le devoir de nos charges et de rendre justice, et empescher que la négligence des premiers juges ne puissent nous commettre, attendu ce qui résulte de l'arrest de la cour notifié au greffe qui sans distinction enjoint au siège de faire bonne et brieve justice, Me guitton doyen s'en est volontairement chargé pour demein sixieme du present en faire le raport et autrement proceder ainsi qu'il sera veu appartenir de tout quoy nous avons raporté le present proces verbal pour yceluy estre présenté à la cour et couster de nos attentions au devoir de nos charges...* ». (Procès-verbal du 5 septembre 1730, A.D.L.A. B 4942).

contribuent également à exacerber les luttes de vanités. Même en l'absence de gratifications particulières, des querelles de préséance naissent, par exemple, en raison de l'aspiration unanime de tous les conseillers à présider les audiences.

b) Le ministère public

En dépit d'une cohésion formelle¹, les gens du roi des juridictions d'Ancien Régime n'ont jamais véritablement constitué un parquet totalement assimilable au ministère public moderne. Si l'institution existe indéniablement en tant que partie représentant les intérêts du roi, le manque de pouvoirs de ses membres et la défense de l'intérêt particulier du souverain la distinguent du ministère public actuel chargé de protéger la société et l'État. De plus, l'origine et le rôle respectifs des deux officiers qui la composent, – l'avocat et le procureur du roi² –, sont trop différents pour y voir un corps uni et hiérarchisé tel qu'il existe aujourd'hui.

Au cours des différentes étapes du processus judiciaire (audiences, descentes de justice, actes procéduraux de nature inquisitoriale, *etc.* ...), les circonstances ou la nature du contentieux amènent le droit d'Ancien Régime à confier la défense de l'intérêt général à trois types de personnages : le procureur du roi, l'avocat du roi ou un substitut en cas d'empêchement des deux premiers. Toutefois, à l'instar des autres juridictions d'exception qui ne traitent généralement qu'un faible volume d'affaires, les amirautés se distinguent des grands tribunaux ordinaires dans la mesure où l'existence d'un parquet pléthorique ne s'y justifie guère. Dans ce contexte, une concentration des fonctions s'opère fréquemment au profit d'un seul « homme du roi », qui joint fréquemment à son office initial les charges théoriquement destinées aux autres représentants du parquet.

¹ - Dès le XVI^e siècle, les mesures adoptées par le pouvoir royal tendent à constituer un corps uni, le servant efficacement. A partir de cette époque le statut des avocats et des procureurs du roi se rapproche : on exige d'eux le même serment, la même assiduité au palais et l'on tente d'instituer entre eux une collaboration permanente préalable aux poursuites. Toutefois, ces efforts se traduisent surtout par une unité symbolique affichée par les avocats et procureurs généraux, qui se tiennent à l'écart des autres parlementaires à l'occasion des délibérations, des cérémonies officielles ou lorsque les cours se déplacent en députation auprès du roi. Voir Philippe SUEUR, *Histoire du droit public...*, *op. cit.*, t. II, p. 183-185.

²- Le critère initialement choisi à partir du XIII^e siècle pour décider du partage des affaires entre avocats et procureurs du roi tenait au moyen d'expression utilisé, les procureurs devaient manier la plume et préparer les réquisitoires, tandis que les avocats prenaient la parole à l'audience au nom du souverain. Cette dissociation des fonctions aurait dû assurer une complémentarité et renforcer la collaboration entre les deux corps, mais à partir du XVI^e siècle, la généralisation de la procédure criminelle inquisitoriale, secrète et écrite, amène une spécialisation progressive des procureurs qui se réservent toutes les affaires criminelles tandis que les avocats se voient symétriquement attribuer l'ensemble des causes civiles, régies par une procédure accusatoire. Voir Jean-Marie CARBASSE, *Histoire du droit pénal et de la justice criminelle*, Presses Universitaires de France, 2001, p. 133 et s.

➤ Le procureur du roi, cheville ouvrière des sièges d'amirauté.

Pour les contemporains comme pour l'État monarchique, le véritable représentant du roi au sein des tribunaux maritimes est indéniablement le procureur du roi¹. Agent royal, comme son titre l'indique, le procureur est également un intermédiaire pour l'administration des classes. Il agit souvent sous l'autorité du secrétariat d'État à la Marine qui envoie régulièrement des instructions indiquant la conduite à suivre en cas d'affaires touchant leur département. Ses pouvoirs judiciaires sont donc assez comparables à ceux qu'exercent ses homologues des autres juridictions. Il partage avec eux l'obligation de requérir devant le siège toutes les fois que le bien public ou les intérêts du roi, d'un mineur ou d'un absent sont menacés². Il jouit en matière criminelle des mêmes prérogatives essentielles pour assurer les missions de répression confiées aux amirautés. Promoteur du tribunal pénal d'amirauté, le procureur a la faculté de déclencher les poursuites, d'accompagner les officiers lors des descentes de justice et de prendre connaissance des informations en cours. Lorsque des crimes maritimes sont portés à sa connaissance, il est censé accourir au palais pour requérir les mesures nécessaires à la découverte ou à préservation des preuves (descentes de justice, saisies de biens volés, informations ...). Au cours de l'instruction des procès, ses conclusions sont des jalons procéduraux permettant aux juges de clore un dossier ou les « stimulant » d'effectuer de nouvelles investigations³. Au terme du procès, il peut faire appel de la décision

¹- L'affirmation de Philippe Payen, applicable à l'ensemble du ministère public d'Ancien Régime, demeure tout à fait valable à propos gens du roi officiant au sein des sièges d'amirauté : « *En vertu de sa nature, le procureur du Roi représente seul le souverain ; les avocats du Roi ne sont que ses mandataires et parlent en son nom. Il est de ce fait le chef du parquet malgré la préséance du premier avocat du Roi et bien que les ordonnances aient établi une responsabilité solidaire entre les gens du Roi.* ». Voir Lucien BELY (dir.), *op. cit.*, verbo « Gens du Roi », p. 603.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre III, articles 5 et 6.

³ - La perte du navire hollandais *Le Clasparis* (150 tonneaux), brisé le 23 avril 1732 sur le *rocher de la jument* des îles Glénan, donne un assez bon exemple des oppositions naissant parfois entre procureurs du roi et lieutenants du siège. La nouvelle du naufrage n'étant parvenue au siège que le 29 avril, le procureur du roi Kernaflen de Kergos demande le jour même que le siège se rende incessamment sur la côte pour informer des pillages commis par les riverains. Il essuie un premier refus du lieutenant particulier Billoart qui exige préalablement un indice de la présence de survivants ou d'épaves sur l'île. L'échange de conclusions et d'ordonnances avant-faire-droit qui s'ensuit (quatre de part et d'autre) fait finalement glisser le débat sur la nature juridique des îles Glénan. Si elles sont désertes comme le prétend le lieutenant, le naufrage est censé avoir eu lieu en pleine mer et une descente ne se justifie pas. Si elles sont habitées et que des survivants ont même été recueillis par les rares habitants comme l'affirme le procureur du roi, il faut naturellement s'y rendre pour interroger les marins hollandais et récupérer les débris ou les papiers du bord. Le procureur n'obtiendra pas gain de cause puisque les officiers limiteront leurs investigations aux paroisses de Moëllan, La Forest, Cap Coz et Concarneau où ils interrogent, sans plus les inquiéter, des pêcheurs soupçonnés d'avoir recueilli en mer la majorité du bris (conclusions du procureur du roi et ordonnance du 30 avril 1732, procès-verbal de descente du 8 au 17 mai 1732, A. D. F. B 4343).

du siège et en cas de confirmation de la peine, il en supervise l'exécution si elle a lieu dans sa ville ou sur le ressort de sa juridiction.

A ces prérogatives très classiques s'ajoutent des obligations atypiques propres au ministère public d'amirauté telles que la défense des intérêts financiers et domaniaux de l'Amiral-gouverneur (droit de prise, droit d'ancrage, congés annuels...). Le procureur du roi intervient aussi dans les affaires portant sur les assurances maritimes et dans les procédures impliquant les compagnies de commerce à charte. Son ministère s'exerce sous le contrôle du procureur général du parlement de la province, dont il est officiellement un substitut. Il doit lui rendre compte des procédures qu'il mène en matière criminelle ¹ et signaler tous les appels qui lui sont signifiés. Lorsque la charge d'avocat du roi est occupée par un autre que lui-même, le procureur du roi est obligé d'entretenir des relations suivies avec celui qui est appelé à intervenir dans des domaines voisins ou à le suppléer dans certaines circonstances ².

➤ L'avocat du roi, défenseur du domaine et suppléant du procureur.

Deuxième office de la juridiction, en dignité, la fonction d'avocat du roi souffre au sein des sièges d'amirauté de son double emploi avec la charge de procureur du roi ³. Choisi parmi les avocats ordinaires, l'avocat du roi défend les intérêts du roi et prend la parole en son nom dans les procès civils régis par une procédure essentiellement orale et contradictoire. Contrairement au ministère public actuel qui fonde toujours ses réquisitions sur l'ordre public,

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre III, articles 5 & 7. Commune aux gens du roi de toutes les juridictions répressives, cette obligation est précisée en Bretagne par l'arrêt du parlement du 3 décembre 1734, par lequel la Cour enjoint d'envoyer tous les six mois un extrait des procédures criminelles au procureur général (remontrance du procureur du roi de l'amirauté de Morlaix du 13 janvier 1735, A. D. F. B 4230).

² - Peu après la création du siège, l'avocat du roi de l'amirauté de Saint-Malo dispute un temps la place du procureur dans les procédures de prise et lors des cérémonies publiques. Ce dernier finira par s'imposer en rappelant que sa charge vaut le quadruple de celle de son concurrent et qu'il n'entend pas partager le revenu des prises accordé au ministère public. Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, op. cit., p. 482.

³ - Bien qu'inutiles en pratique et rarement pourvues, de nouvelles charges d'avocat du roi avaient été mises en vente par les édits d'avril, juin 1691 et mai 1711. Cette offre n'entraînera cependant pas une modification sensible du parquet des amirautés françaises où les offices restent inoccupés si les procureurs en place ne les réunissent pas à leur office. L'inutilité fréquente de la fonction avait d'ailleurs fait dire au doyen Gouron qu'il s'agissait d'un office « *indéfiniment vacant dans tous les sièges d'amirauté de France* ». L'étude des archives du parlement de Bretagne, où étaient enregistrées les lettres de provision des officiers royaux, montre toutefois une occupation plutôt régulière des offices d'avocats du roi. Dans les sièges de moindre importance, la charge est également achetée par le procureur du roi (Brest, Morlaix et Quimper) ou laissée vacante (Vannes, Saint-Brieuc). A Nantes et Saint-Malo, où l'importance de l'activité judiciaire et commerciale permet de dégager plus de bénéfices, les offices d'avocat et de procureurs du roi sont toujours tenus par deux titulaires différents (A. D. I. V., 1 BA 26-29-30-33-34-35-36-39-40-41-43). Voir Marcel GOURON, *L'amirauté de Guienne...*, op. cit., p. 262.

au civil comme au pénal, l'avocat du roi d'Ancien Régime peut intervenir à deux titres dans les procès ordinaires. Soit il agit en tant que partie principale, – c'est notamment le cas dans des affaires portant sur des matières civiles ou administratives où il défend directement l'intérêt financier ou domanial du roi –, soit il n'intervient qu'en tant que partie jointe pour invoquer le respect de l'ordre public dans un procès civil entre deux particuliers¹.

Dans les ports de Nantes et Saint-Malo où la charge est distincte de celle du procureur du roi, les archives d'amirauté laissent apparaître de nombreuses interventions des avocats du roi dans les procédures criminelles écrites. Cette tendance naturelle à remplacer les procureurs oblige, selon nous, à nuancer l'idée selon laquelle les deux fonctions étaient hermétiquement compartimentées². En matière pénale et maritime, où les circonstances exigent parfois de prendre des mesures rapides pour collecter des preuves matérielles ou testimoniales, les actes fréquemment pris par les avocats du roi montrent le pragmatisme du parquet des grandes amirautés en matière pénale. La suppléance de l'avocat du roi empêche ainsi que certains crimes passent inaperçus ou que l'absence temporaire de l'accusateur public officiel n'entrave la bonne marche des procédures en cours³. Dans un domaine il est vrai particulier, où les

¹ - Comme le précise fort justement Merlin, « *En général, on peut distinguer deux fonctions qui font tout le partage du ministère public, celle de prendre des conclusions à raison de l'ordre public dans les affaires des particuliers, et de plaider pour le Roi contre les particuliers dans les affaires du domaine et de la couronne* ». Voir Philippe-Antoine MERLIN, *Répertoire Universel et raisonné de jurisprudence*, 5^{ème} édition, Paris, 1827, verbo « Avocat général », t. I, p. 665.

² - Voir Marie-Laure RASSAT : « ... *l'apparente cohésion du parquet d'ancien régime ne doit pas faire illusion, car du point de vue de leurs attributions judiciaires, avocats et procureurs n'ont jamais été interchangeables. Aujourd'hui, au moins dans toute la mesure où le chef du parquet ne s'y oppose pas, tout membre du ministère public a vocation à exercer l'ensemble des attributions qui incombent à l'institution elle-même. Il n'en était pas de même dans l'ancien droit où avocats et procureurs avaient chacun leurs attributions propres.* », dans Marie-Laure RASSAT, *Le ministère public entre son passé et son avenir*, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1967, p. 25.

³ - Dans le dernier siècle de l'Ancien Régime, l'unicité du parquet semble avoir été régulièrement assurée au sein des sièges d'amirauté de Nantes et Saint-Malo, où les avocats du roi prennent régulièrement la plume pour intervenir dans les procédures criminelles au nom du procureur du roi occupé ou absent. Dans certaines affaires de violences, ils déclenchent d'eux-mêmes l'action publique comme à Nantes, en 1783, lorsque l'avocat du roi requiert l'ouverture d'une information contre un matelot du navire boulonnais *Le don de Dieu* coupable d'avoir brutalisé un mousse sur le quai Deurbroucq (remontrance du 20 novembre 1783, A.D.L.A. B 4963). Lors des procès déclenchés par des rixes confuses opposant par exemples des familles de riverains ou des équipages de bateliers, l'avocat du roi nantais donne parfois l'avis du ministère public avant que le siège ne désigne d'autorité défenseurs et demandeurs (conclusions de l'avocat du roi de l'amirauté de Nantes des 17 décembre 1777 et 28 janvier 1784, A.D.L.A. B 4962 et B 4964). L'avocat supplée aussi le procureur du roi dans des matières plus sérieuses en réclamant par exemple le renvoi devant la maîtrise des eaux et forêts d'un voleur de grains surpris dans une gabarre, la prise de corps contre un habitant de Saint-Brévin accusé d'avoir pillé des barriques d'eau-de-vie naufragées ou la peine des galères contre un marin convaincu d'avoir volé une montre à bord du navire *L'Aimable Société* (conclusions de l'avocat du roi de l'amirauté de Nantes des 10 mai 1773, 16 avril 1784 et 27 septembre 1788, A.D.L.A. B 4958, 4964 et 4969).

enjeux financiers minimes limitent les rivalités entre les deux officiers du parquet, cette complémentarité semble bien annoncer la future unicité du ministère public.

➤ Les substituts des gens du roi.

L'habitude prise par les procureurs généraux de nommer des substituts était une pratique ancienne. Le roi l'a récupérée à son profit au XVI^e siècle en créant des offices de substituts des procureurs généraux auprès de toutes les cours souveraines du royaume¹. Pour les mêmes raisons financières, l'institution sera ensuite étendue aux diverses juridictions inférieures par l'édit du mois d'avril 1696². Ces offices étaient acquis par des avocats postulants, auxquels la charge réservait la faculté de remplacer et d'exercer les prérogatives des gens du roi, en cas d'absence, de maladie, de déport ou de désintéret du magistrat titulaire. Dans les juridictions maritimes, le peu de revenus attendu de ces charges et l'hostilité des sièges à l'égard des acquéreurs éventuels³ amènent à laisser les offices vacants, à les réunir à ceux des gens du roi en place ou bien à les faire exercer sur simple commission. En Bretagne, les substituts semblent s'être surtout manifestés lors de l'absence des procureurs⁴ ou dans les villes éloignées du siège principal, lorsque celui-ci désignait un avocat local pour le remplacer sur place⁵.

¹ - L'édit de mai 1586 érigeait ces nouveaux offices pour « *pourvoir au soulagement des procureurs et avocats généraux* » des « *cours de parlements, grand conseil, cour des aydes et autres cours souveraines* ». Voir ISAMBERT..., *Recueil général des anciennes lois françaises...*, *op. cit.*, vol. XIV, p. 601-603.

² - Voir GUYOT, *Répertoire ...*, *op. cit.*, tome XVI, p. 451 et s.

³ - Née de l'édit de 1696, l'affaire Olivier est très révélatrice du climat dans lequel les acquéreurs de ces offices étaient accueillis dans les juridictions où la nouvelle charge n'avait pas été adjugée aux magistrats du parquet en poste. Honoré Olivier, avocat au parlement d'Aix, avait officiellement obtenu l'office de substitut de l'Amirauté de Marseille, en vertu de lettres de provision du 29 juin 1697. Toutefois, en raison de l'opposition du parquet et du lieutenant général de la juridiction qui refusaient de procéder à l'enregistrement des lettres et à l'installation du nouveau venu, celui-ci devra démissionner et revendre sa charge au procureur du roi qui avait obtenu l'intervention de l'Amiral et du secrétaire d'État à la Marine. Voir Jean-Marc DAVID, *L'Amirauté de Provence...*, *op. cit.*, p. 153-154.

⁴ - A Saint-Malo, les poursuites criminelles ouvertes devant l'amirauté entre 1723 et 1725 sont menées par le substitut qui semble avoir remplacé le procureur du roi au cours de cette période (A. D. I. V. 9 B 269, 272, 273 et 275). On retrouve ensuite des traces plus épisodiques de la fonction, en 1734 par exemple, dans une affaire opposant des marins du brigantin *Le prophète Daniel* et des charretiers servannais qui s'étaient battus sur la grève de Saint-Malo (conclusions du 5 avril 1734 A. D. I. V. 9 B 285). En 1770 et 1771, le substitut rend les conclusions définitives du ministère public et supervise l'exécution des peines infligées aux meneurs d'une émeute frumentaire survenue en 1768 sur les quais de Saint-Malo (conclusions du 20 octobre 1770 et procès-verbal du 11 octobre 1771, A. D. I. V. 9 B 322 et 323).

⁵ - Le procureur du roi de l'amirauté de Vannes semble avoir régulièrement commis des avocats de Lorient ou Hennebont pour se tenir informés des crimes commis sur le littoral et le représenter lors des procédures menées sur place. Vincent Livoy, avocat à Hennebont, exerce ainsi en 1741 les fonctions de procureur lors des investigations menées pour élucider l'infanticide d'un enfant retrouvé près du *Bois du duc*, sur une rive du Blavet (procès-verbal de descente du 19 au 22 mai 1741, A.D.M. 9 B 247). Dans le même sens, voir les

.../...

§ 3 – Les officiers subalternes de justice.

Pour assurer un minimum d'efficacité et de crédibilité à l'institution, l'exercice quotidien de la justice et de la police maritime implique que les magistrats d'amirauté soient assistés d'un nombre suffisant d'officiers subalternes commis par l'Amiral. Les attributions mixtes des amirautés imposent en effet d'avoir un personnel compétent et apte à remplir des missions très diverses, allant de la simple constatation des infractions à l'exécution des décisions de justice, en passant par la rédaction des actes de procédure ou le recouvrement des taxes ou des impayés. L'édit de juin 1691 va donc implanter en Bretagne l'organisation habituelle des sièges d'amirauté du royaume ¹.

Bien qu'il ne soit pas un officier au sens strict du terme, la gestion d'importantes recettes fiscales et judiciaires ainsi que les nombreuses procédures écrites font du greffier d'amirauté un « homme-clé » du siège, dont les revenus avoisinent, voire dépassent, ceux des principaux magistrats. Si les offices d'huissiers ou de simples sergents sont en revanche considérés comme de petites charges, la surveillance du domaine public maritime et l'exécution concrète des décisions prises par les magistrats font de leurs titulaires des agents indispensables à la réalité du système judiciaire et administratif des amirautés.

a) Le greffier, « plume » des juges et trésorier du siège.

Une première constatation surprenante vient de l'incertitude qui caractérise le statut juridique des greffiers d'amirauté jusqu'au début du XVIII^e siècle ². Les édits d'avril 1554 leur attribuent expressément la qualité d'officiers royaux, pourvus par le souverain, et

remontrances des substituts des 7 mars 1743 et 11 juillet 1782 (A.D.M. 9 B 247 et 253).

¹ - En bute à la sourde opposition des officiers ordinaires nommés par le gouverneur, sous l'empire de l'ordonnance de 1684, les officiers subalternes récemment promus connaissent toutefois des premiers temps difficiles. Certains greffiers, huissiers et sergents refusent de cesser d'exercer les fonctions d'amirauté désormais réservées aux acquéreurs des offices de l'édit de 1691. Ayant refusé de déboursier une nouvelle finance pour effectuer des actes qui leur revenaient traditionnellement, ceux-ci prétendent continuer à instrumenter pour l'amirauté sur la base de leurs offices ordinaires. A titre d'exemple, J.-B. Jazier, greffier d'amirauté commis à Saint-Malo par le duc de Chaulnes invoque l'ordonnance de 1684, pour justifier son refus de céder la place à Noël Danycan, armateur et négociant, pourvu greffier par le roi le 16 septembre 1691. Pour désamorcer ces contestations, un arrêt du Conseil du roi du 30 décembre 1692 intervient pour interdire aux huissiers et sergents des juridictions royales et seigneuriales bretonnes de se substituer aux seuls officiers habilités à instrumenter par l'édit de juin 1691. La peine prévue consistait en une amende de 500 livres contre les officiers fautifs et une amende de 1.000 livres payable par chacune des parties les ayant engagés. Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, op. cit., p. 478.

² - Pour une étude générale portant sur l'ensemble des greffiers du royaume, voir Lucien KOEBERLE, *Le greffier, étude historique et de droit positif actuel*, Thèse Droit, Bordeaux, 1970, 330 p.

semblent ainsi confirmer l'existence de charges et de droits patrimoniaux afférents. Mais à la fin du XVI^e siècle, le rattachement officiel des greffes d'amirauté à la charge de l'Amiral de France aurait dû faire de ceux-ci des commis nommés à la discrétion de l'Amiral. En fait, la situation est des plus confuses à la fin du XVII^e siècle. Au hasard des particularismes locaux et du bon vouloir des Amiraux successifs, certains greffiers d'amirauté ont conservé leur office, d'autres ont affermé leur greffe, une partie exerce sur commission, et certains, enfin, n'ont aucun autre titre que le respect d'une « *coutume ancestrale d'usurpation* »¹.

L'État louis-quatorzien ne pouvait laisser passer l'opportunité d'une réforme qui allait lui permettre d'uniformiser l'institution des greffes tout en lui assurant de substantiels bénéfices. L'édit de mai 1711 supprime donc cette anarchie statutaire en créant un corps d'offices de greffiers d'amirauté que le roi revend au comte de Toulouse qui s'en porte adjudicataire général le 22 décembre 1713². Jusqu'à la Révolution, les greffes demeurent donc la propriété de l'Amiral de France qui les afferme ou les concède en régie. Statutairement fermiers et commis de l'Amiral, les greffiers, en raison de l'importance de leurs fonctions, sont souvent considérés comme de véritables officiers, tant par le reste du monde judiciaire que par la monarchie qui contrôle leur recrutement³ et leur travail avec autant de rigueur que s'il s'agissait d'officiers royaux ordinaires⁴.

Les fonctions traditionnelles des greffiers d'Ancien Régime sont de retranscrire et de conserver les actes, de recevoir les sommes consignées et de garder le sceau de la juridiction. En matière maritime, l'activité du greffier d'amirauté comprend donc ces tâches juridictionnelles habituelles, auxquelles s'ajoute la tenue de registres spécifiques aux amirautés, effectuée sous le contrôle du lieutenant qui doit les coter et les parapher *sans*

¹ - Christian SCHNAKENBOURG, *op. cit.*, p. 133-134.

² - L'Amiral de France obtient la réunion de tous les offices de greffiers d'Amirauté pour la somme de 550.300 livres, dont 250.000 livres seront utilisées pour rembourser les greffiers propriétaires des greffes supprimés par l'édit de mai 1711. Voir VALIN, *op. cit.*, 1776, t. I, p.175.

³ - Conformément aux règles applicables aux greffiers des autres juridictions, l'ordonnance de la marine impose aux greffiers d'amirauté l'âge minimum de 25 ans, une information de vie, mœurs et religion et la réception devant les officiers du siège. Ordonnance de la marine, livre I, titre IV, article 1^{er}.

⁴ - La différence essentielle tient toutefois aux statuts de leur fonction qui ont évolué de manière opposée puisque les magistrats s'approprient personnellement leur office tandis que les greffes, auxquels les revenus maritimes sont rattachés, demeurent la propriété de l'institution, qui les afferme aux greffiers. Le *bailliste* général ou adjudicataire des greffes en fait ensuite exercer les fonctions par des particuliers qu'il commet dans les ports et avant-ports du ressort. Cette valeur explique que le roi et les amiraux se soient longtemps disputé la propriété des greffes.

*blancs ni ratures*¹. L'ordonnance de la marine donne une liste exhaustive des registres² et de leur contenu officiel, mais l'étude des archives d'amirauté démontre que les greffiers ont souvent fait preuve d'indépendance en la matière en classant les actes et les registres selon des critères personnels ou pratiques, assez éloignés des prescriptions royales. Inséparable du juge, dont il est la « plume » et l'indispensable auxiliaire, le greffier d'amirauté est donc le seul habilité à rédiger les actes judiciaires et administratifs quotidiennement produits par la juridiction, et à gérer les recettes qu'elle dégage. Le greffier ou les commis régulièrement reçus³ retranscrivent donc de leur main les minutes du greffe, les différents procès-verbaux (systématiquement établis lors des descentes de justice, des visites ou des inventaires de navires...), les déclarations faites au greffe par les justiciables et administrés du ressort, les inventaires, les enquêtes civiles, les informations criminelles, les récolements et les interrogatoires.

Outre ces tâches habituelles de rédaction, de copie ou de communication des actes judiciaires aux intéressés, le greffier est également associé à la justice pénale par l'obligation annuelle d'envoyer l'état des procédures criminelles en cours à la juridiction d'appel dont dépend son siège⁴. Comptable des entrées et sorties d'argent provoquées par l'activité

¹ - Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, livre I, titre IV, art. 5.

² - Les différents articles du livre I, titre IV de l'ordonnance de la marine imposent théoriquement aux greffiers de tenir au moins sept registres différents, à savoir

Un 1^{er} registre contenant les sentences rendues à l'audience (causes ordinaires, extraordinaires, provisoires).

Un 2^{ème} registre où ils doivent retranscrire les jugements rendus sur procès par écrit. (En pratique, les greffiers n'utilisent que le premier registre ou compilent les jugements dans des liasses distinctes).

Un 3^{ème} registre servant à l'enregistrement des « *édits, déclarations, ordonnances, arrêts, provisions, commissions et installations d'officiers, réceptions des maîtres et pilotes...* ».

Un 4^{ème} registre où les greffiers consignent les congés donnés aux capitaines et aux maîtres de navires.

Un 5^{ème} registre contenant les rapports des capitaines et maîtres de navires, les déclarations de prises et de naufrages.

Un 6^{ème} registre attestant du dépôt des sacs des procès et des consignations

Un 7^{ème} registre, enfin, devant contenir un double des rôles d'équipage des navires mentionnant la qualité des hommes embarqués (maîtres, matelots, pêcheurs et marinières...), ainsi que le nom, l'origine et le nombre des navires armés par les bourgeois du ressort. Ce registre est inusité en pratique, car il fait double emploi avec les rôles d'armement et de désarmement déposés par les capitaines et maîtres de navires, avant et après chaque voyage.

³ - Dans les amirautés des grands ports de commerce de Nantes et Saint-Malo, le volume d'affaires contraint le greffier principal à déléguer une part de son activité. Celui-ci doit alors collaborer avec des commis nommés par l'Amiral dans les avant-ports du ressort, où ils effectuent, sous son autorité, les formalités quotidiennes. En cas d'urgence ou d'indisponibilité du greffier ordinaire, les juges ont aussi recours à des « commis au greffe » (notaires, marchands ...), catholiques, âgés d'au moins 25 ans, auxquels ils font prêter serment, et qui assurent ponctuellement les tâches habituellement dévolues au titulaire. C'est notamment le cas en matière criminelle, au cours des informations ou lors des fastidieuses descentes de justice aux limites du ressort qui éloigneraient trop longtemps le greffier principal de son bureau.

⁴ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre IV, art. 12. Cet article est en fait l'équivalent de .../...

répressive du tribunal (défraiement et vacations des divers officiers, commis ou experts ayant pris part à l'instruction ou au jugement des affaires, taxes allouées aux témoins entendus et confrontés, frais de geôlage...), il n'hésite pas à retenir certaines procédures lorsque les frais de justice, qu'il ne manque jamais d'annexer, n'ont pas été réglés. Les procédures criminelles d'amirauté sont ainsi fréquemment émaillées d'incidents provoqués par un greffier refusant de délivrer la « grosse » d'un acte ou d'un jugement ¹ ou retardant l'envoi des rôles au parlement ². Enfin, les informations qu'il détient et ses attributions font du greffier un personnage essentiel, soumis à de nombreuses pressions ou sollicitations par les justiciables. Les textes lui imposent donc plusieurs règles déontologiques, comme le secret professionnel et la nécessité d'obtenir une autorisation préalable du juge pour communiquer certains documents aux parties intéressées dans une procédure en cours (papiers trouvés sur les prises, actes des procédures de prises ou d'échouement...) ³.

l'article 19 du titre VI de l'ordonnance criminelle de 1670, qui impose cette même formalité aux greffiers des juridictions ordinaires et seigneuriales statuant en matière répressive. En Bretagne, tous les appels interjetés à l'encontre des jugements criminels d'amirauté remontaient au parlement de la province.

¹ - Perçue par les contemporains comme une preuve supplémentaire de la rapacité ou de l'insensibilité des gens de justice, cette inflexibilité prolonge parfois le séjour en prison de certains accusés qui dépendent alors du bon vouloir du greffier. Après avoir eu connaissance de la sentence de l'amirauté de Nantes du 1^{er} août 1777 qui les condamnait au fouet, un homme et une femme jugés pour avoir volé et recelé de l'argent et des effets provenant d'une barge correspondant directement avec le greffier pour réclamer l'accélération de la procédure. Détenus depuis onze mois et conscients que l'envoi des grosses de leur procès à la Cour n'est pas dans ses priorités, René et Marguerite Guillou adressent ainsi au greffier cette brève supplique : « faites sil vous plaie vos diligence par cela que nous puissions savoir notre sort. Ne moublié pas sil vous plaît au nom de dieu » (lettre non datée, A.D.L.A., B4959).

² - La prise à partie des juges d'amirauté et la contestation d'un décret de prise de corps auprès du parlement obligent le greffier à effectuer une copie anticipée de la procédure et à l'adresser au greffe criminel de la Cour. Le greffier local attend bien souvent la notification d'un second arrêt « itératif » de la Cour pour envoyer les procédures demandées. Dans une affaire où l'amirauté avait fait arrêter le maître de la barque *La Jeanne* de Noirmoutier, soupçonné d'escroquerie à l'assurance, l'accusé avait fait appel du décret de prise de corps qui le maintenait en prison. La Cour dut comme souvent adresser deux arrêts de commandement successifs pour obtenir les pièces permettant de statuer sur le bien-fondé de cette détention (arrêts des 3 décembre 1698 et 10 février 1699, A.D.L.A. B 4933 et 4934).

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre IV, art. 11

b) Les huissiers et sergents, exécutants indispensables des décisions des sièges

Les huissiers et sergents¹ des amirautés constituent le lien visible entre les amirautés, matériellement confinées au palais, et le vaste monde maritime qu'elles sont censées régir. Le statut et les fonctions de ces officiers inférieurs en font les auxiliaires indispensables des magistrats qui ne peuvent espérer faire appliquer la réglementation ou leurs décisions sans leur précieux secours. Lors des premières années d'existence des sièges bretons d'amirauté, il existait à la fois des offices d'huissiers et de sergents qui s'étaient d'ailleurs plutôt bien vendus². Au terme d'une évolution sémantique et culturelle constatée pour l'ensemble des juridictions royales inférieures du XVIII^e siècle, les « sergents » vont disparaître des amirautés où triomphe le modèle du parlement qui n'emploie que des « huissiers »³. En dépit de cette standardisation, les sièges d'amirauté conservent une certaine particularité puisque l'institution connaît deux sortes d'huissiers. Il s'agit des « huissiers audienciers », communs à toutes les juridictions royales, et des « huissiers visiteurs », dont le rôle est de descendre à bord des navires pour vérifier que les officiers, les équipages et les armateurs respectent les diverses formalités administratives prévues par les règlements locaux et l'ordonnance de la marine. En pratique, la distinction originelle s'estompera assez vite et au XVIII^e siècle, les fonctions des deux types d'huissiers peuvent être schématiquement décomposées en trois types de services distincts.

La première tâche traditionnelle des huissiers est le service intérieur des sièges, qui revient à appeler les causes, à assurer la police des audiences, à ouvrir le passage au tribunal

¹ - Selon Ferrière, « *les Sergens sont aussi des officiers, qui sous un autre titre exercent les mêmes fonctions que les Huissiers. Il n'y a entre eux que cette différence, que les Huissiers se disent des Cours souveraines. On dit Huissier au parlement, & non sergent au parlement ; au lieu que les Huissiers des autres juridictions royales sont aussi appelés Sergens.* ». Claude-Joseph de FERRIERE, *Dictionnaire de droit et de pratique*, nouv. éd. Veuve Baunet, 2 vol., Paris, 1769, t. II, p. 689.

² - Conformément à l'édit créateur de juin 1691, les sièges de Nantes, Quimper, Vannes, Morlaix, Saint-Brieuc et Saint-Malo comptaient chacun deux offices d'huissiers et deux offices de sergent. En 1703, ils étaient presque tous pourvus. Fonction de l'importance de la juridiction, la valeur des charges allait de 50 livres, pour le modeste poste de sergent de l'amirauté de Saint-Brieuc, à 5.000 livres pour l'office d'huissier visiteur du port de Saint-Malo. A Saint-Malo, une perquisition est ainsi effectuée par J.Legendre, « huissier du consulat et sergent de l'amirauté », dans la boutique d'un marchand soupçonné de receler une boîte de musc dérobée sur une prise anglaise par l'écrivain du navire corsaire *L'Harcourt* (Procès-verbal de perquisition du 12 novembre 1696, A. D. I. V. 9 B 210). Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, *op. cit.*, p. 628-629.

³ - Jean-Pierre ROYER, *Histoire de la justice...*, *op. cit.*, p. 142-143.

et à garder la porte de l'auditoire. Cette fonction se poursuit d'ailleurs à l'extérieur du palais, lors des descentes de justice et des cérémonies publiques où ils précèdent les juges et font observer leurs ordres. Leur seconde mission, essentielle, consiste à faire officiellement parvenir les actes judiciaires aux parties, aux accusés ou aux juridictions concernées par une procédure en cours (décrets, assignations à comparaître, significations judiciaires des plaintes ou dénonciations ...) ¹ et surtout à assurer l'exécution des décisions de justice. Cette fonction se révèle parfois délicate, dans la mesure où elle les met directement en contact avec la population. Lorsqu'ils sont les exécutants de jugements aussi impopulaires que les perquisitions domiciliaires, les saisies réelles ou les décrets de prise de corps, il s'exposent régulièrement à des réactions violentes des justiciables directement visés par l'acte ou des populations du voisinage, souvent promptes à prêter main-forte en cas de rébellion.

Enfin, le service spécifique aux huissiers d'amirauté comprend théoriquement la visite de routine des navires mouillés dans les ports du ressort, après qu'ils y sont entrés et avant qu'ils n'en repartent. Ils procèdent normalement à la vérification des documents de bord exigés par les ordonnances régissant la navigation et le commerce maritime (nationalité du navire, rôle de l'équipage et des passagers, nature de la cargaison, validité du congé de l'Amiral...). En cas de défaut d'un de ces documents, le procès-verbal qu'ils rédigent expose les capitaines et armateurs à une amende, à une interdiction de sortir du port, voire à une confiscation du navire, en attendant la régularisation de leur situation.

Section 2 : Le personnel propre aux sièges d'amirauté.

Outre le personnel judiciaire classique, commun aux diverses juridictions du royaume, les sièges d'amirauté comprennent d'autres emplois plus pragmatiques, plus liés à la taxation et à la police de la navigation qu'à des tâches de justice. Ces postes peuvent être étudiés en deux catégories distinctes. La première regroupe les fonctions conçues pour recouvrer les nombreux droits d'amirauté tandis que la seconde, plus hétéroclite, se compose des divers emplois permettant à l'administration de l'amirauté de répondre aux besoins sanitaires, scientifiques et commerciaux du monde maritime. Presque toutes érigées en offices par les

¹ - Illustrée par les dispositions de l'ordonnance de 1667, l'exigence de formes écrites impose aux huissiers de délivrer eux-mêmes les exploits (sans y laisser de blancs), de dater leurs actes, d'indiquer le titre fondant l'action, ainsi que leur domicile et la juridiction pour laquelle ils agissent. Exécutants des décisions d'une juridiction royale, l'ensemble du territoire est accessible aux huissiers d'amirauté, qui ont le privilège notable de pouvoir signifier des actes émanant de toutes les cours de justice du royaume (même ceux provenant du Châtelet de Paris). Voir GUYOT, *op. cit.*, tome VIII, p. 586 et s.

édits bursaux de la fin du règne de Louis XIV, ces tâches ne seront jamais très lucratives, notamment dans les ports exclus du grand commerce international. Cela explique qu'elles n'aient presque jamais été pourvues sous forme de charges ¹. Jusqu'à la Révolution, les hommes exerçant ces emplois indispensables au bon fonctionnement de l'institution sont généralement nommés sur commission de l'Amiral.

§ 1 - Le personnel chargé de recouvrer les revenus casuels et domaniaux de l'Amiral.

Dès l'origine, la complexité et le grand nombre de droits de l'Amiral ont entraîné l'apparition de fonctionnaires rattachés aux juridictions maritimes mais plus spécialement chargés d'encaisser et de comptabiliser les recettes fiscales. Centralisée par le receveur, la perception effective des multiples taxes est une tâche primordiale, suivie de près par un Amiral toujours soucieux de ses revenus casuels, assurée par le travail d'une petite armée de commis et de bureaucrates placés dans tous les ports et avant-ports du royaume. Ces fonctionnaires employés par l'Amiral ont pour mission d'informer les administrés du montant des taxes, de vérifier l'exactitude de leurs déclarations et surtout de collecter les sommes versées.

a) Le receveur des droits de l'Amiral

La création des premiers droits de l'Amiral par l'ordonnance de 1373 impliquait la mise en place d'un percepteur chargé de les recouvrer. La fonction existe donc depuis le bas Moyen-Âge, et bien qu'il ne soit pas à proprement parler un membre du siège d'amirauté, le receveur des droits de l'Amiral est un personnage essentiel à l'institution ². Mandataire officiel du grand officier de la couronne qui a dû céder la réalité de ses droits de juridiction, le receveur symbolise, aux XVII^e et XVIII^e siècles, son attachement au monde maritime et la

¹ - Au-delà de l'infructueuse – mais plausible – transformation en offices d'emplois objectivement nécessaires à la bonne marche des ports de commerce du royaume, la monarchie n'hésitera pas à créer de toutes pièces des offices destinés à assurer une partie des tâches habituellement assurées par les greffiers ou les huissiers. On peut citer les éphémères charges de « gardes des archives », érigées par l'édit de juillet 1708, celles des « gardes-dépositaires et receveurs des parts de prises, d'effets de gens de mer décédés pendant les campagnes de la marine royale », créées par l'édit de décembre 1709 et supprimées par l'arrêt du Conseil de 20 février 1717, et enfin celles des « vérificateurs des défauts à comparaître », dues à l'édit de septembre 1710.

² - Selon Guyot, le receveur de l'Amiral de France est « ... le titre de celui qui est préposé à la recette des droits dus à l'amiral de France, & qui est en même temps procureur de ce grand officier, avec faculté de poursuivre toutes les actions relatives au paiement ou à la conservation de ces droits. ». Voir GUYOT, *op. cit.*, tome XIV, p. 476.

survivance de ses droits et privilèges féodaux. Nommé sur commission de l'Amiral de France dans chaque siège d'amirauté ¹, souvent plus fortuné que les officiers auprès desquels il travaille, son rôle consiste à superviser l'encaissement de la recette quotidienne des divers droits de l'Amiral et à demander l'appui des administrateurs-juges de l'amirauté lorsqu'ils ont été méconnus ².

Le receveur perçoit les droits de l'Amiral ³ exigibles lors de l'arrivée dans le port des navires ou avant leur départ. Le détail de son activité se déduit de la simple énumération des registres que le règlement du 13 juin 1709 ⁴ lui impose de tenir, sous le contrôle du lieutenant général de l'amirauté. Ces taxes comprennent tout d'abord les droits versés lors de la réception du rapport de retour des maîtres de navires, les droits de visite et les droits d'enregistrement touchés lors de la délivrance des congés. Il faut y ajouter les droits d'ancrage, les droits de lestage et de délestage et les droits de feux, tonnes et balises. Le receveur perçoit également la part de l'Amiral prélevée sur le produit des ventes d'épaves ou d'effets naufragés non réclamés, le dixième des prises et des rançons et les amendes infligées aux accusés par les sentences criminelles des sièges d'amirauté ⁵. Enfin, il touche également le produit des confiscations ou des mises sous séquestre et la recette du droit annuel (la paulette) acquitté par les officiers de la juridiction. Pour la commodité du public et pour faciliter la rentrée des recettes fiscales de l'Amiral, le receveur est astreint à assurer une permanence à son bureau central entre huit et onze heures du matin, puis entre deux et cinq

¹ - Lors de sa prise de fonctions, le receveur doit faire enregistrer sa commission, signée de l'Amiral et contresignée du secrétaire d'État à la marine, auprès du siège d'Amirauté où il va exercer ses fonctions. A cette occasion, il est également tenu de prêter serment devant les officiers de la juridiction. Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre VI, article 1.

² - Le receveur ne touche ni gage, ni appointements. Ses revenus consistent en une somme de commissions forfaitaires perçues sur les revenus de l'Amiral et sur les actes qu'il délivre. Loin de le désavantager par rapport aux officiers des amirautés, ce mode de rétribution lui assure un train de vie bien supérieur à celui du lieutenant général. Les receveurs de l'Amiral sont rangés parmi les contribuables de 7^{ème} classe (250 l.) alors que les lieutenants généraux d'amirauté n'apparaissent que dans la 13^{ème} classe. Voir François BLUCHE et Jean-François SOLNON, *La véritable hiérarchie sociale de l'Ancienne France. Le tarif de la première capitation (1695)*, Droz, Genève, 1983, p. 102 et 105.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre I, article 12. En Bretagne, qui demeure sous l'empire de l'ordonnance de la marine de 1684, les droits d'amirauté appartiennent au seul gouverneur de la province jusqu'en 1695. Après la disgrâce du duc de Chaulnes, l'attribution automatique de la charge de gouverneur de Bretagne aux Amiraux de France leur permettra de faire également valoir leurs droits dans les ports de la province où ils installeront commis et receveurs.

⁴ - Voir VALIN, *op. cit.*, t. 1, p. 196.

⁵ - Le greffier d'amirauté doit donc régulièrement transmettre au receveur de l'Amiral le rôle des amendes prononcées par le siège afin que celui-ci puisse procéder à leur recouvrement. Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre IV, article 13.

heures de l'après-midi. En matière criminelle, le receveur intervient parfois en tant que procureur de l'Amiral, pour déclencher les poursuites diligentées par le procureur du roi contre les navigateurs ou les corsaires qui lèsent les droits du grand officier en naviguant sans congé ou en détournant une partie des marchandises prises à l'ennemi ¹.

b) Les commis vérificateurs placés dans les ports et avant-ports du royaume

L'existence de plusieurs ports d'importance au sein d'un même ressort, notamment en Bretagne, impose traditionnellement aux receveurs de délocaliser une partie de leur service et d'employer des commis dans les avant-ports aussi appelés ports obliques. Ces commis du receveur sont installés dans des bureaux situés sur le port où ils assurent des permanences afin de permettre aux capitaines et aux maîtres de navires d'obtenir la délivrance de leurs congés et d'acquitter plus aisément les droits dus à l'Amiral.

Le dédale administratif et fiscal qui guette les marchands et les navigateurs à leur arrivée dans chaque port français est une des principales raisons de l'apparition de « courtiers-interprètes » exerçant sur commission de l'amiral. Chargés d'expliquer aux capitaines français et étrangers les usages commerciaux et maritimes de la place, ils les rejoignent lors de leur arrivée dans le port pour proposer leurs services ². Ils s'occupent avec eux des déclarations fiscales d'entrée et de sortie, ils acquittent les droits d'après les chartes-parties des chargeurs qu'il rédigent et servent d'intermédiaires auprès des négociants et des autorités du lieu. Ils empiètent souvent sur les prérogatives des pilotes ³ et des interprètes-jurés en

¹ - Ces prérogatives de procureur de l'Amiral ne diminuent en rien celles du procureur du roi, mais les plaintes ou les dénonciations adressées par le receveur déclenchent la mise en mouvement de la partie publique. On trouve plusieurs exemples de ces interventions lors des procédures engagées contre des corsaires accusés de détournement de marchandises puisque les « *divertissements* » commis entament d'autant le dixième perçu par l'Amiral sur les prises. En 1693, le receveur du duc de Chaulnes poursuit ainsi le second du navire corsaire *La Trinité*, accusé de s'être approprié des pièces d'argent provenant de la prise *L'Elisabeth* de Londres. Devenu receveur de l'Amiral, le sieur Jazier s'associe en 1696 à la procédure menée contre l'écrivain du roi de la frégate corsaire *Le diamant* poursuivi par l'armateur pour avoir dérobé une boîte de musc sur une prise anglaise (requêtes des 15 août 1693 et 18 novembre 1696, A. D. I. V. 9 B 203 et 9 B 210).

² - Lors d'un séjour dans le port de Saint-Malo du navire londonien *L'Elisabeth*, le maître d'équipage est poursuivi un temps par un courtier et interprète de l'amirauté qu'il avait injurié et « souffleté » lors de sa venue à bord (plainte du 6 octobre 1714, A. D. I. V. 9 B 250).

³ - A Nantes, les courtiers prétendaient conduire les navires malgré les interdictions du parlement. Ils durent soutenir plusieurs procès contre les armateurs qui désiraient se passer de leur office. Protégés par l'amirauté nantaise, ils obtiennent gain de cause contre les armateurs déboutés par deux arrêts de 1691 et 1699. Voir Paul JEULIN, *L'évolution du port de Nantes, Organisation et trafic depuis les origines*, Thèse Droit, Presses Universitaires de France, Paris, 1929, p. 132.

conduisant les navires jusqu'au port principal et en assurant la traduction de documents administratifs et contractuels.

Les « jaugeurs » furent institués pour préserver les droits de l'amiral contre l'habitude prise par les capitaines de navire de sous-évaluer la jauge réelle de leur navire lors de sa construction ou de cacher le volume réel de leur fret au moment d'en acquitter les droits¹. Les déclarations des capitaines et maîtres de navires étaient donc vérifiées par des jaugeurs publics assermentés commis par l'Amiral. Il s'agissait en fait de places peu lucratives, souvent vacantes, que l'on confiait à quelque ancien commerçant ou marin désœuvré.

§ 2 – Les professions rattachées au service public d'amirauté.

Dans le cadre d'une tâche distincte de la perception des recettes fiscales, pour remplir une mission que l'on dirait aujourd'hui de service public, les amirautés du royaume ont recours aux services de spécialistes assermentés. Ces auxiliaires sont chargés de veiller au respect de la législation royale régissant des matières aussi diverses que les conditions de navigation en mer, en rivière et dans les ports, la médecine légale, les règles sanitaires élémentaires applicables à bord des navires ou la vérification des compétences des capitaines et pilotes de navires.

a) Les chirurgiens et apothicaires jurés

Les chirurgiens² et apothicaires-jurés auprès des amirautés sont des représentants assermentés de leurs corporations respectives, auxquels l'ordonnance de la marine assigne le rôle d'assister les officiers d'amirauté pour les renseigner dans tous les domaines où leur science de la chirurgie et de la pharmacie est susceptible de les éclairer. En pratique, chirurgiens et apothicaires³ s'assurent donc du respect de la réglementation concernant le

¹ - La jauge exacte du navire était un élément indispensable aux amirautés pour calculer avec précision les droits de l'Amiral. Elle devait impérativement être indiquée sur les documents officiels tels que les congés, les passeports ou les chartes-parties. Voir VALIN, *op. cit.*, t. 1, p. 612.

² - Résidant à l'année dans leur ville, les chirurgiens-jurés d'amirauté ne doivent pas être confondus avec les chirurgiens embarqués sur les navires de commerce. Simples civils, ces praticiens n'ont pas de rapport non plus avec les chirurgiens de la Marine servant à bord des vaisseaux du roi ou dans les hôpitaux des ports de guerre et des colonies. Voir Armand CORRE, « Les chirurgiens d'amirauté », dans *Bull. de la Société Archéologique du Finistère*, tome LXXIII, (1933), Saint-Brieuc, 1896, p. 173-202 et Pierre PLUCHON (dir.), *Histoire des médecins et pharmaciens de marine et des colonies*, Privat, Toulouse, 1995, p. 69 et s.

³ - L'ordonnance de la marine d'août 1681 prévoit qu'hormis le cas où ils ont personnellement vendu le matériel contenu dans les coffres, seuls les doyens des apothicaires des villes d'amirauté sont habilités à en vérifier le contenu. Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre VI, art. IV.

service chirurgical des navires en examinant, avant chaque départ, les coffres contenant le matériel médical embarqué à bord des bâtiments (vérification de la quantité et de la qualité des drogues, onguents, et autres pansements ...). Les chirurgiens-jurés constatent également l'état sanitaire des navires entrant au port, notamment lors des périodes d'épidémies. Ils procèdent alors à des visites complètes, inspectent les bâtiments de fond en comble, auscultent l'équipage pour déceler les éventuels signes d'infection et décident des éventuelles mesures sanitaires à prendre ¹. A partir de 1717, certains d'entre eux assureront également la réception officielle des chirurgiens embarqués ² en exerçant les fonctions de chirurgien examinateur ³. Au terme d'un examen donnant lieu à la perception de droits préétablis, ces examinateurs assermentés nommés par l'Amiral sont en effet les seuls habilités à décerner les attestations de capacité aux chirurgiens demandant à servir sur les navires marchands ⁴.

En matière criminelle, les chirurgiens-jurés interviennent enfin dans le cadre des procédures sanctionnant une atteinte aux personnes. Dans les instances mineures, les chirurgiens sont appelés par les parties pour constater les blessures et fixer la durée des soins nécessaires pour guérir le patient. Dans les affaires d'homicide, ils sont requis par les magistrats pour procéder, en collaboration avec les médecins, à la « visite » extérieure et

¹ - En l'occurrence, il peut s'agir d'une mise en quarantaine de l'équipage ou d'une simple « *fumigation* » du navire et de ses marchandises, dont l'action était supposée anéantir les miasmes porteurs du mal infectieux.

² - Consacrant l'idée colbertienne que les marins expérimentés sont une main d'œuvre rare et un précieux capital, l'ordonnance de la marine impose la présence de chirurgiens à bord des navires effectuant des voyages de grand cabotage (un chirurgien au-delà de 20 hommes) ou au long cours (un chirurgien en deçà de 50 hommes, et deux au-delà). Le chirurgien doit posséder ses propres instruments médicaux, tandis que l'armateur est tenu de mettre à sa disposition un coffre contenant les drogues, onguents et autres pansements nécessaires aux soins qu'il sera amené à prodiguer à l'équipage durant le voyage. Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre VI, art. 1.

³ - Avant 1717, les critères de recrutement sont théoriquement stricts puisque les capitaines doivent engager des chirurgiens munis d'une recommandation rédigée par deux maîtres chirurgiens attestant de leur capacité à exercer cette profession. En fait, le recrutement des chirurgiens se faisait plus ou moins au hasard, surtout en période de guerre ou d'effervescence économique, lorsque les négociants manquaient de candidats à l'embarquement ou tâchaient d'armer des navires en urgence. L'amélioration croissante de la qualité des chirurgiens navigants se concrétise au début du XVIII^e siècle avec le règlement du 5 juin 1717, qui renforce le contrôle préalable des aptitudes des praticiens embarqués en créant cette fonction de chirurgiens examinateurs dans les principaux ports du royaume.

⁴ - L'obtention de ce titre d'examineur ne sanctionne pas vraiment une aptitude professionnelle particulière, ni la reconnaissance d'une quelconque supériorité sur l'ensemble de ses confrères, mais plutôt la capacité du candidat à obtenir la faveur de l'Amiral et à lui fournir la somme qu'il exige pour cette fonction générant des revenus réguliers tirés des droits d'examen. Ces revenus ne semblent pas toujours avoir suffi à leurs titulaires qui réclament parfois des droits bien supérieurs aux tarifs officiels pour octroyer plus aisément l'examen de passage. On trouve ainsi une trace de cette corruption manifeste dans les archives du siège de l'amirauté de Nantes de l'année 1752. Le siège avait en effet poursuivi et condamné le chirurgien-juré Y. Gillet à 300 livres d'amende envers l'Amiral et aux frais de l'instance pour avoir exigé des candidats à l'embarquement le double du prix prévu par la réglementation royale (sentence du 14 juillet 1752, A.D.L.A. B 4952)

intérieure des cadavres. Leurs procès-verbaux doivent normalement permettre d'établir les causes et les circonstances exactes du décès ¹.

b) Les interprètes-jurés

Typique des pratiques bursales consistant à ériger en office de simples fonctions subalternes, l'édit de juin 1691 dote chacun des sept sièges d'amirauté bretons d'un minimum de deux offices d'interprètes ². Grâce à l'action de l'Amiral qui intervint ultérieurement pour en limiter le nombre dans « ses » tribunaux, et en raison du peu d'empressement des candidats potentiels à acheter ces charges, ces offices seront finalement réunis aux amirautés ou supprimés par l'édit de Marly de 1711. Dès leurs débuts, les sièges doivent donc revenir à l'ancien système, et laisser les interprètes exercer sur la base d'une simple commission de l'Amiral, enregistrée au greffe lors de la prestation de serment passée devant le lieutenant d'amirauté. Destinés à faciliter les formalités administratives et les relations commerciales de la province avec ses principaux partenaires étrangers, les interprètes institués dans les sièges bretons illustrent bien la prédominance des échanges avec le nord de l'Europe ³. Les idiomes germaniques sont privilégiés dans la mesure où les deux premiers postes d'interprètes concernent l'Anglais et les « langues du nord » (Hollandais, Allemand, Suédois), et dans les ports où il existe un troisième interprète, celui-ci a en charge les langues méridionales (espagnol et portugais). En Basse-Bretagne, les sièges d'amirauté sont en outre obligés de s'attacher les services des interprètes de la langue bretonne, régulièrement utilisés pour permettre la communication entre les officiers et les justiciables des paroisses rurales du littoral demeurés hermétiques à la langue française.

¹ - Selon le docteur Corre, les rapports de ces chirurgiens d'amirauté, rédigés lors des levées des cadavres trouvés sur la côte, traduisent un niveau d'instruction très modeste, pour ne pas dire médiocre. Ces praticiens se révèlent souvent être des chirurgiens expérimentés et « *habiles de la main* », mais qui ne s'embarrassent cependant guère de théories complexes, et n'étudient pas en vue d'accroître leur science au-delà de leur domaine habituel d'intervention. Voir A. CORRE, « Les chirurgiens d'amirauté », *op. cit.*, p. 178.

² - Nantes, Brest et Saint-Malo, dont la vocation internationale est plus affirmée que les autres ports bretons, plus modestement occupés au cabotage, reçoivent trois interprètes d'amirauté en vertu de l'édit de juin 1691.

³ - Cette prépondérance est particulièrement logique dans la mesure où, de Dunkerque à Bordeaux, tous les ports de la Manche et de la façade atlantique pratiquent traditionnellement un commerce intense avec les pays de la Mer du Nord et de la Baltique. Ces échanges sont toutefois perturbés par les conflits majeurs des XVII^e et XVIII^e siècles, qui les interrompent brutalement, et par le montant des tarifs douaniers qui tardent souvent à revenir à la normale à la fin des hostilités. Voir Philippe HAUDRERE, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle*, S.E.D.E.S, 1997, pp 55-67 et Gérard LE BOUEDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, A. Colin, Paris, 1997, p. 124-127.

En matière administrative et commerciale, leur rôle consiste essentiellement à assister les étrangers et les officiers de l'amirauté qu'ils accompagnent notamment lors des inspections à bord des bâtiments. Sur place ou à terre, ils réalisent des traductions orales simultanées des rapports des capitaines, que le greffier retranscrit en français, ou des traductions écrites des documents officiels rédigés en langue étrangère (chartes-parties, connaissements, congés...). Lors des procédures criminelles impliquant des témoins et des accusés ne parlant pas français, ces auxiliaires sont naturellement mis à contribution pour traduire les dépositions des témoins ou les interrogatoires d'accusés bretons ou étrangers ¹. Dans les affaires de pillages de bris ou de détournements d'effets à bord des prises, ils assurent la transcription en français des documents de bord afin de permettre aux juges de connaître la cargaison exacte d'un navire naufragé ou pris à l'ennemi, avant qu'il n'ait subi les déprédations des riverains ou des corsaires.

c) Les professeurs d'hydrographie

Appelée *Code Michaud* ² par dérision, l'ordonnance de janvier 1629 est le premier texte prévoyant de créer des écoles d'hydrographie afin de généraliser l'enseignement des sciences de la navigation aux apprentis officiers de la marine marchande ³. La disgrâce de son

¹ - Le procès mené à Saint-Malo contre un voleur arrêté à bord de la barque suédoise *La Jeanne Catherine* donne une idée des difficultés parfois rencontrées par les officiers d'amirauté. Les deux marins suédois capables de confondre l'accusé ne parlaient que leur langue nationale tandis que le siège ne disposait que d'un interprète de la langue hollandaise. Le procureur du roi trouva la solution en demandant le concours d'un capitaine suédois récemment arrivé qui maîtrisait le hollandais mais ne parlait pas le français. Tous les actes d'instruction impliquant les deux témoins capitaux furent donc menés grâce à une double interprétation permanente du français en hollandais puis du hollandais en suédois (informations, récolements et confrontations des 23-25 août 1734, A. D. I. V. 9 B 285).

² - Oeuvre du garde des Sceaux Michel de Marillac, cette ordonnance fut officiellement rendue sur les doléances des États généraux, réunis à Paris en 1614, et de l'assemblée des notables siégeant à Rouen en 1617. Tirant son surnom d'un Noël populaire de l'époque intitulé « *pourquoy michau fais tu si grand bruit ?* », le code Michaud était une ordonnance destinée à réformer la justice et la police du royaume, dont les articles 430 à 461 contiennent d'intéressantes dispositions de droit maritime annonçant l'ordonnance de la marine de Colbert. Le texte soulèvera d'abord l'opposition des parlements, qui refusaient de l'enregistrer, avant d'être implicitement abrogé par la défaite politique de son auteur, vaincu par Richelieu au terme de la « journée des Dupes ». Voir ISAMBERT..., *Recueil général des anciennes lois françaises...*, op. cit., vol. XVI, p. 329-342 et VALIN, op. cit., t. I, p. 220.

³ - Sous l'inspiration de Colbert, un collège de marine fut institué par Louis XIV à Saint-Malo en 1660. A Brest, l'école d'hydrographie, créée en 1682, réservait ses cours aux officiers des vaisseaux, aux gardes de la marine et aux pilotes du roi. A Nantes, une école d'hydrographie est créée par les jésuites en vertu de lettres patentes de décembre 1671, qui leur accordent en échange 2000 livres de rente annuelle. Toutefois des conflits naissent en 1684 et après 1715, quand les révérends pères cessent l'enseignement et demandent des revenus supplémentaires aux États de Bretagne pour entretenir leur professeur d'hydrographie. Dans les ports plus modestes, ces établissements apparaissent tardivement, comme c'est le cas à Morlaix en 1708 ou à Quimper en 1738, et certains disparaissent même après quelques années d'existence (Auray et Le Croisic).

.../...

auteur ayant condamné ce texte à l'oubli, il faut attendre l'ordonnance de 1681 que cette idée soit officiellement reprise. Elle sera progressivement appliquée dans les ports du royaume où les communautés municipales acceptent de financer la construction de ces écoles.

Les candidats aux postes de professeurs d'hydrographie sont préalablement soumis à un examen organisé par des hydrographes ou par les plus habiles capitaines de navires de la région. Pour pouvoir devenir professeurs et officiellement entrer en fonction, ils doivent surtout obtenir une commission de l'Amiral et être reçus par le siège d'amirauté auquel leur école est rattachée. Financièrement, leurs revenus consistent en des gages payés par la ville auxquels s'ajoutent les droits acquittés lors des examens. Les matières enseignées sont les mathématiques, l'astronomie élémentaire, la lecture des instruments de navigation (calcul du temps et des distances, boussole...), le calcul de la longitude, les bases de l'artillerie navale et les règles de la navigation ¹. Leurs élèves sont les candidats se destinant aux carrières d'officiers de la marine marchande ou des matelots désirant devenir pilotes ou maîtres de navires. Après avoir dispensé les cours, les professeurs organisent des examens sanctionnant la formation reçue et décernent les certificats qui permettront aux promus d'accéder à la maîtrise ou aux fonctions d'officiers majors.

d) Les maîtres de quai

Délégués par les amirautés pour gérer la police des ports et la navigation sur les portions maritimes des rivières, les maîtres de quai sont des personnages importants dans les grands ports de commerce français ². Théoriquement nommés par commission de l'amiral, les postulants sont le plus souvent désignés sur place par le lieutenant d'amirauté, en attendant la

Voir François TULOUP, *Saint-Malo, histoire générale*, Rennes, 1965, p. 163 ; J. DARSEL, *L'amirauté de Léon...*, *op. cit.*, p. 131 ; Nicolas TRAVERS (l'abbé), *Histoire civile, politique et religieuse de Nantes*, Forest imprimeur-libraire, Nantes, 1841, p. 48.

¹ - Voir Francesco RUSSO (R.P), « L'enseignement des sciences de la navigation dans les écoles d'hydrographie aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Âge au XVIII^e siècle*, travaux du deuxième colloque international d'histoire maritime des 17 et 18 mai 1957, S.E.V.P.E.N, Paris, 1957. p. 177-193.

² - Dans les havres modestes comme dans les ports à vocation essentiellement militaire, on ne trouve pas de maître de quai travaillant à plein-temps à assurer cette tâche. Des maîtres de quai ont bien existé à Quimper, Concarneau et Pont-l'Abbé, mais il semble qu'ils aient travaillé bénévolement pour l'Amiral dans le seul but de s'exempter des charges municipales. Dans les ports militaires comme Brest ou Port-Louis, ce poste est inutile dans la mesure où ces fonctions sont assurées par un officier de la marine royale, le « capitaine du port », qui échappe par définition à l'autorité des juges civils d'amirauté. Voir Joachim DARSEL, « L'Amirauté de Cornouaille », dans *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. XLII, 1967, p. 5-23.

commission entérinant sa décision. Celle-ci est ensuite enregistrée au greffe, où le commis prête serment après s'être soumis aux formalités habituelles ¹. Chargés d'assurer le bon ordre général et le respect des réglementations royale et locale dans le port, les maîtres de quai doivent placer et faire amarrer les navires lors de leur arrivée puis leur indiquer les lieux de délestage et de radoub. Ils effectuent également des rondes quotidiennes pour vérifier l'absence de feux sur les bateaux, la hauteur des fonds du port et le bon fonctionnement des feux, tonnes et balises. Ces déambulations régulières permettent de faire immédiatement respecter les règles élémentaires de la police portuaire et fluviale. Les incidents sont rapportés au siège par procès-verbal et les contrevenants récalcitrants encourent des amendes, voire des dommages-intérêts en cas de violences envers le maître de quai ².

e) Les pilotes lamaneurs

Si les progrès de la science nautique ont entraîné la disparition progressive des pilotes hauturiers, les pilotes lamaneurs ou côtiers demeurent des auxiliaires indispensables à la bonne marche du commerce. Aussi appelés « *locmans* » ³, ces pilotes, sont généralement des matelots, des bateliers ou des pêcheurs originaires des paroisses du littoral. Continuant d'exercer leur profession principale, ils y ajoutent cette activité destinée à leur assurer quelques revenus supplémentaires. Officiellement, la qualité de lamaneur n'est accordée qu'aux candidats reçus par les officiers d'amirauté après avoir passé un examen.

Ces hommes sont chargés d'établir une veille à l'entrée des passes ou des estuaires dangereux afin de proposer leurs services aux capitaines français et étrangers qui comptent relâcher dans un port du royaume. Censés se porter spontanément au devant des navires ou monter à bord des chaloupes envoyées à terre par les maîtres de navires, les pilotes doivent embarquer et conduire les bâtiments à travers les pièges des côtes et des rivières bretonnes, (rochers immergés, hauts fonds, bancs de sables...). Autorisés à exercer par l'amirauté du

¹ - Comme tout candidat à des fonctions publiques, le futur maître de quai devait faire l'objet d'une enquête de « *vie et mœurs* », attester de sa catholicité, de son âge (plus de vingt-cinq ans), et enfin produire des certificats de capacité et d'expérience prouvant sa connaissance de la réglementation et des pratiques du monde maritime.

² - En 1768, l'amirauté nantaise assigne et interroge un « *constructeur* » de la paroisse de Chantenay accusé d'avoir travaillé au « *chauffage* » d'une barque sur la grève du quai neuf de l'aiguillon. Contrevenant à l'ordonnance de la marine qui prévoyait d'effectuer ces opérations dans des lieux écartés désignés par le maître de quai, l'artisan avait injurié le commis et refusé de cesser le travail en dépit des risques évidents d'incendie (interrogatoire du 3 février 1768, A.D.L.A. B 4954).

³ - Ce terme hollandais est à l'origine du mot lamaneur communément usité pour désigner les pilotes côtiers ou .../...

lieu, qui détermine également leur nombre et le montant de leurs salaires par ordonnance ¹, ces conducteurs de navires doivent également informer les officiers du siège de tous les événements qui entravent la bonne navigation dans les passes où ils exercent leur périlleuse activité.

En matière criminelle, les lamaneurs n'apparaissent qu'à leur corps défendant dans les procédures instruites par l'amirauté. Ils peuvent en effet être mis en cause lors des échouements de navires, si le sinistre semble résulter de leur maladresse ou d'une méconnaissance des passes de leur ressort. Même en l'absence d'élément intentionnel prouvé, et bien qu'ils ne soient jamais en mesure de rembourser les dommages, ministère public et parties civiles engagent parfois des poursuites contre les locmans accusés d'avoir causé le sinistre. Ces actions sont alors motivées par une volonté d'interdire ou de faire punir des hommes incompetents ou coupables de piloter sans avoir été reçus.

Section 3 : L'utilisation du personnel et des lieux de justice traditionnels

Sous l'Ancien Régime, la multiplicité des juridictions répressives n'amène pas chacun de ces tribunaux à se doter de locaux et de personnels propres pour assurer la surveillance des prévenus et l'exécution des sentences. Chaque ville compte une juridiction ordinaire qui connaît la majorité des causes criminelles de la région. La pratique consacre souvent un partage des auditoires et des prisons, et l'emploi « à tour de rôle » des bourreaux chargés d'infliger le châtement des condamnés. A l'instar des justices seigneuriales urbaines et des autres juridictions d'exception, les amirautés recourent classiquement aux bâtiments, aux geôliers et aux exécuteurs financés par les municipalités et par les grandes juridictions locales.

fluviaux. Voir Hubert LE BASTARD, *Les pilotes lamaneurs ligériens*, Thèse Droit, Nantes, 1976, p. 8.

¹ - A titre d'exemple, les pilotes lamaneurs de l'évêché de Nantes existent vraisemblablement depuis le XVIème siècle. Leurs fonctions seront officiellement réglementées par une première ordonnance du présidial de 1686, puis par une série d'ordonnances de l'amirauté proprement dite en 1699, 1737 et 1754. Un exemplaire est toujours affiché sous forme de tableau sur les murs des greffes et sur les quais, afin que les capitaines connaissent les tarifs officiels à l'avance. En 1754, il y avait ainsi 12 lamaneurs au Croisic, 10 à Bourgneuf, 48 à Saint-Nazaire et 60 entre Nantes et Paimboeuf. Voir Paul. JEULIN, *op. cit.*, p. 131.

§ 1 – Le recours aux auxiliaires communs à toutes les juridictions royales

a) Les concierges, geôliers et guichetiers

Sous l’Ancien Régime, la garde des prisons est perçue comme une tâche ingrate, confiée aux bons soins d’un « concierge » ou d’un geôlier agréé par le parquet ¹. Le tenancier de la prison exerce généralement sa fonction en vertu d’un bail passé avec les magistrats du principal tribunal de la ville ². Assistés de « guichetiers » aussi appelés « porte-clés », qui sont bien souvent de simples membres de sa famille (épouse, enfants...) ou des domestiques qu’il nourrit et rémunère à ses frais, ce concessionnaire a pour objectifs de récupérer la mise de fonds consentie pour affermer les prisons et de dégager le maximum de bénéfices ³. Une telle logique est évidemment à l’origine de nombreux abus au sein des prisons. Les gardiens se révèlent souvent de piètres surveillants, moins intéressés par la sûreté et la salubrité de leurs installations que par les revenus qu’ils empochent en tenant la buvette du palais de justice ou de la prison.

Qu’ils soient concierges ou simples garçons de geôle, les hommes chargés de surveiller les prisons n’apparaissent qu’épisodiquement dans les archives criminelles des amirautés. Brièvement évoquée par la signature figurant au bas de l’écrou des prisonniers ou par les interrogatoires mentionnant l’entrée des détenus en compagnie des guichetiers, leur présence se fait discrète. Généralement placés sous la tutelle de la juridiction royale ordinaire, les geôliers ne se manifestent auprès des juges maritimes qu’en de rares occasions. En 1778, le geôlier de Dinan fait arrêter et présenter aux juges malouins une femme venue parler à deux de ses prisonniers anglais ⁴. La même année, son homologue de Pont-Croix réclame les frais à

¹ - On réserve théoriquement le terme de concierge aux tenanciers des prisons importantes, dépendant de cours supérieures, comme les grands présidiaux ou les parlements. Lorsque les juridictions inférieures disposent de prisons, on emploie plutôt le terme de geôliers.

² - En dehors des cas fréquents de succession de père à fils, le nouvel arrivant devait en outre acquitter un « pot-de-vin » préalable versé à son prédécesseur, dont le montant pouvait approcher celui du bail passé avec la juridiction concédant les prisons.

³ - Comme le rappelle C. Carlier, « *le geôlier gagnait sa vie grâce aux frais de greffe et aux bénéfices de la cantine et de la pistole. Si les revenus tirés de la délivrance des copies d’extraits d’écrou étaient insignifiants, tel n’était pas le cas de ceux obtenus grâce aux frais de geôlage : en prison, tout s’achetait, la nourriture et la boisson (à la cantine), la place et le matériel pour coucher (la pistole).* ». Christian CARLIER, *Histoire du personnel des prisons françaises, du XVIII^e siècle à nos jours*, éditions de l’Atelier, Paris, 1997, p. 19.

⁴ - En août 1778, les juges de l’amirauté de Saint-Malo interrogent ainsi une marchande granvillaise nommée Françoise Saumier, arrêtée au château de Dinan où elle avait demandé à parler à deux prisonniers anglo-
.../...

l'amirauté de Quimper de géôlage impayés d'un pilleur de bris ¹. Quand les officiers d'amirauté les font nommément comparaître devant eux, c'est bien souvent pour les interroger sur les récentes évasions survenues dans leurs prisons ².

b) Les “exécuteurs de la haute justice”

Si l'utilisation du terme “bourreau”, a progressivement disparu des actes judiciaires au profit de l'appellation officielle “d'exécuteur de la haute justice” ³, les hommes chargés d'infliger la mort ou les peines corporelles aux délinquants n'en demeurent pas moins des marginaux jugés indésirables par l'ensemble de la société d'Ancien Régime ⁴. Ce rejet

normands capturés à bord d'une prise. Le géôlier ayant trouvé étrange qu'elle soit en possession de lettres provenant de Guernesey, un officier l'avait faite arrêter et transférer à Saint-Malo par la maréchaussée. Elle avouera candidement s'être rendue à Guernesey en juin pour quérir ces lettres litigieuses qui étaient des mandats lui donnant la faculté de récupérer les sommes dues par les deux prisonniers (interrogatoire du 27 août 1778, A. D. I. V. 9 B 334).

¹ - Lors des poursuites engagées en décembre 1778 contre les pilleurs de la prise anglaise *Le Vigilant*, naufragée à la côte de Plouhinec, le siège a fait emprisonner à Pont-Croix un laboureur pris sur le fait par un sergent garde-côte. Après des démarches infructueuses auprès des proches du lieutenant particulier de l'amirauté de Quimper, le géôlier de Pont-Croix adresse cinq mois plus tard une requête directe au siège pour réclamer les 30 livres et 18 sols dus pour la pension de Jean Faven (Requête du 31 mai 1779, A. D. F. B 4479).

² - Au cours de la Ligue d'Augsbourg, l'afflux de marins hollandais et anglais capturés par les corsaires semble avoir provoqué une indescriptible confusion au sein des prisons malouines. Sommé de présenter aux juges d'amirauté un capitaine protestant rochelais capturé par la frégate corsaire *Le Saint-Clément*, le géôlier avoue ne pas savoir où il se trouve mais se justifie en déclarant que « ... le sieur commissaire de la marine luy envoie incessamment des prisonniers de guerre pris sur les vaisseaux ennemis qui ne sont point chargez par son commis ny aucun gens de sa part sur le registre des geoles quil na aucune connaissance que ledit tavernier ayant été mis dans les prisons nayant peu le distinguer parmy un grand nombre de prisonniers qui sont actuellement dans lesdites prisons dont il na mesme la nomination et que continuellement le commis dudit sieur commissaire et les armateurs en ostent desdites prisons sans luy en donner aucun reçu... » (procès-verbal de descente aux prisons du 13 octobre 1689, A. D. I. V. 9 B 197).

³ - Le recours à cette terminologie neutre, volontairement aseptisée, demeurera une revendication très forte de l'ensemble des exécuteurs du royaume qui acceptent difficilement d'être désignés sous le vocable péjoratif de « bourreau », si fréquemment utilisé comme insulte par la population. Cette aspiration à la respectabilité sera relayée à plusieurs reprises par les parlements provinciaux et par le Conseil du roi, dont un arrêt intervient par exemple le 12 juin 1787 pour confirmer l'interdiction faite aux justiciables de nommer « bourreaux » les exécuteurs de la justice criminelle. En Bretagne, un arrêt du parlement du 21 mai 1760, rendu sur requête de l'exécuteur rennais Jacques Gasnier, avait ainsi fait « deffenses à toutes personnes que ce soit d'attaquer le suppliant, de le nommer bourreau ou de se servir d'autres termes injurieux a peine de cinquante livres moitié aux prisonniers de cette ville et lautre moitié a son profit... » (A. D. I. V., 1 BG 310). Cette mesure n'empêchera guère les habitants du comté nantais de continuer de manifester leur animosité à l'égard des bourreaux puisque le 3 novembre 1777, Victor Gasnier dépose une plainte devant l'amirauté contre les deux hommes qui l'avaient traité de bourreau et frappé dans la rue du Port La Vigne à Bouguenais (A.D.L.A., B 4960).

⁴ - Comme le souligne Dupuy, les bourreaux « avaient le triste privilège d'inspirer de la haine et de l'horreur (...) même quand ils avaient abandonné les fonctions auxquelles ils avaient été nommés. Il leur était impossible d'exercer aucun métier. L'aversion qu'ils inspiraient s'étendait même à leur veuve et à leurs enfants. Aussi, chacun d'eux était tenu de faire une pension à la veuve de leur prédécesseur... ». Voir Antoine DUPUY, « La Bretagne au XVIIIe siècle. Les prisons », dans *Bulletin de la Société Archéologique*

.../...

unanime amène les familles des bourreaux à se rapprocher les unes des autres et à contracter des alliances matrimoniales qui établissent de véritables dynasties d'exécuteurs à Paris et dans les grandes villes de province ¹. Selon l'importance de la juridiction et du volume d'affaires criminelles graves, les fonctions de bourreau pouvaient être exercées en titre d'office ou sur commission ². Pour exercer cette sinistre occupation, – indispensable dans une société condamnant à des peines corporelles –, les exécuteurs des villes bretonnes touchent des vacations dont le montant est préalablement fixé par arrêt du parlement ³.

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'appel automatique auprès du parlement de la province et le souci de ne pas rallonger inutilement les procédures ont pour conséquence de faire exécuter à Rennes même un grand nombre des sentences définitives portant condamnation à des peines corporelles. Même en cas d'arrêt confirmatif, il en résulte une baisse du nombre des exécutions pratiquées dans les villes bretonnes ayant jugé en première instance. Dépendants des arrêts de la Cour leur attribuant explicitement les exécutions, les exécuteurs locaux ne peuvent assurer leur subsistance sur la base de ces seules vacations, par trop aléatoires. Ceux-ci tirent en fait l'essentiel de leurs revenus des privilèges attachés à la fonction, concédés en nature ou versés en numéraire par les villes ou l'intendant ⁴.

d'Ille et Vilaine, t. XVI, janvier 1883, p. 48.

¹ - On ne peut évoquer le métier d'exécuteur sans mentionner les célèbres Sanson, dont le patronyme était devenu synonyme d'horreur et de dégoût pour de nombreux Français. Outre le rôle emblématique joué par Charles-Henri Sanson au cours de la période révolutionnaire, les membres et alliés de cette famille peu ordinaire avaient occupé, entre 1688 et 1847, un grand nombre des offices de bourreaux des villes de la moitié nord de la France, telles Paris, Versailles, Blois, Reims ou Abbeville. Parmi l'abondante littérature qu'ils ont suscitée, voir par exemple B. LEVY, *Les Sanson, une dynastie de bourreaux*, éd. Mercure de France, Paris, 1976.

² - Au XVIII^e siècle, l'exécuteur de Nantes n'avait ainsi qu'une simple commission du présidial. Voir Marcel CHAUVIN, « Tortures, Gibets et Pilonis à Nantes du XV^e siècle à la révolution », dans *Bulletin de la Société d'Archéologie Nantaise*, t. LXXIII, (1933), p. 104.

³ - Les archives criminelles de l'amirauté de Nantes de l'année 1693 contiennent un document manuscrit, sans date, résumant un « *arrêt du 6^e 7^{bre} 1669 rendu a requeste de mathurin Enaudeau lorre Executeur a Rennes* ». Les tarifs du bourreau rennais avaient été retranscrits et adressés par le subdélégué de Nantes aux officiers de l'amirauté qui les ont vraisemblablement appliqués au sein de leur juridiction. Le détail des macabres prestations était le suivant : « ... *pour trancher la teste 18 #, pour rompre sur la roue 18 #, pour pandre 9 #, pour brusler 9 #, pour couper le poing 6 #, pour faire amende honorable 6 #, pour traisner sur la claye 6 #, pour fouetter 6 #, pour marquer 3 #, attacher au pilory 6 #, pour attache des cadenes 10 #, pour les journées quand lexecution est renvoyée sur les lieux 9 # par jour quil n'est point norry et 6 # lorsqu'il est norry et outre 3 # pour porter les corps des condamnez* » (A.D.L.A., B 4933).

⁴ - Les bourreaux de certaines villes du royaume étaient traditionnellement dotés d'un droit de *havage* les autorisant à prélever des denrées sur les divers marchés et foires de la ville où ils exerçaient. A Nantes par exemple, où les porcs étaient interdits dans l'enceinte de la ville, le bourreau avait ainsi le curieux privilège de pouvoir saisir tous les porcs errants, et son droit de havage consistait à prendre une poignée de grains dans tous les sacs exposés à la vente les jours de marché. Un arrêt du parlement breton du 3 juillet 1761 avait donné satisfaction aux échevins en supprimant cet usage, qui déclenchait d'innombrables rixes, et l'avait

.../...

Contrairement aux geôliers, les bourreaux semblent n'avoir suscité aucune difficulté particulière à leurs magistrats et officiers de tutelle. Les archives des amirautés bretonnes ne mentionnent aucun dysfonctionnement touchant l'exécution des sentences criminelles, qui semblent toujours avoir été appliquées à la lettre par ces auxiliaires de justice « maudits » mais zélés¹.

§ 2 - Les lieux de justice des amirautés

Rendre la justice en matière criminelle impose à l'État de fournir un minimum de moyens matériels permettant aux juges d'assurer leurs fonctions. Sous l'Ancien Régime, de même que les bourreaux et les geôliers travaillent indifféremment pour les divers tribunaux d'une ville, le bon sens et le souci d'économie font que les lieux de justice traditionnels sont simultanément utilisés par plusieurs juridictions. La poursuite des crimes les plus graves suppose la présence physique de l'accusé pour lesquels seule l'incarcération peut garantir sa participation à la procédure et l'exécution effective de la sentence. Les amirautés utilisent donc les grandes prisons royales de leur ville pour écrouer et retenir les suspects qu'elles poursuivent². Outre la détention préventive, le déroulement du procès implique aussi que le tribunal maritime ait un palais attitré où il puisse procéder et tenir ses audiences. Enfin, la volonté d'exemplarité attachée aux peines corporelles implique de les faire exécuter dans des endroits familiers aux habitants du littoral.

remplacé par une rente annuelle de 1200 livres versée par la ville. Cette décision attribuait en outre le tiers de cette rente à la veuve de son prédécesseur qui le poursuivait depuis 1752 pour exiger le reversement d'une partie de son droit de havage. Un arrêt du Conseil du roi du 28 mars 1764 confirmera d'ailleurs la solution imposée à Nantes par le parlement de la province (A. D. I. V., 1 B G 310). Une nouvelle décision du Conseil du 3 juin 1775 visera même à éradiquer cette coutume du pays tout entier en étendant l'interdiction « à tous les lieux où les Exécuteurs de la haute-justice étoient dans l'usage de percevoir de pareils droits ». Voir GUYOT, *Répertoire...*, tome VII, p. 157 et Marcel CHAUVIN, *op. cit.*

¹ - Privé du tiers de sa rente, qu'il devait verser à la veuve de son prédécesseur, veuf et père de trois enfants, Victor Gasnier semble n'avoir pourtant pas inspiré aux nantais la répulsion que provoquaient habituellement ses homologues, puisqu'une clientèle régulière fréquentait le restaurant qu'il tenait en ville pour compléter les maigres vacations allouées lors de ses trop rares prestations en place publique. Voir François LE BOURHIS-KERBIZIEN, « Le bourreau et la guillotine en Bretagne, (Loire inférieure) » dans *Nouvelle Revue de Bretagne*, n°5, (1952), p. 379-387

² - Comme le rappelle Valin : « *L'amirauté pour l'exercice de sa justice criminelle, n'ayant point de prisons en propre ou particulier, a toujours eu droit de se servir des prisons royales pour la détention de ses prisonniers.* », dans VALIN, *op. cit.*, t. I, p.150.

a) La détention des prévenus dans les prisons ordinaires

Pingrerie et corruption des concierges, effondrement réguliers des murs d'enceinte, exigüité des cellules, état sanitaire déplorable, inégalité de traitement entre détenus, constitution de véritables écoles du crime pour les délinquants primaires, querelles entre États provinciaux, intendants et municipalités se renvoyant la charge des travaux d'entretien, l'état des lieux des prisons d'Ancien Régime dressé par les philosophes, les administrateurs¹ ou les textes royaux² de la seconde moitié du XVIII^e siècle est épouvantable. Bien qu'elle ne soit pas une peine à proprement parler, mais un simple lieu de passage pour des hommes et des femmes auxquels la législation pénale réserve des châtiments plus sévères ou plus expéditifs, les recherches actuelles confirment que la prison demeure jusqu'au XIX^e siècle un endroit malsain et dangereux³. En Bretagne comme ailleurs, l'ensemble des magistrats répressifs recourt aux édifices médiévaux délabrés et inadaptés que les villes continuent d'affecter à la détention des prisonniers. Le poids des traditions, le désintérêt des autorités et surtout le manque de crédits permettaient ainsi aux « portes-prisons » de Vannes⁴ – simples tours de

¹ - Pour la Bretagne, on peut mentionner le rapport de la commission d'inspection des prisons nantaises du Bouffay du 12 juillet 1786, dont faisait partie l'architecte Crucy, et citer la lettre du 15 avril 1786 adressée à Calonne par l'intendant de la province pour lui rendre compte du triste état du principal lieu de détention de la ville : « *ce mauvais état ne vient pas de ce que l'on a négligé de les entretenir, mais de la vétusté du bâtiment qui subsiste depuis huit siècles et dans lequel il y a habituellement 150 prisonniers, entassés les uns sur les autres et qui ne s'occupent que de dégrader les murs d'un édifice où ils gémissent et périssent dans l'infection et la pourriture, et tel est aujourd'hui l'état de ce bâtiment que d'un coup de pied l'on peut enfoncer les murs ; aussi les criminels ne peuvent-ils y être contenus qu'à l'aide d'une garde de cinquante hommes, qui est insuffisante de moitié* » (A.D.L.A C 316 et 317).

² - L'édit d'août 1777 organisant la suppression des offices de receveurs et contrôleurs généraux des domaines et bois mettait en exergue la dégradation des prisons du royaume constatée depuis l'année 1773, où le trésor royal s'était déchargé sur les villes du financement et de l'entretien des geôles. Necker rétablit donc l'aide de l'État dans ce domaine, mais le préambule du texte dresse un tableau sombre du système carcéral français : « *Nous n'avons pu être informés sans une peine infinie que, faute de terrains ou de bâtiments convenables, des prisonniers détenus pour dettes, et qui ne sont souvent coupables que d'imprévoyance, étaient mêlés avec des hommes avilis par le crime et la débauche et que, bientôt corrompus par cette funeste société, ils ne rentraient dans le monde que pour y répandre les vices qu'ils y avaient contractés. Nous n'avons pas été moins affectés du compte qui nous a été rendu de ces lieux souterrains où d'autres prisonniers sont renfermés ; nous avons su que les ténèbres, la contagion, le manque d'air et d'espace en avaient fait des séjours d'horreur et de désespoir...* ». Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XXV, p. 100-101.

³ - Voir par exemple Jacques-Guy PETIT, *Ces Peines obscures, la prison pénale en France (1780, 1875)*, éd. Fayard, Poitiers, 1990, Jacques-Guy PETIT, Nicole CASTAN, Claude FAUGERON, Michel PIERRE, Anfré ZYSBERG, *Histoire des prisons, galères, bagnes, XIII^e-XX^e siècles*, Bibliothèque historique Privat, Toulouse, 1991, et John HOWARD, *L'état des prisons, des hôpitaux et des maisons de force en Europe au XVIII^e siècle*, traduction nouvelle et édition critique par Christian CARLIER et Jacques-Guy PETIT, éd. de l'Atelier, 1994.

⁴ - Les tours défendant la porte Saint-Paterne, la tour du Connétable et les tours Saint-Vincent, afféagées en .../...

fortification aménagées –, ou aux célèbres prisons de Nantes ¹ de prolonger leur triste carrière pénitentiaire.

Si l'atmosphère délétère des prisons n'est pas explicitement décrite dans les actes rédigés par les officiers des amirauté bretonnes, les requêtes de transfert à l'hôpital adressées aux juges par les prisonniers en disent plus long sur la réalité des conditions de détention. Accompagnées d'un certificat médical rédigé par un chirurgien-juré ou par le médecin des prisons de la ville, ces suppliques émanent de prévenus gravement atteints demandant à être soignés d'une maladie contractée dans l'atmosphère corrompue des geôles. Révélatrices des épidémies récurrentes qui frappent les prisons de la province, ces demandes de soins rappellent que l'on y côtoie souvent la mort ². Elles démontrent aussi la rigueur d'une détention préventive qui expose indifféremment grands criminels, petits voleurs et simples riverains surpris à chaparder du bris ³.

1668, faisaient ainsi office de prisons dans une ville où cohabitaient de nombreuses juridictions dotées de prérogatives répressives (dont le parlement, de 1532 à 1552 et de 1675 à 1690). L'exiguïté de ces locaux et leur faible capacité sont également mentionnées en 1688 par le procureur du roi du présidial de Nantes, qui juge les prisons nantaises « *plus grandes et plus aisées* ». Voir Jean-Pierre LEGUAY (dir.), *Histoire de Vannes et de sa région*, éd. Privat, Toulouse, 1988, p. 110 et Joël HAUTEBERT, *La jurisprudence criminelle de la sénéchaussée présidiale de Nantes 1550-1750*, Thèse droit, Université de Rennes 1, 1996, p. 48.

¹ - Le Château du Bouffay avait été construit par Conan le Tort en 990, après la victoire obtenue contre les normands en Bretagne. L'édifice avait servi de résidence aux comtes de Nantes, puis aux ducs de Bretagne, avant de devenir, de 1467 à 1824, la principale prison publique de la ville. L'humidité suintant des murs, le manque d'aération dû à l'exiguïté des ouvertures des cachots, la pestilence des cabinets d'aisances primitifs, la permanence des maladies contagieuses et la fréquence des épidémies de scorbut, de gale ou de dysenterie (« *cours de ventre* ») faisaient des prisons du Bouffay un lieu de détention peu goûté des prisonniers du comté. Si les pensionnaires furent longtemps mélangés sans se soucier de l'âge ou de la gravité des faits reprochés (prisonniers pour dettes, adolescents pénalement responsables, prévenus, grands criminels condamnés aux galères attendant le passage de la *chaîne*...), il semble cependant que les dernières années de l'Ancien Régime amèneront les geôliers nantais à opérer une séparation effective entre les simples détenus civils, les criminels et les prisonnières du quartier des femmes. Voir Marcel CHAUVIN, « Geôles et prisons de Nantes », dans *Bulletin de la Société Archéologique de Nantes*, t. LXXII, (1932), p. 69-117, et Monique BRAULT, *Histoire des prisons de Nantes (1750-1900)*, éd. Hérault, Cholet, 1994, p. 39-40.

² - En raison de la surpopulation provoquée par l'arrivée des prisonniers de la guerre de course, l'état sanitaire des prisons malouines empire terriblement lors de la Ligue d'Augsbourg. Détenus de droit commun ou religieux français pris sur les navires ennemis, ils sont nombreux à succomber aux terribles conditions de détention. Détenue depuis douze mois en attendant d'être jugée pour meurtre, Pierre Le Gobien est transporté à l'hôpital en juin 1690 où il meurt pourtant le 18 août (certificat de décès du prêtre de Pleurtuit du 21 août 1690, A.D.I.V., 9 B 198). La mort d'un protestant languedocien capturé à bord de la prise anglaise *Le Blossom* pose plus de problèmes quant à l'inhumation et oblige les juges à interroger le geôlier sur la « *conduite et religion* » du défunt. Celui-ci n'ayant pas abjuré en prison, l'amirauté de Saint-Malo ordonne que « *que ledit maynadier sera transféré au lieu appelé le Tallo pour y estre ensablé dans telle profondeur que les chiens ny puissent toucher* » (ordonnance du 23 novembre 1690, A.D.I.V., 9 B 198).

³ - Arrêtés en juillet 1779 pour avoir participé au pillage d'une barque de Noirmoutier naufragée à l'entrée de la Loire en 1777, six paroissiens de La Plaine semblent avoir contracté une forme aiguë de dysenterie lors de leur séjour dans les prisons nantaises. Un marchand de blé nommé Pineau, âgé de 61 ans, « *attaqué d'un cours de ventre qui ne peut se guérir attendu l'insalubrité de l'air de l'infirmerie desdites prisons...* » demande dès le 11 septembre 1779 son transfert à l'Hôtel-Dieu où il meurt neuf jours plus tard. « *Dans le* .../...

b) De la grève au palais, instruction et jugement des procès criminels d'amirauté

En dehors des cas où les magistrats sortent de leur siège pour effectuer des visites, des enquêtes civiles ou des actes d'instruction criminelle¹, l'essentiel des procédures d'amirauté a pour cadre l'auditoire qui leur est localement attribué pour officier. En Bretagne, où elles n'ont été instituées que tardivement, les amirautés partagent souvent le principal palais de justice avec les autres juridictions de la ville. Hormis à Saint-Malo, où les juges maritimes siègent dans le bâtiment des négociants de leur ville², les audiences des amirautés s'intercalent donc entre celles que tiennent les présidiaux, les sénéchaussées, les sièges de police, les hautes justices seigneuriales, les prévôts des maréchaux, les Traités ou encore les maîtrises des eaux et forêts³. En fonction du volume d'affaires respectif des juridictions partageant le palais, les amirautés occupent alternativement les diverses chambres de l'édifice. En matière répressive, les sentences d'amirauté prises à l'extraordinaire portent fréquemment une mention finale indiquant qu'elles ont été arrêtées en la chambre criminelle. En revanche, les sentences prises à l'ordinaire et les actes de procédure moins solennels (informations,

danger ou [ils] sont de mourir en prison... », les cinq autres détenus adressent en octobre une requête groupée aux juges de l'amirauté de Nantes dans le même sens. Seule Marie Baleu, « attaquée d'une fièvre putride », obtient l'autorisation de se faire soigner le 14 décembre 1779 (A.D.L.A. B 4960).

¹ - Au gré des lieux où leur enquête les mène, les officiers d'amirauté doivent s'adapter aux circonstances et aux susceptibilités des juges des bourgades qu'ils traversent. Lors de l'instruction du procès des pilleurs du navire marseillais *Le Saint-Louis*, naufragé sur les côtes de Notre-Dame de Monts en 1729, le lieutenant particulier de l'amirauté de Nantes est autorisé à entendre les témoins de Machecoul dans l'auditoire de la juridiction locale alors qu'à Beauvoir, il informe dans une chambre de la modeste auberge du *Lyon d'or* où il est descendu (procès-verbal du 29 mars au 3 mai 1731, A.D.L.A. B 4945)

² - Le tribunal de l'amirauté malouine partage avec les négociants le bâtiment de la bourse, qui est situé au milieu du terre-plein du Ravelin. Voir Gilles FOUQUERON, *Saint-Malo, 2000 ans d'histoire*, tome 1, verbo « amirauté », p. 42.

³ - A Nantes, le château du Bouffay sert de prison depuis 1467 et de palais de justice depuis 1477. Il abrite à l'étage deux salles d'audience et une chambre du conseil, que le présidial partage avec plusieurs autres juridictions telles que l'amirauté ou la maîtrise des eaux et forêts. Jusqu'à la Révolution, la grande salle située à l'étage des halles de la ville de Vannes sert d'auditoire aux diverses juridictions seigneuriales et royales de la ville. Rénovée entre 1653 et 1655, elle accueille la sénéchaussée présidiale de Vannes, le parlement en exil de 1675 à 1690, la maréchaussée, les Traités, l'amirauté, la maîtrise des eaux et forêts et le siège de police. A Quimper, les audiences tenues par les officiers de l'amirauté ont lieu dans la salle des Cordeliers qu'ils partagent avec le présidial, les régaires et la municipalité. Voir Joël HAUTEBERT, *op. cit.*, p. 44-45 ; Joseph-Marie LE MENE, *Histoire archéologique, féodale et religieuse des paroisses du diocèse de Vannes*, (réimpression de l'édition de Vannes 1891-1894), t. II, Laffitte reprints, Marseille, 1982, p. 414 ; Jena-Pierre LEGUAY (dir.), *Histoire de Vannes...*, *op. cit.*, p. 116-117 et Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Cornouaille*, in *Mém. S.H.A.B.*, t. XLII, 1967, (p. 5-23), p. 7.

interrogatoires, confrontations...) sont souvent réalisés dans la chambre du conseil, dans une chambre de la geôle et parfois même au logis du magistrat instructeur ¹.

c) *Les lieux d'exécution désignés par les amirautés*

Au terme des procès criminels menés en appel par les magistrats du parlement de Bretagne, l'exécution des peines confirmées par la Cour se faisait souvent à Rennes. Ce choix nuit à l'exemplarité de la peine au plan local mais il a pour avantage de diminuer les dépenses du domaine royal tout en réduisant les risques d'évasion en cours de transfert. Cette pratique générale n'est toutefois pas vraie pour les grands crimes jugés par les amirautés. En matière de crimes maritimes et portuaires, la Cour semble résolue à impressionner les populations situées à la périphérie de son ressort. Quand il inflige une peine corporelle à des mutins, à des pilliers de bris ou à des voleurs arrêtés sur les ports, le parlement ordonne régulièrement que l'exécution aura lieu sur les lieux du crime sur les quais les plus passants de la ville côtière concernée. Manifestation d'une mentalité répressive souvent unanime ², les condamnations prononcées par la justice royale nécessitent un matériel approprié et une certaine logistique. Les peines prévues en cas d'homicides sont généralement infligées dans les endroits de justice ordinaires où sont installés l'échafaud et le pilori de la ville ³. Pour les infractions plus spécifiquement maritimes, les juges royaux décident fréquemment de châtier au plus près du lieu de commission du crime. En janvier 1683, un marin provençal du navire *L'invincible* mouillé à Saint-Malo est jugé pour avoir dérobé un baril de 1.000 pièces d'argent de la cargaison. L'amirauté instruit son procès en cinq jours et le condamne à être pendu sur le quai

¹ - L'ordonnance criminelle du mois d'août 1670 prévoit qu'il « sera procédé à l'interrogatoire au lieu où se rend la justice dans la chambre du conseil ou de la geôle. Défendons aux juges de les faire dans leurs maisons ». Dans les années suivant la mise en place de cette interdiction, l'habitude prise par les juges d'auditionner ou d'interroger à demeure ne disparaît pas aussi facilement. Comme l'atteste la procédure engagée en 1679 par un matelot *Belizani* contre son capitaine, accusé de l'avoir brutalisé à la côte de la Grande Baie à Terre-Neuve, le lieutenant de l'amirauté de Saint-Malo fait encore amener certains accusés à son logis pour procéder aux interrogatoires (interrogatoire de F. Lefeuvre du 19 février 1679, A. D. I. V. 9 B 187).

² - Voir Arlette FARGE, *Le vol d'aliments à Paris au XVIII^e siècle*, Plon, Coll. Civilisations et mentalités, Paris, 1974, 254 p. et Michel FOUCAULT, *Surveiller et punir ; naissance de la prison*, Gallimard, Paris, 1975, 316 p.

³ - En dépit d'un arrêt du Conseil du roi du 28 mars 1764 imposant au bourreau de le démonter à ses frais après chaque exécution, l'échafaud nantais sera installé en permanence sur la place du Bouffay, et ce même après la Terreur. Le pilori, qui y avait également été transféré en 1552, consistait depuis 1642, en « un poteau, une chaise, et une bascule ou scala, échelle sur laquelle on exposait le coupable qui ne méritait pas la mort et pour qu'il soit exposé aux regards du peuple ». Ce dernier « engin » ne disparaîtra officiellement des places publiques françaises qu'après sa suppression par le décret du 12 août 1848. Voir Marcel CHAUVIN, *op. cit.*, p. 95 ; Paul PARFOURU, « La torture et les exécutions en Bretagne aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Mém. Soc. d'Arch. d'Ille-et-Vilaine*, 1896, p. 245-280 et François LE BOURHIS-KERBIZIET, *op. cit.*, p. 379-387.

de la ville où son corps restera exposé pendant 24 heures « *pour servir d'exemple* »¹. A la fin de l'Ancien Régime, un portefaix arrêté à Saint-Servan pour le vol d'un cordage est condamné par la même amirauté malouine à être marqué d'une ancre sur le quai du port de Solidor et banni à perpétuité du ressort². Pour châtier les crimes graves commis sur le rivage, tels que l'incendie, l'assassinat ou le pillage de bris, les magistrats s'inspirent parfois des méthodes appliquées aux bandits de grand chemin en ordonnant que le condamné soit supplicié sur les quais ou sur la grève. Après le naufrage du navire nantais *La parfaite*, jeté à la côte de Trégunc dans la nuit du 14 au 15 décembre 1754, l'amirauté de Quimper juge et condamne un habitant du lieu nommé Yves Maurice. Reconnu coupable de s'être introduit à bord de l'épave et d'y avoir mis le feu lors de son départ précipité, Yves Maurice est condamné le 10 novembre 1758 à être « *pendu et estranglé jusqu'à extermination de vie a une potence qui sera pour cet effet dressée à la coste de Tregunc proche lendroit de lechouëment et incendie dudit navire* ». Après avoir reçu confirmation de la sentence par un arrêt du parlement du 10 septembre 1759, le procureur du roi de l'amirauté cornouaillaise fait construire une potence qui sera charroyée jusqu'au lieu du supplice. Sous la protection d'un imposant détachement de miliciens garde-côtes, le cortège se rend à la côte de Trégunc où le bourreau monte l'échafaud tandis que l'interprète de la langue bretonne traduit une dernière fois à l'accusé la sentence de l'amirauté et l'arrêt du parlement. L'accusé est ensuite mis à mort et son corps sans vie est laissé en l'état, exposé au regard des riverains³.

¹ - Sentence du 9 janvier 1683 (A.D.I.V., 9 B 191).

² - Sentence du 17 juin 1780 (A.D.I.V., 9 B 336).

³ - Procès-verbal d'exécution des 17 et 18 septembre 1759 (A.D.F. B 4467).

CHAPITRE 3 : LA DIVERSITE DES MISSIONS ASSIGNEES AUX SIEGES D'AMIRAUTÉ FRANCAIS.

Au cours du XVIII^e siècle, certains juges d'amirauté n'eurent de cesse d'affirmer que leurs tribunaux n'appartenaient pas à la catégorie impopulaire et dévalorisée des justices d'exception. Selon eux, il fallait les considérer comme les juges ordinaires du monde maritime ¹. Basées sur leur volonté d'être reconnus et traités comme les juges royaux ordinaires lors des cérémonies et processions publiques, ces prétentions les opposaient bien entendu aux officiers des parlements et des juridictions royales classiques qui refusaient cette assimilation tendant à faire des amirautés l'équivalent maritime des sénéchaussées terriennes. Poursuivi deux siècles plus tard par les chercheurs ayant travaillé sur les grandes amirautés provinciales ², ce débat n'a d'autre intérêt que de s'appuyer sur une analyse approfondie des compétences des amirautés.

Sans reprendre cette discussion qui tourne invariablement, selon nous, à l'avantage de la thèse traditionnelle classant les amirautés parmi les justices d'exception ³, il apparaît indispensable de décomposer les attributions théoriquement absolues et exclusives de ces juridictions spécialisées. Pour cela, il faut tout d'abord rappeler sur quelles bases, juridiques et géographiques, repose leur compétence territoriale. Il convient ensuite de détailler leurs larges compétences matérielle et personnelle, qui font effectivement de ces juridictions le cadre institutionnel de la marine marchande souhaité par les Colbert et par les Pontchartrain.

¹ - Un mémoire des officiers de l'amirauté de Bayonne de 1768 détaille ainsi l'argumentaire de ces juges maritimes pour qui le fait d'être dotés d'un territoire, et non de seules compétences matérielles, détermine la qualité de juges ordinaires, qu'ils soient de terre ou de mer. Refusant l'assimilation avec les juges extraordinaires des élections, des greniers à sel, de la maréchaussée ou des traites, ceux-ci invoquent leur qualité de juges royaux payés par le roi, leur droit de *commitimus* auprès des sénéchaussées, le fait que les appels de leurs décisions ressortissent directement au parlement de leur province (argument toutefois erroné en ce qui concerne les sièges particuliers dépendant de l'amirauté de France, dont les sentences passent préalablement par les sièges généraux de Rouen ou Paris) et enfin, leur aptitude à juger toutes les causes civiles et criminelles, entre tous les justiciables. Cité par Marcel GOURON, *op. cit.*, p. 285-286.

² - Marcel Gouron et Christian Schnakenbourg s'accordent pour refuser aux officiers d'amirauté cette qualité de juges ordinaires. En revanche, dans son étude consacrée l'amirauté de Provence, Jean-Marc David s'appuie sur le traité « *Des offices* » de Loiseau pour conclure à la validité de cette théorie. Voir Marcel GOURON, *op. cit.*, p. 284-289, Christian SCHNAKENBOURG, *op. cit.*, p. 162-164 et Jean-Marc DAVID, *op. cit.*, p. 356-361.

³ - Le caractère de juges ordinaires ne fut, à juste titre, jamais reconnu aux officiers d'amirauté car, bien qu'elle renforce les pouvoirs des juges maritimes, l'ordonnance de 1681 n'en demeure pas moins un texte dérogoratoire du droit commun, dont les rédacteurs ont eu soin d'énumérer et de préciser les cas d'attribution dont ils devaient connaître. En outre, depuis le XVI^e siècle, la création des sièges d'amirauté s'est toujours faite par démembrement des ressorts des tribunaux ordinaires et par attribution expresse de contentieux antérieurement confiés à des juridictions préexistantes (consulats, maréchaussée, présidiaux...).

Section 1. La mer et ses dépendances, territoire et raison d'être des amirautés.

« *La base, l'étendue et l'objet de la juridiction de l'amirauté, c'est la mer et partout où le flût de mars s'étend ; c'est là son ressort, c'est là son empire... »*¹

En quelques mots, cette courte phrase restitue l'importance symbolique et pratique du territoire particulier dévolu aux amirautés françaises. En tant qu'espace humainement occupé, générateur d'activités et de coutumes étrangères à la majorité de la population française, la mer justifie à cette époque la création d'une institution propre. Physiquement, elle constitue le repère géographique permettant de délimiter juridiquement le champ d'action des tribunaux maritimes. Ce territoire atypique recouvre pour les contemporains un élément immense et mouvant, partiellement inexploré et souvent inquiétant². Un tel ressort distingue les amirautés des juridictions classiques du royaume dont les circonscriptions multiséculaires quadrillent des territoires proches et connus. Dans le but de donner des repères objectifs aux justiciables et aux juges du monde maritime, les rédacteurs des ordonnances ont tenté de dépasser l'incertitude inhérente aux frontières du domaine maritime. Ils ont établi des principes généraux, complétés au plan local par des édits spécifiques à chaque province, où le roi délimite expressément la portion du littoral attribué à chaque siège d'amirauté.

§ 1 – Les grands principes posés par les ordonnances maritimes de 1681 et 1684.

Déterminer expressément les lieux où les amirautés seraient compétentes imposa aux concepteurs de l'ordonnance de 1681 de synthétiser l'importante réflexion accomplie par les auteurs et par les rédacteurs des textes royaux précédents. Au terme de ce travail, ils purent insérer dans le code maritime de Colbert la définition moderne du domaine maritime. Les éléments constitutifs choisis illustrent logiquement la double vocation juridictionnelle des amirautés. Les tribunaux maritimes sont habilités à connaître les causes maritimes nées des événements les plus lointains et les affaires portuaires survenues à quelques toises du palais

¹ - Extrait des conclusions rendues par le procureur général du parlement d'Aix au cours d'un procès maritime jugé devant cette Cour le 17 mai 1782. Reproduites dans le *Journal du Palais de Provence*, années 1781 et 1782, p. 468. Cité par J. M. DAVID, *L'Amirauté de Provence...*, *op. cit.*, p. 358.

² - Sur cette inquiétude traditionnelle des sociétés antiques, médiévales et modernes vis-à-vis de l'océan et du littoral, voir Alain CORBIN, *Le territoire du vide, l'Occident et le désir de rivage 1750-1840*, éd. Flammarion, Paris, 1988, 407 p.

de justice. En matière répressive, où le lieu de l'infraction est le critère unique de compétence, cette aptitude à officier par delà les océans demeure une faculté importante essentielle mais peu utilisée, comme en témoigne l'exemple de la jurisprudence bretonne.

a) *l'immensité du ressort territorial des amirautés*

L'ordonnance de la marine de 1681 ne comprend pas de titre exclusivement consacré au domaine maritime en tant que tel, il est néanmoins aisé d'en déduire les contours à la lecture des articles qui énumèrent les diverses attributions des amirautés¹. La compétence des amirautés s'étend sur la mer et ses rivages, les ports, les quais, les marais salants, les étiers, les rivières navigables et leurs berges. Reprenant les principes énoncés au début du siècle par Grotius, la « mer » évoquée par l'ordonnance de la marine comprend les eaux territoriales limitrophes des côtes du royaume², – étalonnées par l'imprécise mesure de la « portée de canon »³ –, auxquelles s'ajoutent les eaux extraterritoriales ouvertes à l'ensemble des activités maritimes internationales (course, pêche, commerce...). Notion longtemps demeurée floue et empirique⁴, le concept de « rivage de la mer » est fixé avec précision par l'ordonnance de 1681 qui le définit comme la zone des grèves recouverte par le plus grand flot du mois de mars⁵. Quoique fluctuant, ce repère naturel donné par le flux de la plus grande marée printanière est également utilisé par l'ordonnance pour délimiter la portion

¹ - On peut notamment se référer aux onze articles du titre II, livre 1^{er}, intitulé « *De la compétence des juges de l'amirauté* », ainsi qu'aux dispositions éparées consacrées à la police de la navigation et du domaine maritime (feux, balises, lestage et délestage, pêches en mer et en rivière, pêcheries...).

² - Voir A. TRUYOL Y SERRA, *Histoire du droit international ...*, op. cit., p. 84-85 et Michel BOTTIN, « Frontières et limites maritimes au XVI^e siècle », dans *La Frontière des origines à nos jours*, Actes des journées de la société internationale d'Histoire du droit, tenues à Bayonne les 15, 16 et 17 mai, Presses Universitaires de Bordeaux, 1997, p. 27-41.

³ - La profondeur de cet espace côtier soumis à la pleine souveraineté des États est une question âprement débattue par les juristes depuis le bas Moyen-Âge. Défendue notamment par le juriste hollandais Bynkershoek dans son traité *De dominio maris* (1703), l'unité de mesure la plus commune aux XVII^e et XVIII^e siècles est la portée de canon qui fait de la mer territoriale un prolongement du sol correspondant à l'espace maritime que l'État peut tenir sous le feu de ses batteries côtières. Longtemps fluctuante, la portée de canon se précise à la fin du XVIII^e siècle avec la généralisation de la mesure des trois milles proposée en 1782 par le philosophe italien Galiani. Voir Henri LEGOHEREL, *Histoire du droit international public*, coll. « *Que sais-je ?* », Presses Universitaires de France, p. 55-56.

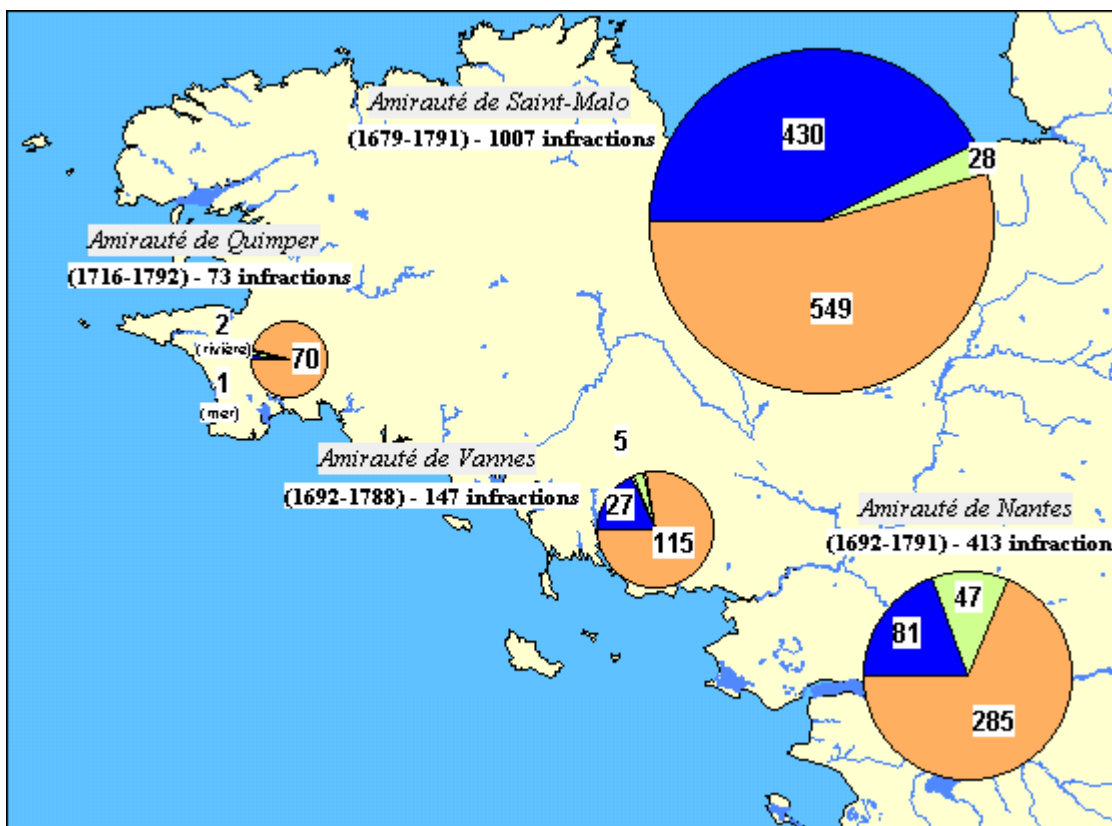
⁴ - Les sources juridiques législatives, coutumières ou doctrinales de la période médiévale relatives au concept de *rivage de la mer* ont longtemps fait défaut, empêchant d'en donner une définition juridique précise avant la période moderne. Voir Guillaume LEYTE, *Domaine et domanialité publique dans la France médiévale (XII-XV^e siècles)*, Presses Universitaires de Strasbourg, 1996, p. 181-182.

⁵ - « *Sera réputé bord & rivage de la mer, tout ce qu'elle couvre et recouvre pendant les nouvelles et pleines lunes, & jusqu'où le grand flot de mars se peut étendre sur les grèves* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre VII, article 1^{er}.

maritime des fleuves et rivières du littoral, qui ne cessent d’être maritimes qu’à l’endroit où son effet ne se fait plus sentir ¹. Enfin, les sites portuaires comprenant les ports, les havres et les quais complètent le territoire légalement placé sous le contrôle des amirautés. Ce sont évidemment ces zones peuplées et économiquement dynamiques, qui occupent majoritairement les officiers et assurent l’essentiel des revenus recouverts par les sièges.

b) La concentration géographique des infractions maritimes

Une fois ces principes territoriaux énoncés, il est intéressant de les confronter à la pratique juridictionnelle des tribunaux maritimes. Cette étude portant sur la jurisprudence criminelle des amirautés bretonnes, il paraissait donc judicieux de mettre en lumière l’aire géographique effectivement couverte par l’activité répressive des sièges de cette province..



Comme cela apparaît nettement sur la carte ci-dessus, les amirautés sont tributaires du type d’activité, de la démographie et de l’urbanisation de leurs ressorts. A Saint-Malo, le fort

¹ - La partie supérieure des cours d’eau n’est alors plus jugée *navigable*, au sens maritime du terme, et leur administration est confiée aux maîtrises royales des eaux et forêts ou aux juridictions seigneuriales autorisées à connaître les causes fluviales. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 138.

pourcentage d'affaires criminelles nées en mer et outre-mer s'explique par le lien privilégié qui l'unit à Terre-Neuve. L'amirauté malouine apparaît bien comme le tribunal naturel de la colonie, tant pour les Habitants que pour les saisonniers. La répartition géographique de la criminalité constatée dans les sièges de Nantes, Vannes et Quimper peut paraître plus surprenante. Les proportions de crimes "terriens" évoque plus l'activité d'une juridiction fluviale ou portuaire que celle que l'on aurait pu attendre de tribunaux disposant de larges prérogatives supranationales.

§ 2 - Le découpage territorial des amirautés bretonnes

A la différence des sièges particuliers dépendant de l'amirauté de France, les amirautés établies en Bretagne ont des ressorts coïncidant presque parfaitement avec le contour des circonscriptions ecclésiastiques de la province. Cet alignement sur le découpage des diocèses dotait les sièges bretons de ressorts comptant parmi les plus vastes du royaume¹. L'éloignement entre le siège principal et les hameaux ou les ports les plus reculés est cependant une gêne lorsqu'une affaire impose aux juges de s'y rendre. Le peu d'empressement manifesté par certains juges pour administrer les affaires maritimes de ces zones amène parfois à s'interroger sur le bien-fondé de ce découpage. A la fin de l'Ancien Régime, la monarchie décide ainsi de créer un huitième siège d'amirauté en Bretagne. Pour faire coïncider l'institution à la réalité économique, le roi a choisi d'amputer l'amirauté de Vannes de la partie occidentale de son ressort et d'y ériger un siège d'amirauté autonome, basé à Lorient.

a) Le ressort respectif des sept sièges établis par l'édit de juin 1691

Pour préciser le ressort local de chaque amirauté métropolitaine, les édits de création en donnent expressément les limites. Ces frontières sont généralement matérialisées par l'embouchure de cours d'eau qui délimitaient déjà les seigneuries et les circonscriptions ecclésiastiques². L'édit de juin 1691 établissait donc sept sièges d'amirauté sur les côtes des

¹ - A titre de comparaison, l'édit d'avril 1554 avait créé vingt sièges d'amirauté pour la seule Normandie. D'une taille comparable à celle de la Bretagne, cette province voisine en comptera même vingt-deux au début de XVIII^e siècle, avant que la monarchie n'en réduise le nombre à seize à la veille de la Révolution. Voir Joachim DARSEL, « L'amirauté en Normandie, 1.- L'amirauté d'Eu- Le Tréport », *Annales de Normandie*, t. XIX, 1969, p. 291-306.

² - Sauf dérogation expresse, la rivière choisie est alors virtuellement scindée en deux, la rive droite et la rive gauche étant alors respectivement attribuées au ressort de l'amirauté dont elles marquent désormais .../...

évêchés bretons de Saint-Malo (et Dol), Saint-Brieuc, Tréguier, Léon, Cornouaille, Vannes et Nantes.

Le ressort territorial des amirautés bretonnes



Depuis l’embouchure du Couesnon, dans la baie du Mont Saint-Michel, le territoire de l’amirauté de Saint-Malo s’étendait vers l’ouest jusqu’à la rive droite de l’Arguenon. Il englobait diverses zones d’activités telles que la baie de Cancale, le grand port malouin et les havres des côtes de l’évêché de Dol tournés vers la pêche. Plus modeste que son voisin, en raison de la moindre importance du trafic et du tonnage plus faible des bâtiments de cette région ¹, le siège de Saint-Brieuc avait autorité sur la portion du littoral séparant la rive gauche de l’Arguenon de la rive droite du Trieux. Dans le prolongement, l’amirauté de Tréguier, qui siégeait à Morlaix, offrait un profil assez semblable à celui de son homologue briochine. Son ressort couvrait le territoire compris entre la rive gauche du Trieux et la rive droite de la rivière de Morlaix, augmenté des quartiers et faubourgs de Morlaix situés sur la

l’extrémité.

¹ - Contrairement à ce que l’on croit souvent, la pêche artisanale est une activité presque marginale sur les côtes de la Bretagne septentrionale. Entre Roscoff et le Mont-Saint-Michel, la consommation régulière de poisson frais repose sur les livraisons des pêcheurs normands. Voir Alain CROIX, *L’âge d’or de la Bretagne (1532-1675)*, éd. Ouest-France, Rennes, 1993, p. 181.

rive gauche de la rivière ¹. L'amirauté de Léon, siégeant à Brest, exerçait sa juridiction sur le littoral s'étirant de la rivière de Morlaix jusqu'à l'embouchure de l'Elorn, aussi appelée rivière de Landerneau. Son territoire était amputé de la zone des ports et arsenaux militaires de Brest, mais il bénéficiera ultérieurement de l'adjonction de la paroisse Saint-Thomas de Landerneau, située sur la rive gauche de l'Elorn, dans le diocèse de Cornouaille ².

L'amirauté de Cornouaille, basée à Quimper, connaissait les causes survenues sur les côtes – si périlleuses pour la navigation – allant de la rive gauche de l'Elorn à la rive droite de la Laïta, aussi appelée rivière de Quimperlé. A titre de dédommagement pour la perte de la paroisse Saint-Thomas de Landerneau, la rive gauche de la Laïta avait été enlevée à l'amirauté de Vannes et ajoutée à son ressort initial, qui comprenait également les îles Tudi, de Glénan et de Sein. Initialement, l'amirauté de Vannes exerçait donc ses prérogatives depuis la rive gauche de la Laïta jusqu'à la rive occidentale de la Vilaine. Tapie au fond du golfe du Morbihan, Vannes était d'un accès peu pratique pour la majorité des marins et négociants qui travaillent dans la partie occidentale du ressort, sur le site portuaire de Lorient ³. Ce siège perdra rapidement la rive gauche de la Laïta avant d'être démembré, et appauvri, par la création du siège autonome de l'amirauté de Lorient en 1782-1786. En dépit des démarches initiales de ses premiers juges qui avaient prétendu le faire commencer à Messac, le ressort du siège de l'amirauté de Nantes courait depuis la rive gauche de la Vilaine jusqu'à la limite méridionale du marais de Bourgneuf ⁴. Occupée par la régulation de l'intense trafic de marchandises transitant entre l'arrière-pays nantais et les colonies américaines, l'amirauté

¹ - Bien que dépendant officiellement de l'évêché de Léon, ces zones furent rattachées à l'Amirauté de Morlaix par l'édit de juin 1691 afin de ne pas nuire inutilement à l'unité urbaine de la ville.

² - Cette augmentation du territoire obtenue aux dépens de l'amirauté de Cornouaille, fut consacrée par un arrêt de Conseil du roi du 10 septembre 1735. Citer J. Darsel, *L'amirauté de Cornouaille...*, *op. cit.*, p. 456.

³ - Dans les années précédant l'édit fondateur de 1691, Vannes avait été concurrencée par Hennebont dont le sénéchal tenait lui aussi des registres séparés pour les causes maritimes. Les relations parisiennes du sénéchal vannetais Pierre Dondel semblent alors avoir joué un rôle prépondérant dans le choix de la cité épiscopale comme siège de l'amirauté. Voir Samuel LE GOFF, *op. cit.*, p. 122.

⁴ - Les causes maritimes nées sur l'île de Bouin furent toutefois retirées aux juges du siège nantais par un arrêt du Conseil du roi du 27 novembre 1741 et confiées à l'amirauté des Sables d'Olonne. Sortie des eaux au Moyen-Âge, cette « isle de mer » fut longtemps disputée par les seigneurs angevins, poitevins et bretons. Il naîtra d'ailleurs de ces diverses influences un régime juridique particulier : les « Marches Communes ». A la fin du XVIII^e siècle, l'envasement progressif du chenal du Dain séparant l'île de la côte de Bourgneuf provoquera le rattachement de « l'île de Bouin » au continent. Voir François-Xavier BROCHARD, *Autorité, justices et droit en pays de marches séparantes : l'île de Bouin (XVI^e-XVIII^e siècles)*, Thèse droit, 3 vol., Nantes, 2010 et Auguste PAWLOWSKI, « Les transformations du littoral français. L'île de Bouin à travers les âges d'après la géologie, la cartographie et l'histoire », dans *Bulletin de géographie historique et descriptive*, Paris, 1911, 28 p.

nantaise régissait à la fois le port de la ville et l'estuaire de la Loire. Cette zone fluviale était sillonnée par un flot ininterrompu de gabarres transportant les marchandises Nantes et les avant-ports de Couëron, Paimbœuf et Saint-Nazaire ¹.

b) La naissance du siège de Lorient en 1782

Alors qu'ils ont abandonné les démarches visant à obtenir la translation de l'amirauté vannetaise pour demander l'établissement d'un Consulat ², les négociants lorientais apprennent en 1781 que le roi consent finalement à leur accorder un siège particulier d'amirauté. Alertés, les notables de Vannes adressent un placet au roi suggérant de fixer la résidence du lieutenant particulier à Lorient afin de contenter les négociants du port de commerce tout en désamorçant le processus qui s'est engagé aux dépens de leur ville ³. Cette solution médiane est donc provisoirement retenue. Enregistrées à Rennes le 19 juillet, les lettres patentes du 12 avril 1782 ordonnent le transfert d'une partie du siège de l'amirauté de Vannes à Lorient. Le texte indique que le lieutenant particulier, un substitut du procureur du roi et un commis du greffe devront désormais résider à Lorient et les procureurs inscrits au siège de Vannes devront y députer quatre d'entre eux pour assurer la représentation des parties. A l'usage, il devient vite évident que les magistrats vannetais ne peuvent assurer seuls les deux services. Les lettres patentes des 11 janvier 1783 et 2 décembre 1786 adoptent donc la solution définitive, tant redoutée des juges vannetais. Ils établissent à Lorient une

¹ - Nantes était un port peu profond qui ne pouvait accueillir les bâtiments d'un tonnage trop important. Sa position géographique en faisait une plaque tournante permettant d'écouler la production des marchandises de l'arrière-pays nantais et d'y importer symétriquement les denrées provenant d'Europe du nord et des colonies d'Amérique. L'intense trafic batelier permis par la navigabilité exceptionnelle de la Loire faisait remonter cet « arrière-pays nantais » jusqu'à la région lyonnaise. Le volume des échanges explique donc l'importance prise en aval par les ports obliques de Saint-Nazaire, Paimbœuf ou Couëron. Dans ces ports où s'arrêtent les navires à fort tirant d'eau, les capitaines attendent les gabarriers pour pouvoir décharger leurs cargaisons et repartir les cales pleines de produits nantais. Voir Gérard LE BOUEDEC, *Activités maritimes et sociétés littorales...*, *op. cit.*, p. 132 et s.

² - En dépit des retards et des frais causés par la distance séparant Vannes de Lorient et du Port-Louis, Pontchartrain avait refusé en 1697 d'obliger les officiers de l'amirauté à résider au Port-Louis, considérant que l'acquisition de leur charge s'était faite sous la condition expresse qu'ils pourraient habiter Vannes. Au cours du XVIII^e siècle, l'énervement des armateurs qui devaient engager de gros frais pour payer les équipages et les gardiens maintenus à bord des prises en attendant la venue d'officiers vannetais peu empressés, poussa à plusieurs reprises le commissaire ordinaire et l'intendant de Marine de Lorient à solliciter leur ministre, sans que celui-ci accède à leurs demandes.

³ - Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 568-569.

juridiction d'amirauté indépendante. Jusqu'à la Révolution, le nouveau siège aura autorité sur les ports de Lorient et du Port-Louis et sur le littoral compris entre la Laita et l'Étel ¹.

Section 2. La soumission du littoral au centralisme de l'État monarchique .

La séparation des pouvoirs n'étant pas consacrée par le droit et les institutions d'Ancien Régime, les agents du roi sont presque toujours des administrateurs dotés des attributions juridictionnelles correspondantes. Conçus comme les instruments permettant d'encadrer et d'orienter les activités du monde maritime civil ², les sièges d'amirauté sont ainsi dotés de compétences mixtes, nettement définies par l'ordonnance de la marine ³. Les attributions qui leur échoient font de leurs officiers les administrateurs au quotidien du domaine maritime. Le texte en fait aussi les juges naturels du monde marin désignés par le roi et l'Amiral pour maintenir l'ordre et rendre ponctuellement leur justice. Si, dans les faits, les fonctions administratives prennent une grande part de leur temps, les officiers n'en exercent pas moins fidèlement leurs attributions judiciaires qui leur assurent prestige et notabilité.

§ 1 - Les prérogatives administratives et sécuritaires des amirautés.

Dans le cadre de la politique mercantiliste adoptée par Colbert et ses successeurs, la monarchie absolue récupère et utilise les amirautés comme des organes de contrôle de l'armement et du trafic navals. Cette volonté d'orienter la marine et le commerce se traduit par un renforcement de la tutelle étatique sur le monde maritime, qui est progressivement assujéti à un régime administratif de plus en plus rigide. En soumettant systématiquement les navires, les marins et les populations du littoral à l'ordonnance de la marine et à l'abondante réglementation ultérieure, l'État entend surtout rationaliser à son profit l'utilisation du

¹ - La lenteur et les retards engendrés par l'érection de l'éphémère siège de Lorient avaient pour origine les difficultés soulevées par l'indemnisation des officiers de l'amirauté de Vannes dont la charge avait subi un préjudice important du fait de la réduction du ressort et de la perte du grand port de commerce. A titre d'exemple, le substitut de Lorient dut verser une indemnité de 6.000 livres au procureur du roi de l'Amirauté de Vannes (A.N., Fonds Marine, A¹ 132 et A¹ 139).

² - Comme le souligne R. Mousnier : « *Officiers de justice, de police, administrateurs, agents du pouvoir, les officiers d'amirauté veillaient à l'observation des traités de navigation et de commerce. Ils publiaient dans les ports les déclarations de guerre, les trêves, les traités. A ce sujet, ils recevaient des instructions des différents ministres. Ils travaillaient à limiter les privilèges des villes et des seigneurs. Ils poursuivaient les droits patrimoniaux le long de la mer et des rivières. Ils constituaient un organe de la centralisation politique et administrative en marche, un organe d'application de la politique économique mercantiliste et prohibitionniste.* » Roland MOUSNIER, *Les institutions de la France ...*, op. cit., t. II, p. 295.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre II.

domaine maritime et les activités économiques qui s’y déroulent, tout en permettant une surveillance efficace des côtes et des estuaires du royaume.

a) *La police du domaine et des activités maritimes.*

Dans les ports et sur les côtes où les amirautés ont la totalité de leurs pouvoirs de police¹, la mission dévolue aux officiers d’amirauté consiste d’abord à maintenir l’ordre et la propreté des zones portuaires et à vérifier le bon état des infrastructures maritimes. Les sièges tâchent également de faire respecter les formalités imposées aux particuliers pratiquant la navigation commerciale, la pêche et, en temps de guerre, la course aux ennemis de l’État.

➤ La police des ports et l’entretien des ouvrages maritimes.

Assurée par un maître de quai pour les sièges les plus importants², la police du port consiste surtout à faire respecter une certaine discipline aux équipages des navires utilisant les installations du lieu. Dans cette optique, les officiers veillent à ce que les navires soient convenablement amarrés aux anneaux et aux corps-morts du port³, ils vérifient que les bâtiments nécessitant des réparations utilisent bien les cales réservées au radoub et au calfatage des coques⁴. Ils s’assurent également que les marchandises déchargées ne restent pas indéfiniment en souffrance sur les quais du port¹.

¹ - Jusqu’à la Révolution, des communautés urbaines et certains seigneurs ont conservé des droits d’amirauté sur les ports ou sur les rivages de leur territoire. Ils touchent alors directement les taxes locales frappant les navires et les marchandises, mais ils doivent en contrepartie faire assurer la police des lieux et financer les ouvrages nécessaires à la sécurité des navigateurs. Par un arrêt du Conseil du roi du 6 juillet 1687, les maires et jurats bordelais ont ainsi obtenu une partie des prérogatives du siège d’amirauté de leur ville. Ils ont dès lors pu nommer aux fonctions de maître de quai, procéder à la levée des cadavres noyés, connaître les causes criminelles survenues dans l’enceinte du port de Bordeaux et l’entretien des égouts, tonnes, balises, ponts et quais situés sur leur juridiction restait donc à leur charge. En Bretagne, l’amirauté de Brest entame en 1738 une procédure devant la commission de vérifications des droits maritimes pour obtenir du seigneur de Léon qu’il cesse d’exercer ses anciens droits maritimes. Un arrêt du Conseil du roi du 4 avril 1775 déboute tout d’abord les officiers d’amirauté et confirme le duc de Rohan-Chabot dans ses droits. Le soutien apporté par l’Amiral aux officiers brestois aboutira à un revirement du Conseil qui rétablit les prérogatives de l’amirauté de Léon par un second arrêt du 22 mars 1783. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 139 et Joachim DARSEL, *L’amirauté de Léon...*, *op. cit.*, p. 142.

² - Ordonnance de la marine du mois d’août 1681, livre IV, titre II., articles 1 à 7.

³ - Ordonnance de la marine du mois d’août 1681, livre IV, titre I., article 3. Cette mesure vise à empêcher que les navires s’amarrent les uns aux autres, car cette pratique fréquente provoque des abordages et des avaries en cas de forte houle ou de vents violents.

⁴ - Ordonnance de la marine du mois d’août 1681, livre IV, titre II., article 5. Le radoub et le calfatage des coques étaient des opérations très courantes, mais la pratique anarchique de ces activités comporte trop de risques pour être officiellement tolérée par les sièges d’amirauté. Les innombrables fosses creusées dans les

.../...

L'ordonnance de la marine impose également aux officiers d'amirauté de prendre toutes les mesures permettant de préserver la salubrité des ports et havres qu'ils doivent conserver dans leur « *profondeur et netteté* »². Les magistrats s'acquittent de leurs obligations sanitaires en mettant à l'amende les capitaines et les équipages convaincus de s'être clandestinement débarrassés de leur lest³ ou d'avoir jeté des immondices dans l'eau du port⁴. En matière de sécurité, ils tentent de diminuer les risques d'incendie et d'explosion en faisant respecter l'interdiction d'allumer des feux sur les navires mouillés à quai⁵ et l'obligation de décharger la poudre à canon lors de l'arrivée dans le port⁶.

Pour faciliter la navigation à l'intérieur de leur ressort, les amirautés doivent impérativement installer et entretenir des « *feux, tonnes et balises* »⁷ dans les zones les plus dangereuses, maintenir les chemins de halage en état⁸ et faire procéder aux réparations des

grèves les rendaient impropres à tout autre usage et l'utilisation du feu pour fondre la poix et le goudron était évidemment des plus hasardeuses à proximité d'une multitude de navires en bois.

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre I., article 7. Au-delà de trois jours, les marchandises sont transportées et entreposées d'autorité dans un magasin du port, aux frais de leurs propriétaires.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre II, article 7.

³ - Les navires de commerce devaient généralement embarquer du lest à leur bord pour répartir équitablement le poids de leur cargaison et éviter de subir les inconvénients du roulis. Composé de sable ou de pierres, ce lest devenait encombrant à leur arrivée dans les ports où il les alourdissait inutilement et empêchait de charger les marchandises. Depuis le Moyen-Âge, le délestage « sauvage » pratiqué dans les estuaires et les ports était traditionnellement combattu par les autorités maritimes qui y voyaient un des facteurs de l'envasement des ports. Les peines prévues pour cette contravention allaient d'une amende de 500 livres jusqu'à la confiscation pure et simple de l'embarcation au profit de l'Amiral en cas de récidive. Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IV, articles 6 & 7.

⁴ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre I, article 1^{er}.

⁵ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre I, article 14.

⁶ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre I, article 6. Les poudres des différents navires étaient alors transportées dans un magasin prévu à cet effet et situé à l'extérieur de la ville. A défaut, le contrevenant démasqué encourait une amende de 50 livres. Les poursuites engagées en 1699 par l'amirauté de Saint-Malo contre un canonier du navire *Le pierre* démontrent le bien-fondé de ces précautions. Dans des circonstances demeurées mystérieuses, un des canons du navire, alors amarré au quai neuf de la ville, avait fait feu tuant un matelot de la barque *La Marie-Anne* mouillée à quelque distance (Procès-verbal de descente du 15 janvier 1699, A. D. I. V. 9 B 217).

⁷ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre I, article 3. Destinés à indiquer la menace des promontoires hérissés d'écueils, les rochers affleurants ou les hauts-fonds connus des riverains mais naturellement inconnus des étrangers, ces bouées et ces fanaux matérialisent les couloirs de navigation et les passes que les navigateurs peuvent emprunter sans risque de sombrer. En pratique, ils étaient très peu nombreux et rarement entretenus.

⁸ - Les chemins de halage étaient des sentiers aménagés le long des rivières navigables pour permettre de tirer les vaisseaux. Leur largeur étant traditionnellement fixée à vingt-quatre pieds de large et ils matérialisaient la partie de la berge soumise à l'autorité des amirautés. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 141.

ouvrages tels que les quais, les digues et les jetées ¹. Plus inattendu enfin, le dernier aspect de la vie portuaire soumis au contrôle de l'amirauté intéresse la vie nocturne des gens de mer, puisque l'ordonnance de la marine enjoint aux cabaretiers et aubergistes installés sur les quais de fermer leur établissement avant la nuit et de retenir jusqu'au lever du jour les clients qui s'y seraient attardés ².

➤ Le contrôle des activités maritimes

Souvent animées par les mêmes armateurs, qui les pratiquent alternativement au gré de la conjoncture économique et internationale, les trois grandes activités quotidiennement encadrées par les amirautés sont la navigation commerciale, la pêche et la course.

Dans les ports français des XVII^e et XVIII^e siècles, l'arrivée et le départ d'un navire de commerce sont inmanquablement accompagnés de lourdes formalités administratives. Entre le début et la fin de sa relâche, les officiers d'amirauté sont en effet tenus de vérifier l'origine du bâtiment, sa provenance, sa future destination, la qualité et le nombre de ses hommes d'équipage et passagers et la nature des marchandises qu'il transporte ou charge sur place. Pour cela, l'ordonnance prévoit dans un premier temps qu'ils recevront au greffe ³ les déclarations du maître du navire, avant de se livrer à des inspection du navire leur permettant d'en contrôler la véracité.

Obligatoire mais gratuit ⁴, le rapport constitue une formalité essentielle pour les sièges d'amirauté. Cette déclaration signale officiellement l'arrivée des navires et elle représente une

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre II, article 7.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre I., article 15. Conçu comme un frein aux désordres nocturnes si fréquents dans les ports du royaume, cet article prévoyait une peine de 50 livres d'amende et l'expulsion du tavernier en cas de récidive.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre X, article 10. En pratique, les *petits rapports* des navires pratiquant le cabotage peuvent être reçus dans les greffes des avant-ports où œuvrent de simples commis, tandis que les *grands rapports* concernant les caboteurs ayant un fait significatif à signaler, ou les navires voyageant au long cours, se font obligatoirement aux greffes principaux. Pour cela, les greffes principaux et ceux des avant-ports sont impérativement ouverts au public de 8 à 11 heures et de 14 à 18 heures, afin que les capitaines puissent plus commodément retirer leurs congés avant le départ, et faire leur déclaration de retour.

⁴ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre X, article 9. Dans les vingt-quatre heures suivant son arrivée, le capitaine ne peut procéder à aucun chargement ou déchargement de marchandises avant d'avoir effectué sa déclaration sous serment au greffe de l'amirauté. Ce rapport obligatoire ne donne lieu à aucun droit supplémentaire pour les commis ou officiers qui le reçoivent. Les archives criminelles des amirautés bretonnes ne font pas état de telles pratiques concussionnaires, mais il serait étonnant que la province n'ait pas connu ce type de prélèvement officieux. En Provence, les officiers d'amirauté augmentent arbitrairement les droits existants et, plus surprenant, créent de nouvelles taxes de leur propre autorité. C'est le cas du droit de *consulat*, prélevé en contrepartie de visites soi-disant effectuées pour rechercher les avaries, et du droit de *boite* qu'ils imposent aux navires étrangers. Voir Jean-Marc DAVID, *op. cit.*, p. 181.

source irremplaçable de renseignements. Ce rapport circonstancié retranscrit par le greffier en présence des magistrats du siège leur permet de savoir d'où vient le navire, en quels lieux il a relâché, la nature et la provenance des marchandises qu'il transporte, ainsi que le nom des différents propriétaires. Le maître de navire indique en outre tous les renseignements pouvant intéresser la marine royale, le nombre et la cause des décès survenus pendant le voyage, et précise, le cas échéant, dans quelles conditions a été réalisé l'inventaire des biens des marins ou des passagers morts en mer. Les officiers d'amirauté s'enquière également des désertions, des séditions et ou des éventuels larcins commis par l'équipage pendant le voyage ¹, ainsi que de l'état de l'artillerie et des armes du bord.

C'est également au cours de cet entretien que le maître du navire présente ses documents de bord aux officiers d'amirauté. Il produit ainsi le congé ², et éventuellement le passeport ³, en vertu duquel il est autorisé à naviguer, le rôle de l'équipage et des éventuels passagers, les certificats de marchandises ⁴ établis par les autorités du lieu qu'il vient de

¹ - Lorsque des faits de nature criminelle sont rapportés par le capitaine du navire (homicide, mutinerie, vol, pillage de prises...), cette déclaration de retour est un document essentiel permettant aux juges d'entamer la procédure. Source de renseignements quant à l'identité des accusés et des témoins, elle sert également de dénonciation formelle permettant de déclencher l'action du ministère public.

² - Le congé est l'autorisation préalable de naviguer délivrée par l'Amiral de France pour permettre à un navire de sortir d'un port du royaume. Théoriquement obligatoire pour tous les navires mâtés depuis l'ordonnance de 1373, cette formalité avait été instaurée pour taxer le commerce maritime et contrôler le trafic, notamment en temps de guerre. Le congé constitue en outre le certificat de nationalité du navire. Il permet par exemple aux sujets d'un État de hisser leur pavillon et de bénéficier des avantages qui en découlent (application des conventions internationales, respect du droit de la guerre en cas de prise, assistance des consuls lors des relâches à l'étranger...). Longtemps contesté dans les provinces récemment annexées comme la Bretagne ou la Provence, l'usage ne s'impose réellement qu'au XVII^e siècle à l'ensemble des navigateurs du royaume. En disposant qu' « *aucun vaisseau ne sortira des ports de notre royaume pour aller en mer, sans congé de l'amiral enregistré au greffe de l'amirauté de son lieu de départ, à peine de confiscation* », l'ordonnance de la marine ne fait que reprendre une pratique traditionnelle qui permettait aux autorités des pays maritimes de distinguer les honnêtes navires marchands des forbans naviguant pour leur propre compte. Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre X, article 1.

³ - Le passeport est une autorisation extraordinaire dérogeant au régime commun des congés habituellement accordés par l'Amiral. Manifestation solennelle du pouvoir souverain, il ne saurait être accordé que par le roi de France lui-même. Valin rappelle les conditions dans lesquelles il peut être octroyé : « (...) *le passe-port est la permission que le roi accorde, soit à des étrangers, sujets d'une puissance ennemie, de venir dans nos ports en temps de guerre ; soit aux françois lorsque la navigation est interdite en certains lieux, soit enfin aux amis, alliés ou neutres, d'aller en certaines circonstances à nos colonies où tout commerce leur est étroitement défendu.* ». Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 278..

⁴ - Ces certificats étaient établis par les autorités du dernier lieu où le navire avait relâché. Outre l'alcool ou le tabac de contrebande importés, *gabelous* et officiers d'amirauté traquent les marchandises stratégiques dont l'exportation est interdite ou réglementée. C'est le cas des armes, de certains matériaux de construction navale, des minerais, des produits chimiques, du papier, des vins ou des céréales. En temps de guerre ou de disette, le blé ne peut sortir du royaume qu'en vertu de passeport royaux, et après enquêtes, par crainte d'une spéculation des *accapareurs de grains*. Conformément aux théories mercantilistes qui y voient un appauvrissement national, le trafic des espèces monétaires est également prohibé.

quitter, et une copie des différentes conventions privées organisant la vente et le transport des marchandises de sa cargaison (chartes-parties, connaissements...). Une fois ces informations recueillies, des inspections complémentaires du navire sont effectuées, à l'arrivée et avant le départ, pour vérifier *de visu* la réalité des déclarations et documents fournis par le capitaine ¹. Dans les grands ports où résident généralement les officiers, ce sont les huissiers visiteurs ² qui s'acquittent de cette tâche. Dans les ports obliques du ressort, c'est le commis tenant le greffe d'amirauté qui procède à ces visites.

Outre la navigation commerciale, le deuxième secteur économique réglementé par les amirautés recouvre la pêche et toutes les activités annexes exploitant les ressources du monde maritime. La monarchie ayant toujours manifesté son souci de préserver la reproduction des espèces marines, les modes de pêche ont rapidement fait l'objet de restrictions détaillées, et les premières ordonnances maritimes en ont naturellement confié l'application aux amirautés. Les officiers devaient donc s'assurer du respect des règlements concernant des activités telles que la pêche du poisson en mer et en rivière, la pêche à pied, la conchyliculture ou la récolte du varech ³. Ils veillent donc par des visites régulières dans les ports et sur les côtes ⁴ à faire respecter le maillage minimum fixé par les ordonnances et les périodes légales de pêche. En pratique toutefois, seule la pêche côtière peut faire l'objet d'une surveillance effective par l'amirauté. La pêche de haute mer pratiquée à Terre-Neuve ou au large des côtes d'Islande

¹ - A l'origine, les officiers d'amirauté inspectant les navires en partance vérifiaient l'état des canons, prenaient le serment du capitaine qu'il n'avait pas de marchandises prohibées, avant de lui enjoindre de bien traiter son équipage et de ramener son artillerie. Au XVIII^e siècle, ces inspections routinières ont perdu de leur solennité et de leur intérêt dans la mesure où elles font souvent double emploi avec celles qu'effectuent les brigades des Fermes du roi à la recherche de produits de contrebande. Qu'elle soit véritablement effectuée ou purement symbolique, la dernière visite est toujours sanctionnée par la remise d'un procès-verbal contenant la liste certifiée des marchandises et des passagers transportés, ainsi que le montant des droits acquittés sur place. Le capitaine conserve ce document, qu'il joint à ses congés, passeports ou autres expéditions, afin de le présenter aux autorités de son port de destination.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre V, article 2.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre X, articles 1 à 5.

⁴ - Des témoignages concrets et vivants de ces inspections inopinées dans les villages de pêche du ressort de l'amirauté de Vannes sont notamment conservés aux archives départementales du Morbihan. Il s'agit des procès-verbaux décrivant les descentes des lieutenants, procureurs, greffiers et huissiers du siège traquant les filets prohibés dont les mailles ne respectaient pas la taille fixée par les ordonnances. Les officiers ne trouvaient généralement que des habitations vides, désertées par les hommes sortis en mer et par les femmes alertées qui craignaient d'être mises à l'amende. Les fouilles entreprises permettaient ainsi de découvrir toute sortes de filets et de carrelés interdits, dissimulés dans les champs et dans les haies alentour, sans qu'il soit toutefois possible d'en identifier les propriétaires avec certitude. Les engins prohibés étaient alors brûlés sur place et les rares contrevenants avérés (et présents) étaient verbalisés (A.D.M., 9 B 234 à 236).

n'est contrôlée qu'avant le départ, lors de l'octroi des congés ou lorsque les sièges enregistrent les conventions établies entre les armateurs et les équipages.

Enfin, l'industrie particulière de la course en mer constitue la dernière grande activité régie par les sièges d'amirauté. Statutairement soumise à l'autorisation du roi, qui délègue traditionnellement ce pouvoir discrétionnaire à son Amiral, la course impose aux particuliers désirant livrer cette guerre privée de prendre des lettres de commission auprès du grand officier de la couronne sous peine d'être considérés comme de vulgaires pirates ¹. Depuis la fin du Moyen-Âge, les amirautés interviennent au nom de l'Amiral pour procéder à l'instruction des prises effectués par les navires marchands reconvertis. Au cours des siècles, les procédures et les compétences des juges maritimes en matière de course sont modifiées par les ordonnances et les arrêts du Conseil du roi ². Jusqu'à la Révolution, les magistrats d'amirauté restent néanmoins les seuls habilités à inventorier les navires et les marchandises pris à l'ennemi et à procéder à leur vente par adjudication ³.

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre IX, articles 1 à 5. Aux classiques « commissions en guerre », accordées par l'Amiral à des particuliers qui ne pratiquent que la course, l'usage d'armer « en guerre et en marchandises » apparaît au début de la guerre de succession d'Espagne. Ce nouveau type de commission permettra à de simples navires marchands de pratiquer une course défensive ou de prendre les petits bâtiments ennemis qu'ils auront croisés en route.

² - A l'origine, les amirautés étaient compétentes pour instruire les procédures et juger de la validité des prises en premier ressort. Cette matière délicate laissant toutefois beaucoup de place aux tractations diplomatiques et aux contestations des armateurs concernés, la faculté de décider de la légitimité des prises est progressivement retirée aux juges inférieurs qui ne demeurent compétents que pour assurer l'instruction des prises et l'exécution des décisions prises au sommet de l'État. Depuis la première moitié du XVII^e siècle, les jugements sont donc privativement rendus par l'Amiral, ou le Grand Maître de la navigation, sur la base des procédures adressées par les amirautés. Face à l'ampleur et à la complexité de la tâche, l'habitude se prend de réunir autour de l'Amiral ou du Grand Maître une commission formelle d'assesseurs. Finalement les lettres patentes du 20 décembre 1659, ultérieurement confirmées par les règlements des 23 septembre 1676, 21 octobre 1688 et 9 mars 1695, officialisent ce Conseil des prises qui demeurera jusqu'à la Révolution l'institution chargée de juger de la validité et de la répartition des prises. Désormais, les amirautés ne jugeront plus en la matière, elles se contenteront de procéder aux instructions, de les transmettre au secrétaire général de l'Amiral et d'attendre les jugements rendus par le Conseil. Les membres siégeant au Conseil des prises sont des commissaires désignés par le roi, parmi les maîtres des requêtes et membres du Conseil du roi, qui œuvrent sous la présidence (toute symbolique lors de la minorité du titulaire) de l'Amiral de France. Les appels éventuels des jugements sont portés devant le Conseil des Finances. Les amirautés sont à cet égard devenues de simples organes administratifs, chargés de constituer les dossiers, de les envoyer à Versailles et d'exécuter sans délai les décisions rendues en procédant aux adjudications si la prise est bonne ou en remettant le navire et les marchandises aux propriétaires, si le Conseil a ordonné la mainlevée générale. Voir VALIN, *op. cit.*, t. II., p. 302-306, Auguste DUMAS, *op. cit.*, Jean DUMA, *op. cit.*, p. 131-135 et Florence LE GUELLAFF, *Une institution d'Ancien Régime à l'épreuve de la Révolution : le droit de la guerre de course*, Thèse Droit, Paris II, 1996, p. 12 et s.

³ - La répartition des parts entre le roi, l'Amiral, les propriétaires, les armateurs et les divers membres d'équipage (officiers majors, officiers marinières, matelots...) demeure un enjeu essentiel de cette activité, dont le détail dépend des mouvements de la réglementation et des stipulations passées entre les parties privées. Conformément à la pratique antérieure, le règlement du 5 octobre 1674 adjugeait au roi le tiers des prises avant d'être abandonné en 1688. Cette volonté d'épargner fiscalement les corsaires est toutefois de courte

.../...

b) La mission de surveillance des côtes du royaume.

Outre leurs tâches de police portuaire et fluviale, les amirautés ont reçu depuis leurs origines une mission générale de surveillance du littoral. Ces prérogatives dépassent le cadre administratif classique et traduisent bien les préoccupations sécuritaires et stratégiques du souverain. Les ordonnances royales successives leur demandent en effet de lutter contre les deux catastrophes majeures pouvant survenir sur les côtes : les invasions militaires et les naufrages qui jettent équipages et débris à la côte.

➤ La tutelle théorique sur les capitaineries garde-côtes.

Sous l'Ancien Régime, la surveillance et la défense des côtes sont principalement assurées par les forces militaires stationnées à l'intérieur et autour des places fortes du littoral. Intercalées entre ces bastions quasiment imprenables, les capitaineries garde-côtes composées de miliciens des paroisses astreintes au « guet de la mer »¹ ont pour mission de protéger les vastes bandes côtières intermédiaires, les estuaires et les ports modestes qui peuvent, malgré tout, permettre à l'ennemi de débarquer des troupes. Fixé par l'ordonnance de la marine et par divers textes ultérieurs, le service des officiers et des hommes de cette troupe occasionnelle²

durée puisque les difficultés financières obligent la monarchie à réintroduire un cinquième à son profit en 1694. Le reste de la part du roi dépend principalement de la nature des marchandises prises. Les Fermes soumettent en effet les cargaisons prises aux droits douaniers frappant habituellement les importations étrangères (droits sur les vins, tabacs, tissus, épices, *etc.*). Le taux est toutefois légèrement minoré pour ne pas décourager les armateurs. Au XVII^e et dans la première moitié du XVIII^e siècle, l'Amiral de France touche pour sa part un dixième sur le produit global brut des prises (ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre IX, article 32). Toutefois, afin de rendre la guerre de course plus attractive pour les particuliers sans bourse délier, la monarchie rogne de plus en plus sur les droits domaniaux de l'Amiral. L'édit du mois d'août 1743 commence ainsi par réduire ses revenus de manière significative en ne lui attribuant plus que le dixième des bénéfices nets des prises. Les Déclarations des 5 mars 1748 et 15 mai 1756 suspendent la levée du dixième pour la durée des guerres en cours et l'édit de septembre 1758 supprime « à perpétuité » un droit qui permettait au grand officier de décupler ses revenus en temps de guerre. Quant au partage du reliquat de la valeur des prises entre les armateurs et les membres d'équipage, il est laissé à la discrétion des parties, qui négocient et organisent généralement la répartition des bénéfices par actes authentiques avant le début de la campagne de course. Dans ce domaine considéré comme un espace de liberté contractuelle, les dispositions de l'ordonnance de la marine sont purement supplétives. Elles ne prévoient d'en attribuer deux tiers aux armateurs et un tiers à l'équipage qu'en l'absence de contrat de société (ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre IX, article 33). Sur le dixième de l'Amiral, voir Jean DUMA, *op. cit.*, p. 131-135.

¹ - Les milices bourgeoises, nées en Italie au XII^e siècle, s'étaient répandues en France sous la forme des compagnies de paroisse et des milices communales. L'institution s'était naturellement étendue des villes et des campagnes aux populations des zones côtières, pour qui on avait transformé le service demandé en une tâche de surveillance des rivages de leurs paroisses. Voir Alain BOULAIRE, « Garde-côtes et gardes-côte en Bretagne aux XVII^e et XVIII^e siècles », dans *Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne*, t. LXIX, 1992, p.307-317.

² - Le territoire de la milice garde-côte correspond depuis le règlement du 23 novembre 1701 aux paroisses
.../...

consistait à s'entraîner régulièrement et à se relayer aux corps de garde établis le long du rivage. De jour comme de nuit, ces sentinelles devaient scruter l'horizon à la recherche de voiles suspectes ¹.

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, le rôle initialement dévolu à l'Amiral au sein de cette institution est rapidement devenu plus honorifique qu'actif ². Les sièges d'amirauté conservent tout d'abord des prérogatives administratives avec l'obligation faite aux officiers garde-côtes de prêter serment en leur greffe lors de l'enregistrement de leurs commissions ³. Pour assurer la discipline et la continuité du service, les lieutenants d'amirauté nomment un « *clerc du guet* » chargé de contrôler l'assiduité des miliciens dans leurs fonctions et aux

situées à moins de deux lieues du rivage. A l'intérieur de cette circonscription côtière particulière, chaque capitainerie englobe plusieurs de ces paroisses, dont tous les hommes valides âgés de 18 à 60 ans sont théoriquement sujets au guet de la mer. Des exemptions notables existent, notamment pour les gens de mer (matelots déjà astreints au service des classes, charpentiers de marine, calfats, ouvriers des chantiers navals...) et les commis du roi ou de l'Amiral (receveurs royaux, employés des fermes, garde-côtes de l'amirauté...). Ces passe-droits font que cette tâche échoit, de fait, aux paysans du littoral. En temps de paix, le rôle des officiers garde-côtes consiste à donner à ces miliciens une discipline et une formation de base leur permettant de remplir leur rôle en cas de conflit et de débarquement ennemi. Les convocations aux exercices d'entraînement, naturellement effectués les dimanche et jours de fête, sont très impopulaires et donnent lieu à de nombreuses vexations.

¹ - A partir de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les conflits avec l'Angleterre laisseront toujours les côtes françaises à la merci des incursions britanniques. Avec la Provence, la Bretagne demeure une des provinces les plus exposées aux attaques navales et aux débarquements de troupes ennemies (*machine infernale* lancée sur Saint-Malo en novembre 1693, nouveau bombardement en juillet 1695, débarquement de 10.000 hommes à Camaret en juin 1694, débarquement de 7.400 hommes à Lorient, descentes à Houat et Hoëdic puis bombardement de Quiberon en 1746, occupations de Cancale, Paramé et Saint-Servan en juin 1758, débarquement de 10.000 hommes à Locmaria, capitulation et occupation de Belle-Île d'avril 1761 à 1763). Dès la fin du XVII^e siècle, le nombre de capitaineries garde-côtes existant entre le Couesnon et l'estuaire de la Loire est régulièrement renforcé. Notamment entre 1676, où il n'en existe que sept, et 1692, où la province en compte alors vingt-six. En 1694, tirant les leçons de la bataille de Camaret, Vauban tentera également d'améliorer le recrutement des soldats et des cadres des milices garde-côtes qui s'étaient alors révélées indisciplinées et insuffisamment entraînées. Voir Michel VERGE-FRANCESCHI, *La marine française au XVIII^e siècle*, S.E.D.E.S., 1996, p. 219 et Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 282.

² - Jusqu'au XVII^e siècle, le guet de la mer et la nomination des officiers garde-côtes sont laissés à l'entière discrétion de l'Amiral et du Grand Maître de la navigation (édit de mars 1584, article 8). Aux termes de l'édit d'octobre 1669 rétablissant la charge d'Amiral, de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 (livre I, titre I, article 14) et du règlement du 23 novembre 1701, la surveillance des côtes est toujours du ressort de l'Amiral, mais le roi se réserve désormais la faculté de nommer les officiers garde-côtes. En outre, le règlement du 12 mai 1696 fait passer les capitaineries sous les ordres directs des gouverneurs généraux et des commandants de provinces. Voir VALIN, *op. cit.*, t. II., p. 519 et s.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre V, article 1. Les officiers garde-côtes doivent à cette occasion acquitter un droit d'enregistrement proportionnel à leur grade. Cette formalité sera même maintenue entre 1705 et 1716, lorsque la monarchie décide de transformer en charges vénales ces fonctions qui étaient traditionnellement accordées sous forme de commissions. Les édits créateurs de février 1705, juillet 1707, septembre 1709 et avril 1713 avaient tenté de rendre ces offices plus attractifs en levant l'interdiction faite aux capitaines garde-côtes de connaître des naufrages, et en accordant même à leurs titulaires le dixième du bris des vaisseaux ennemis naufragés sur leurs côtes et une portion du bris des navires amis récupérés par leurs soins.

revues périodiques. Les rapports de ce commis permettent ensuite d'infliger des amendes aux absentéistes ¹. Jusqu'à la Révolution ², les lieutenants doivent en outre assister aux grandes revues annuelles qu'organisent les capitaines garde-côtes pour vérifier la discipline et l'équipement de leurs troupes ³. Cet encadrement administratif est complété par le règlement du 2 mai 1712 qui dote les officiers d'amirauté d'une compétence judiciaire réservée pour juger des crimes de droit commun commis par les miliciens lors de leurs tours de garde ⁴.

➤ La sauvegarde royale sur les personnes et les biens jetés à la côte.

Ce n'est qu'à partir du XVI^e siècle ⁵ que le souverain français décide de légiférer en vue d'abolir le pillage d'épaves et, dit-on, la mise à mort des naufragés survivants qui accompagnent inmanquablement les sinistres survenus sur ses côtes ⁶. On trouve donc dans

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre VI, articles 1, 3 et 4. Le garde-côte défaillant s'expose à une amende de 30 sols pour sa première absence puis à une amende laissée à la discrétion du lieutenant d'amirauté en cas de récidive. La recette de ses amendes est ensuite confiée au *clerc du guet*, qui les remet au greffe de l'amirauté, où le procureur les affecte théoriquement à l'entretien du corps de garde.

² - D'un faible intérêt militaire, perçue par les populations comme un service inique exigé de la monarchie absolue, l'institution de la milice garde-côtes ne survivra pas plus à l'Ancien Régime que celle de l'amirauté. Sa suppression est officialisée par le décret de l'Assemblée législative du 9 septembre 1792.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre V, article 3. La grande revue annuelle est fixée par l'ordonnance au premier mai de chaque année. La présence des officiers d'amirauté lors de ces manifestations apparaît moins comme une inspection que comme une réminiscence de l'époque où l'Amiral inspectait et commandait les compagnies gardes-côtes du royaume.

⁴ - Aux termes de l'ordonnance de la marine, les amirautés peuvent connaître de tous les délits commis par les miliciens « *tant qu'ils seront sous les armes* ». Toutefois, le règlement du 2 mai 1712 « *sur le service, la discipline et la justice de guerre des compagnies de la milice garde-côtes* » leur retire les crimes commis en temps de guerre en créant des conseils de guerre spéciaux. La tâche des amirautés consiste surtout à réprimer les rares infractions de droit commun commises par les garde-côtes pendant leur service habituel (homicides, violences, pillages de bris...). C'est le cas, par exemple, lors du procès intenté en 1695 par les officiers de l'amirauté de Vannes contre deux miliciens gardes-côtes nommés Josso et Dréano. Les deux hommes sont poursuivis pour avoir accidentellement tué un de leurs camarades en se disputant à proximité du corps de garde d'Arzal (interrogatoires du 23 juillet 1695, A.D.M. 9 B 239).

⁵ - Le premier essai législatif de réglementation des naufrages à mettre au crédit de la monarchie absolue est l'œuvre de François 1^{er}. Celui-ci promulgue en février 1543 une ordonnance disposant que les effets recueillis lors des naufrages seront conservés à la disposition des propriétaires pendant un an et un jour et qu'à défaut de réclamation, ces biens seront alors partagés entre l'Amiral, le roi et les sauveteurs. Resté sans effet, ce premier texte est relayé quarante ans plus tard par l'ordonnance de mars 1584, par laquelle Henri III renforce la protection des marins et semble réellement établir le droit de réclamation des propriétaires d'effets naufragés. Créés à la même époque, les sièges royaux d'amirauté sont à cet égard la représentation et les instruments du pouvoir central renaissant, dans un domaine où il entend affirmer son autorité en imposant aux seigneurs et aux populations du littoral l'appropriation régaliennne du droit de bris. Voir notamment Etienne TAILLEMITE, « Les ordonnances de la marine au XVI^e siècle », dans Philippe MASSON et Michel VERGE-FRANCESCHI (dir.), *La France et la mer...*, op. cit., p. 177-192.

⁶ - Au cours de l'ère gallo-romaine et du haut Moyen-Âge, la question des naufrages ne semble pas avoir été envisagée par d'autres textes que ceux des empereurs Hadrien et Antonin. A l'époque féodale, les
.../...

les textes de cette époque, repris par l'ordonnance de la marine ¹, la double finalité du droit de bris de l'Amiral qui tend à la fois à protéger la vie des équipages et l'intérêt immédiat des propriétaires de navires, tout en préservant ceux du roi et de l'Amiral au cas où les effets n'auraient pas été réclamés dans le délai prescrit par l'ordonnance de la marine.

Plutôt contraignante, la procédure idéale imposée par la réglementation traduit la conception que le souverain veut désormais inculquer à ses sujets en matière de naufrage. Les effets jetés à la côte ne sont plus une manne providentielle destinée à améliorer les revenus d'un fief ou le quotidien des riverains. Ce sont des biens matériels identifiables que le roi et l'Amiral ordonnent à tous de sauver et de conserver, en attendant que le propriétaire légitime se manifeste. L'assimilation de ces nouveaux réflexes par les riverains reposera sur l'aptitude des officiers d'amirauté à faire appliquer la législation.

Dans les premiers temps du naufrage ou de la découverte des débris, les riverains doivent porter secours aux personnes survivantes ² et avertir immédiatement les officiers d'amirauté dont ils dépendent ³. Avant la venue des magistrats, les paroissiens du littoral doivent normalement se rendre sur les lieux pour travailler au sauvetage et empêcher les

interdictions antérieurement faites au fisc impérial et aux riverains de s'approprier les effets naufragés sont reprises sous forme de sanctions spirituelles à l'encontre des populations prédatrices du littoral et des seigneurs qui tendent à en faire un droit exclusif. En l'absence d'un pouvoir temporel fort, l'anathème et l'excommunication sont alors les seules sanctions brandies par l'église romaine pour tenter de proscrire des pratiques jugées contraires à la morale chrétienne et aux intérêts du commerce. Voir GUYOT, *op. cit.*, t. XII, p. 24 et VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 580-582.

¹ - La consolidation définitive du principe de sauvegarde royale sur les personnes et les biens jetés à la côte est opérée par l'ordonnance de la marine qui énonce solennellement que le souverain français prend sous sa « *protection & sauve-garde les vaisseaux, leurs équipages & chargemens qui auront été jetés par la tempête sur les côtes de notre royaume, ou qui autrement y auront échoué, & généralement tout ce qui sera échappé du naufrage.* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 1.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 2. Cet article promet en outre la peine capitale irrémissible aux individus convaincus d'avoir mis à mort des survivants.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 3, 19 & 20. Le respect de cette obligation de prévenir l'amirauté dans un délai de vingt-quatre heures doit être assuré par la nomination d'un *garde de l'amirauté* au sein de chaque paroisse ou seigneurie. Théoriquement pourvus sur commission de l'Amiral, ces postes n'attirent souvent aucun candidat en raison de la difficulté de la tâche (rondes régulières, hostilité des riverains...) et du peu de revenus escomptés (salaires souvent limités aux journées passées à travailler aux naufrages...). Les officiers d'amirauté n'ont souvent d'autre choix que de commettre eux-mêmes un homme de confiance qu'ils chargent de surveiller les effets rejetés par les flots ainsi que les pêcheries et le maillage des filets de pêche. Lors des sinistres survenus sur les côtes d'une paroisse, le garde de l'amirauté s'il en existe, le syndic ou encore le curé de la paroisse envoient à la ville un habitant chargé d'une missive annonçant la nouvelle aux magistrats de l'amirauté. Lors du naufrage d'un navire resté inconnu à la côte de Beuzec-Capcaval en novembre 1776, les officiers de l'amirauté de Quimper sont prévenus par un mendiant envoyé par le recteur de la paroisse de Plomeur (procès-verbal de descente des 20-28 novembre 1776, A.D.F. B 4476).

pillages¹. Souvent tardive, notamment en Bretagne où la taille des ressorts d'amirauté retarde messagers et officiers, l'arrivée des gens de l'amirauté marque le début de la procédure officielle. Avec la participation plus ou moins volontaire des riverains qu'ils réquisitionnent², les officiers mènent à bien les opérations de sauvetage. Ils tâchent de mettre la main sur les documents du navire, ils interrogent les éventuels rescapés et dressent l'inventaire des marchandises qu'ils font transporter et entreposer dans des bâtiments loués à des particuliers pour l'occasion³. Lorsque les effets naufragés ont été mis à l'abri et inventoriés, les officiers prennent les mesures provisoires nécessaires à leur conservation, ou bien procèdent à des ventes anticipées si la nature de la cargaison l'exige⁴. Pour les éléments de la structure du navire et les marchandises non périssables, le stockage est assuré pour permettre aux propriétaires de bénéficier du fameux délai d'un et d'un jour que l'ordonnance leur laisse pour se faire connaître auprès de l'amirauté⁵. Si au terme de ce délai, aucune des personnes

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 4.

² - A peine de 25 livres d'amende, les *voituriers, charretiers & mariniers* requis par les officiers d'amirauté (ou par les personnes intéressées au naufrage) doivent se présenter sur les lieux avec leur matériel pour participer au sauvetage et au transport des débris et marchandises récupérés. Le nom des personnes employées était retranscrit sur un rôle tenu par le greffier d'amirauté. Cette liste servait sur place à faire l'appel chaque matin et au terme des opérations, elle permettait de payer aux sauveteurs les salaires calculés sur la base des journées ou des *marées* effectivement travaillées. Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, articles 7 et 8.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 6. Ce scénario idyllique n'est bien entendu jamais respecté à la lettre par des riverains, qui ont bien souvent travaillé pour leur propre compte avant l'arrivée des autorités.

⁴ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, articles 13, 14 et 15. Les officiers peuvent ordonner l'adjudication immédiate de denrées périssables ou endommagées par le naufrage (beurre, fruits secs...). Il leur est aussi possible d'imposer au gardien du bris de procéder à des réparations ou à une remise en état des effets qui lui sont confiés. Variables selon la nature de la cargaison, ces opérations peuvent consister à faire sécher des marchandises trempées par l'eau de mer (tissus, café, tabacs...) ou encore à faire réparer des tonneaux risquant de se disjoindre. On trouve un exemple de ces mesures conservatoires lors du naufrage du navire espagnol *Le Saint Jean-Baptiste et les trépassés* naufragé à Beuzec-Capcaval en mars 1778. Les officiers de l'amirauté de Quimper avaient fait procéder au « *raccommodage et rabattage des futs [de vin] sauvés* » qui avaient ensuite été classés par les « *experts degustateurs* » en trois catégories : « *les bons, les moins amarins et ceux qui le sont tout à fait* » (Procès-verbal des 26 mars-10 avril 1778, A. D. F. B 4478).

⁵ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, articles 21, 24 & 25. Ce délai de réclamation court du jour de la « *publication* » officielle du naufrage, ce qui veut dire qu'il commence le jour où l'avis du sinistre a été donné aux prônes des paroisses du port et des villes les plus proches. Les propriétaires ou leurs représentants (consuls étrangers, négociants locaux dûment mandatés par acte authentique...) doivent alors présenter les originaux des factures, connaissements, chartes-parties, ou polices d'assurance en leur possession pour établir la preuve de leur propriété sur les marchandises. Ces vérifications effectuées, la restitution s'opère par le prononcé de la mainlevée par l'amirauté qui la subordonne toutefois au paiement des frais de garde et de justice engendrés par le naufrage.

intéressées au naufrage ne s'est manifestée, les juges d'amirauté sont alors autorisés à procéder à l'adjudication des biens considérés au profit du roi et de l'Amiral ¹.

Outre des ballots de marchandises et des débris de navires, la mer et les rivières maritimes charrient bien souvent des cadavres dont l'origine n'est toujours aisée à déterminer. Qu'elles soient consécutives à des naufrages ou liées à de plus sordides affaires criminelles survenues à terre, ces sinistres découvertes imposent une procédure identique aux riverains et aux officiers d'amirauté. La réglementation impose à la personne qui a découvert le « *corps noyé* » de le tirer à l'abri du flot et d'en avertir immédiatement les officiers d'amirauté ². Ceux-ci doivent alors descendre sur les lieux avec un chirurgien-juré pour l'examiner ³, déterminer la cause de la mort, procéder à la répartition des effets trouvés sur lui ⁴ et le faire

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV , titre IX, article 26. Aux termes de cet article, la vente judiciaire doit donner lieu au partage du prix à part égale entre le roi et l'Amiral. Toutefois, ce principe initial n'est plus guère respecté au XVIII^e siècle que par l'Amiral qui touche scrupuleusement son droit de bris. Dans les lieux où il exerce souverainement le sien, le monarque a généreusement abandonné sa part au trésorier des invalides de la marine, et dans les provinces ou seigneuries où le roi n'a pas imposé son droit d'épaves, la moitié du prix de vente revient aux particuliers qui ont conservé leurs prérogatives féodales. C'est notamment le cas en Normandie, où l'ordonnance de la marine maintient expressément le privilège les seigneurs riverains qui continuent de bénéficier de l'article 596 de la coutume de la province leur accordant un « droit de Varech » traditionnel sur les effets « *que l'eau jette à terre par tourmente & fortune de mer, ou qui arrivent si près de terre, qu'un homme à cheval y puisse toucher avec sa lance...* ». Cité par VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 657 . Voir aussi Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV , titre IX, articles 37 à 44.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV , titre IX, article 32..

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre II, article 8 et *ibid.* livre IV , titre IX, article 32. Lorsqu'elles étaient très éloignées de leur ville, ces levées de cadavres imposées par l'ordonnance étaient considérées comme de véritables corvées par les lieutenants d'amirauté. Peu intéressés par les maigres vacations forfaitairement accordées pour ces fastidieuses enquêtes, ceux-ci n'hésitaient souvent pas à se déporter pour y échapper. Cette pratique avait pour conséquence de faire assumer cette tâche aux simples conseillers, ou bien, par ordre décroissant dans le tableau de la juridiction, au doyen des avocats ou aux autres membres du barreau. Lors des grandes chaleurs estivales, le silence ou la venue tardive des officiers chargés de lever les cadavres inquiète souvent les autorités locales (maires, syndics, prêtres...). Prévenu à la fin de l'été 1784 que plusieurs cadavres empuantissent les grèves d'Erqui, Pléherel et Plevenon, le maire de Saint-Brieuc rappelle les juges de l'amirauté à leurs devoirs : «... *il netoit point à sa connaissance que la mer eut laissé de débris a la cote ce qui doit faire craindre que les corps ne soient des corps pestiférés jettés à la mer par des batiments infectés de maladie contagieuse, il est de votre sagesse et de votre prudence messieurs d'empêcher que l'air maléfique ne se répande, rien n'est plus propre à le faire que de laisser les cadavres pourrir sans être inhumés, en conséquence, le bureau de santé seroit davis que le siège rendit une sentence qui ordonna aux agents de lamirauté riverains des endroits ou la mer avoit déposé des cadavres de les faire inhumer aussitôt quils avoient connaissance quil en a été jetté à la cote...* » (Lettre du 8 septembre 1784, A. D. C. A. B 3755).

⁴ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV , titre IX, articles 35 et 36. Les vêtements sont partagés entre les riverains qui ont découvert le corps et ceux qui l'ont transporté au cimetière, à moins qu'on ne les cède aux curés pour rémunérer le service religieux. En revanche, les objets de valeur comme les pièces de monnaie, les bijoux ou autres, connaissent un régime identique à celui des effets naufragés, puisqu'ils sont déposés au greffe de l'amirauté, conservés un an et un jour et vendus au profit du roi et de l'Amiral, « *les frais de justice & de l'inhumation préalablement pris* ».

inhumer dans la cimetière de la paroisse s'il arbore des signes distinctifs de catholicité (médaille de baptême, chapelet...) ¹. Cette tâche de police du rivage est un excellent révélateur de l'imbrication des compétences des officiers d'amirauté. En cas de meurtre avéré, ces derniers doivent quitter le simple domaine sanitaire et administratif et s'engager dans la voie judiciaire pour tâcher d'identifier, d'appréhender et de juger le criminel coupable de ce forfait.

§ 2 - Les attributions judiciaires des amirautés

Conçues par l'ancien droit comme un complément indispensable de leurs activités administratives, les compétences judiciaires des amirautés recouvrent en fait l'ensemble du contentieux ayant un rapport direct ou indirect avec la mer. Dans l'auditoire où ils arborent leur robe noire de magistrats, les officiers supérieurs ne se contentent plus d'administrer le quotidien du domaine maritime, ils renouent alors avec la pratique processuelle en exerçant le pouvoir justicier du roi et de l'Amiral. L'étendue des attributions des tribunaux d'amirauté impose même à ces avocats de formation de posséder un sérieux bagage juridique. Au cours des audiences tenues au palais, les parties débattent souvent de points de droit complexes, propres aux matières civiles, commerciales et criminelles du monde maritime.

a) La prépondérance des causes de droit privé

L'absence de dispositions de droit privé est longtemps demeurée un des principaux paradoxes de la législation maritime française ². En dépit du large contentieux engendré et de

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, articles 34 et 35. Lorsque le cadavre est totalement inconnu des paroissiens, l'inhumation peut être très sommaire. Les officiers d'amirauté ou leurs substituts ordonnent alors souvent aux fossoyeurs d'ensabler le corps à l'endroit même où il a été découvert et autopsié. Voir les nombreuses *levées de cadavres* conservées parmi les archives des amirautés de Vannes (A.D.M., 9 B 255-257) et Saint-Brieuc (A.D.C.A., B 3752-3761).

² - Du XIV^e au XVI^e siècle, les ordonnances maritimes donnent une large place au droit public et au droit pénal qui préoccupent alors prioritairement la monarchie et justifient l'existence de l'Amiral. Le droit privé n'est qu'implicitement évoqué par les textes qui l'englobent, sans autre précision, parmi les « *faits de ladite mer et dépendance* » (ordonnance du 7 décembre 1373, art. 3) ou « *les matières de la mer* » (ordonnance du 2 octobre 1480). La prédominance des affaires de droit civil et commercial sur le droit pénal ne fait pourtant aucun doute si l'on étudie l'activité juridictionnelle des amirautés. L'inégalité se manifeste premièrement par le petit nombre d'affaires criminelles annuellement traité par les amirautés, qui ne peut en aucun cas être comparé au volume des causes de droit privé, dont le règlement monopolise l'ordre du jour de la majorité des audiences. En outre, la majorité des hommes de loi considère souvent avec dédain les procédures répressives réputées peu lucratives, confidentielles et souvent répétitives comparées aux procès de droit privé qui assurent, eux, de confortables vacations et une plus grande notoriété (publicité des débats, enjeux économiques et financiers importants, technicité des matières civiles ou commerciales...). Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. VI, p. 848 et vol. X, p. 825.

la place privilégiée qu'il occupe dans l'esprit des juges d'amirauté, il faudra attendre la promulgation de l'ordonnance de la marine de 1681 pour que l'importance des questions relatives au droit commercial, civil et social soit officiellement consacrée par un texte.

➤ La manne du contentieux maritime civil et commercial.

Avec le développement des échanges internationaux et coloniaux, la grande chance des amirautés vient de leur qualité de juges naturels du contentieux commercial maritime. Cette compétence exclusive leur assure à la fois de solides revenus et une haine indéfectible de la part des juges consulaires. En matière civile et commerciale, les juges d'amirauté tranchent essentiellement des litiges contractuels nés d'actions en annulation, en résolution ou en exécution des conventions maritimes. En dépit de la multiplicité des types de contrats et de la particularité de certaines clauses ¹, les conventions concernant plus spécifiquement les navires peuvent être distinguées des stipulations consacrées au transport des marchandises et aux assurances. L'ordonnance donne ainsi une compétence absolue aux amirautés pour se prononcer sur les contestations survenues lors de la construction (coque, agrès, apparaux...), de l'avitaillement (fournitures destinées à l'équipage et à l'entretien...) ou de la cession des navires (ventes privées, adjudications) ². Avec l'aide éventuelle d'experts, les juges doivent alors évaluer les diverses malfaçons commises par les architectes navals et charpentiers de marine, déterminer la qualité des fournitures mises en cause ou encore statuer sur les motifs invoqués par les vendeurs et acheteurs de navires pour ne pas exécuter leurs obligations.

Le transport des marchandises par voie de mer ayant généré et perfectionné ses propres coutumes et conventions au cours des siècles, la majorité des actes privés soumis au contrôle des juges d'amirauté sont des chartes-parties ³, des connaissements ¹ ou, jusqu'au

¹ - Si l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 prévoit et encadre minutieusement un grand nombre de situations contractuelles, le caractère largement supplétif de certains articles permet également une grande liberté de stipulation pour les parties désireuses de personnaliser leurs engagements. Conjuguée au renouvellement des pratiques économiques du monde maritime, cette tolérance à l'égard de l'autonomie de la volonté soumet aux juges d'amirauté un domaine du droit particulièrement vivant, où foisonnent clauses et usages imprévus qu'il leur faut interpréter en permanence.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre II, article 1^{er}.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre I, articles 1 à 6. Aussi appelés affrètements sur les côtes du ponant ou nolissements dans les ports méditerranéens, ces chartes-parties sont en fait des contrats de louage convenus entre un affréteur et un maître de navire pour transporter des marchandises d'un lieu à un autre. Inutiles pour les petites embarcations naviguant dans le ressort d'une même province, où une simple facture et un accord verbal suffisent aux parties, les chartes-parties sont plutôt réservées aux négociants voulant commercer au long cours et transporter de grandes quantités de fret. Ces actes passés sous seing privé ou devant notaire mettent à la disposition du *chargeur* un espace convenu, indiqué en quintaux ou en tonneaux. Ils doivent impérativement comporter le nom du navire, son port d'origine, les noms des maîtres et

.../...

début du XVIII^e siècle, des contrats à la grosse aventure ². Si les difficultés juridiques soulevées par les chartes-parties concernent plutôt les clauses *intuitu personae* ³ que les mentions légales imposées par l'ordonnance, le contenu des connaissements fait parfois l'objet de contestations, assorties de demandes en réparations en cas de disparition de marchandises ou de dommages subis par la cargaison ⁴. En cas de fortune de mer, la société particulière créée par les contrats à la grosse aventure déclenche souvent des conflits relatifs aux conditions permettant au preneur de ne pas rembourser le capital ou de ne pas participer aux frais courants du voyage ⁵.

De toutes les conventions commerciales attribuées par l'ordonnance aux tribunaux maritimes, les contrats d'assurance constituent une source de conflits juridiques largement

affréteurs, le lieu et le moment prévu pour la décharge et le prix convenu. L'ordonnance laisse les parties libres d'y ajouter des conditions supplémentaires.

- ¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre II, articles 1 à 6. Par rapport à la charte-partie qui apparaît comme une convention globale réservant par avance au chargeur un espace dans les cales du navire, les connaissements, ou polices de chargement, en sont les contrats particuliers d'application prévoyant de transporter diverses marchandises déterminées en utilisant l'espace ainsi mis à disposition. Les connaissements doivent mentionner le nom du navire, celui du chargeur et du destinataire, la qualité et la quantité des marchandises embarquées, la marque significative qui y est apposée, les lieux de départ et de destination du navire et enfin le prix convenu pour le fret. Ces documents, plus fidèles et circonstanciés que les chartes-parties, constituent le véritable engagement du maître de navire et à ce titre, les juges les considèrent comme les principales pièces probantes au cours des procès.
- ² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre V, articles 1 à 18. Il s'agit de contrats spéciaux associant un prêteur (*donneur*) à un armateur ou un maître de navire cherchant un investisseur (*preneur*) en vue de mettre sur pied une expédition commerciale. L'opération, souvent risquée pour le donneur à la grosse, consiste à avancer une somme d'argent permettant d'armer un navire et d'acheter des marchandises à haute plus-value. Le preneur s'engage quant à lui à transporter ces marchandises aux lieux les plus favorables pour y commercer et rembourser à son retour le capital majoré d'un fort taux d'intérêt. Contrat aléatoire par nature, la somme prêtée n'était plus due par le preneur si le navire venait à disparaître par « cas fortuit », ou par la réalisation des risques prévus par la convention.
- ³ - En septembre 1752, l'amirauté de Marseille décide ainsi de la validité d'une stipulation précisant que le maître du navire, chargé de denrées périssables, perdrait son *fret* (prix convenu) s'il ne partait pas dans les délais fixés par la charte-partie. Cité par VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 623.
- ⁴ - En pratique, les maîtres de navires transportant d'importantes quantités de marchandises ne pouvaient vérifier personnellement l'exactitude de tous leurs connaissements, ils tâchaient donc de modérer leur responsabilité en ajoutant à leur signature les mentions *sans approuver* ou *que dit être*. Cette précaution était parfois payante comme l'atteste une décision de l'amirauté de Marseille du 22 juillet 1751 déchargeant un capitaine dont un connaissement portait comme rempli de noix de muscade un baril qui ne contenait que de la simple ferraille. Cité par VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 634.
- ⁵ - L'article 16 du titre de l'ordonnance consacré aux contrats à la grosse aventure prévoit qu'à défaut de clause contraire, le donneur participera aux frais provoqués par les *grosses avaries* (rachats ou jets de marchandises, remboursement de mâts ou de cordages coupés dans l'intérêt du navire...). Une sentence de l'amirauté de Marseille du 21 janvier 1750 précise ainsi que la contribution au rachat ne peut être prélevée, *ipso jure*, sur le capital donné à la grosse avant que le donneur n'ait été mis officiellement en demeure de contribuer. Cité par VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 19.

envisagée par le texte royal ¹. Complément indispensable du grand commerce, la garantie contractuelle des sinistres maritimes connaît un tel essor, que peu de voyages au long cours ne s'engagent depuis le XVII^e siècle sans que les associés aient préalablement souscrit une police couvrant les biens ou les fonds mis en œuvre. En conséquence, le défaut de paiement des primes par l'assuré ² ou, en cas de réalisation du risque assuré (prise, incendie, naufrage, échouement...), les litiges quant à la valeur de la cargaison ³ ou bien le refus catégorique des assureurs de procéder au versement des indemnités convenues ⁴ condamnent bien souvent les parties à saisir l'amirauté ⁵.

La diversité des domaines placés sous l'autorité des juges d'amirauté leur interdit également d'ignorer les subtilités du droit commun. Les ordonnances leur attribuent ainsi plusieurs questions d'ordre successoral concernant les gens morts en mer ⁶, les procédures

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre VI, articles 1 à 74.

² - Conformément à une jurisprudence commune, la sentence du siège de La Rochelle du 7 septembre 1754 rejette ainsi l'action d'un négociant rouennais qui refusait de régler sa prime et demandait l'annulation du contrat d'assurance maritime sous prétexte qu'il avait été conclu par son commissionnaire rochelais à un prix supérieur à celui prévu par son mandat. Les juges confirment la validité de la convention tout en condamnant le mandataire à acquitter l'excédent de la prime. Cité par VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 32-33.

³ - Au terme des opérations de sauvetage et de stockage d'effets naufragés, certaines marchandises initialement sauvées des flots sont parfois trop abîmées pour être réutilisées ou vendues. En cas de litige entre assurés et assureurs sur l'état véritable de la cargaison, les parties peuvent alors demander une expertise authentifiée par la présence des juges d'amirauté. La disparition au large de Royan de la barque *La Marie-Françoise* d'Argenton, perdue alors qu'elle convoyait du vin de Bordeaux pour le compte de la direction des Devoirs de Quimper, donne un bon exemple de ce type de litiges. A la demande du directeur des aides de Quimper désireux de « *faire constater juridiquement l'état du vin [...] pour assurer ses reprises vers ses assureurs* », les officiers de l'amirauté de Cornouaille descendent ainsi au Port Launay, en compagnie des *experts gourmets* respectifs des parties, pour assister à une très sérieuse séance de dégustation de vin partiellement *amariné* (Procès-verbal de descente au Port Launay du 18 septembre 1779, A. D. F. B 4479).

⁴ - En période de guerre, les assureurs augmentent singulièrement leurs primes pour intégrer l'accroissement des risques de prise ou de destruction courus par les navires marchands. Ils contestent également les demandes d'indemnisation lorsque la perte du navire résulte d'une manœuvre délibérée du capitaine pour éviter que son navire ne tombe entre les mains de l'ennemi. Une sentence de l'amirauté de Marseille du 27 avril 1748 condamne ainsi les assureurs à rembourser le propriétaire bordelais du navire *L'espérance*, incendié par l'équipage pour échapper aux navires ennemis qui l'avaient encerclé près des côtes espagnoles. Voir VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 75.

⁵ - Les polices d'assurance conclues en matière maritime contiennent généralement une clause de soumission à l'arbitrage. Perçue comme un mode de règlement rapide et peu onéreux des conflits, la sentence arbitrale devait toutefois être acceptée par les parties en cause et homologuée par l'amirauté compétente pour avoir force exécutoire. Entérinés par l'amirauté de Saint-Malo, plusieurs exemples d'avis arbitraux rendus par des négociants pour régler des différends soumis par leurs pairs figurent ainsi parmi les minutes du greffe de la juridiction. (A. D. I. V. 9 B 282, 353 et 356).

⁶ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre XI, articles 1 à 11. Le texte se contente toutefois d'attribuer aux juges maritimes le contrôle de la validité formelle des testaments rédigés en mer (textes olographes, actes rédigés par l'écrivain ou par le capitaine, contresing apposé par trois parents ou témoins...) et la répartition des biens du défunt qui se trouvaient à bord au temps du décès. Excepté le cas des marchands ou des officiers voyageant avec une pacotille personnelle importante, les procédures successorales

.../...

relatives au bornage des propriétés privées jouxtant les quais et les grèves, et généralement toutes les actions en responsabilité visant à obtenir une réparation civile pour des préjudices subis en dehors d'une situation contractuelle (dommages résultant d'abordages entre navires, parties procédant à l'ordinaire pour être indemnisées d'infractions commises sur le domaine maritime ¹...)

➤ Les conflits nés des contrats entre équipages et armateurs.

Les officiers doivent également statuer sur les problèmes d'un droit que l'on dirait aujourd'hui social, en réglant les conflits portant sur les contrats d'engagement des gens de mer et les conventions qui en dérivent ². Les litiges portés à leur connaissance naissent au retour et concernent presque exclusivement le paiement des salaires, parts et autres primes stipulées avant le départ entre armateurs, officiers et matelots. Les audiences d'amirauté reçoivent ainsi les actions engagées par les corsaires contestant la répartition des bénéfices, les demandes des héritiers des marins morts en mer réclamant le versement de leurs salaires ou encore les contestations des marins congédiés avant terme ³. Enfin, dans le contentieux particulier des « *pacotilles* » ⁴, que la législation et les mentalités intègrent assez logiquement

d'amirauté ne concernent que les seuls effets personnels des personnes décédées au cours du voyage. Elles ne portent donc que sur une fraction minimale du patrimoine du *de cujus*, dont la véritable succession, mobilière et immobilière, continue d'être réglée sous le contrôle des juridictions civiles ordinaires.

¹ - En matière d'injures verbales ou réelles, les parties empruntent souvent la voie ordinaire qui permet aux adversaires de se faire face et d'intervenir à l'audience. Lorsqu'elles agissent au « petit criminel », leur but est généralement de discréditer l'adversaire auprès de ses voisins et de ses proches en obtenant contre lui des décrets, publiquement notifiés à son domicile, qui l'obligeront à se présenter devant le juge pour subir un interrogatoire. En outre, comme nous le verrons dans notre développement consacré aux atteintes aux personnes, la conversion des procédures criminelles en procès civils est souvent prononcée par les juges d'amirauté pour régler les affaires d'insultes publiques ou de violences légères.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre IV, articles 1 à 21.

³ - Les motifs amenant un capitaine de navire à se séparer d'un officier ou d'un matelot sont innombrables au cours d'une campagne de pêche, de course ou lors d'un voyage au long cours. Les contestations surviennent au retour, lorsque les armateurs et propriétaires refusent d'acquitter les gages dus aux marins renvoyés pour insubordination ou alcoolisme, ou lorsqu'ils renâclent à payer l'intégralité des gages garantie par l'ordonnance de la marine aux matelots blessés ou tombés malades au cours du voyage.

⁴ - A l'époque médiévale, où les marins ne touchent pas de rémunération préalablement établie, la coutume maritime leur accorde traditionnellement le droit de transporter gratuitement, à l'aller et au retour, des marchandises qu'ils revendent pour leur compte. Cet avantage, appelé *portée* ou *ordinaire*, n'est toutefois pas du goût des armateurs et propriétaires de navires du XVII^e siècle qui y voient un anachronisme – ils payent des gages pleins à leurs hommes – et un risque pour leur propre cargaison devenue secondaire dans l'esprit de l'équipage. La *portée* gratuite coutumière est donc interdite par l'ordonnance de la marine, qui impose désormais aux marins d'obtenir un *port permis* de leur employeur, stipulé dans le contrat d'engagement, pour pouvoir continuer à charger des marchandises sans acquitter le fret. La *pacotille* consiste donc pour les marins à utiliser ce port permis, théoriquement personnel et incessible, pour transporter des marchandises appartenant à des tiers afin de les revendre sur le parcours du navire. Le profit dégagé est généralement

.../...

aux problèmes liés aux engagements ¹, l'amirauté tranche les innombrables querelles connexes engagées entre les armateurs ou propriétaires de navires et les membres d'équipage, accusés de favoriser leur commerce particulier aux dépens de la cargaison.

b) La juridiction pénale de l'amirauté

Bien qu'elle ne soit que furtivement mentionnée par les manuels d'histoire du droit qui préfèrent logiquement insister sur le caractère administratif et commercial dominant des amirautés ², la compétence criminelle des tribunaux maritimes demeure aux XVII^e et XVIII^e siècles un pan symbolique de leur activité. Fondée sur le pouvoir disciplinaire traditionnel de l'Amiral sur les gens de mer, l'action répressive des amirautés repose sur un article de l'ordonnance de la marine de 1681, volontairement vague, qui leur confie la connaissance des « *pirateries, pillages & désertions des équipages & généralement de tous les crimes & délits commis fur mer, ses ports, havres & rivage* » ³. A ces attributions très générales, il faut bien sûr ajouter les nombreuses dispositions pénales particulières dispersées dans l'ordonnance, les textes répressifs ultérieurs spécifiques au monde maritime et la législation criminelle ordinaire du royaume, dont la synthèse permet de cerner la nature des infractions soumises au juge maritime.

Un code pénal maritime n'ayant jamais existé au plan formel, l'élaboration d'une classification s'impose pour pouvoir clairement appréhender l'ensemble des infractions du monde maritime d'Ancien Régime. Combinée à l'analyse de la jurisprudence concrète des

partagé à moitié entre le marin-commerçant et le propriétaire. Tolérée par les armateurs, cette pratique provoque des conflits entre équipages et employeurs lorsque les *pacotilleurs* dépassent le port permis stipulé ou quand ils chargent des marchandises à l'insu des armateurs ou des propriétaires du navire.

¹ - Ces facilités accordées par les propriétaires à certains des membres d'équipage, officiers et matelots, apparaissent effectivement comme des primes à l'embauche, destinées à capter les meilleurs éléments. Variables selon la destination du navire et l'importance du *port permis* accordé, les compléments de salaires escomptés par les officiers et marins reentraient naturellement en ligne de compte au moment de la signature de leur engagement.

² - Les compétences pénales des amirautés sont souvent peu ou mal connues. Dans son manuel, Emile Chenon confond par exemple la compétence criminelle des amirautés et la justice militaire de la Royale : « *en septembre 1673, Louis XIV ayant créé des conseils de guerre spéciaux pour l'armée de mer, la compétence des amirautés se trouva restreinte à la navigation et au commerce maritime, spécialement aux prises effectuées en mer, ainsi qu'il est nettement spécifié par la grande ordonnance de la marine de 1681. Les amirautés devinrent ainsi des juridictions simplement administratives et commerciales* ». L'ordonnance de mars 1673 retire leur compétence judiciaire commerciale aux amirautés jusqu'en 1679, mais elle ne retranche pas leurs prérogatives criminelles aux juges maritimes. Voir Emile CHENON, *Histoire générale du droit français public et privé des origines à 1815*, Librairie du Recueil Sirey, Paris, 1929, p. 537.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre II, article 10.

amirautés, la compétence résultant des différents textes législatifs maritimes et criminels permet ainsi de mettre en lumière le dualisme de leur activité répressive. Les officiers d'amirauté apparaissent à la fois comme les censeurs d'une délinquance classique, qui leur échoit seulement en vertu d'une compétence territoriale absolue sur la mer et ses dépendances, mais aussi comme les juges privilégiés d'une criminalité inhérente aux seules activités maritimes.

➤ Les crimes ordinaires commis sur le domaine maritime.

En se fondant sur les intérêts sociaux respectifs protégés par la législation criminelle et maritime du royaume, il est schématiquement possible de dégager trois types d'infractions dévolues à toutes les juridictions de haute justice. Au hasard des dossiers de droit commun, les juges d'amirauté ont en effet pour mission de sanctionner les crimes menaçant l'État et ceux qui portent atteinte aux particuliers dans leurs biens ou dans leurs personnes.

La protection judiciaire de l'autorité de l'État passe par l'instruction de procès divers où s'expriment les impératifs religieux, économiques et militaires de la monarchie française des XVII^e et XVIII^e siècles. Les amirautés sont ainsi chargées de juger les religionnaires et les « Nouveaux Convertis » capturés en tentant d'émigrer vers les pays du Refuge ¹. Elles défendent les intérêts économiques du pays en participant par exemple à la lutte contre l'introduction sur le territoire de contrebande ² ou de fausse monnaie. Elles sanctionnent les actes d'intelligence avec l'ennemi commis par les équipages de la marine marchande ³.

¹ - A partir de 1680, les violences, vexations et interdictions de toutes sortes provoquent un exode massif des religionnaires français vers les pays protestants voisins. L'édit de Fontainebleau révoquant l'édit de Nantes et la législation antiprotestante ultérieure s'efforceront donc de stopper cette hémorragie en condamnant lourdement les candidats à l'émigration capturés au cours de leur tentative de fuite. Les bailliages et sénéchaussées seront donc chargés de juger les fugitifs capturés à l'intérieur des terres, notamment près des frontières continentales avec la Suisse et les États allemands, tandis que les amirautés devront instruire le procès des religionnaires arraisonnés en mer ou arrêtés dans les ports de la façade atlantique et de la Manche.

² - Le jugement des contrebandiers important ou exportant leurs marchandises par voie maritime fut longtemps considérée comme une compétence indiscutable des amirautés. Toutefois au XVII^e siècle, les fermiers et les juges des traites n'ont cessé de réclamer au roi un contentieux rendu très lucratif tant par l'ampleur du phénomène que par le montant des confiscations et des amendes infligées. Après une période d'âpres contestations judiciaires, sanctionnée entre 1689 et 1703 par plusieurs arrêts du Conseil du roi favorables aux amirautés, l'Amiral finit par accepter de transiger avec les fermiers généraux en acceptant de leur céder son droit sur les amendes et confiscations contre une rente annuelle de 20.000 livres. Cette solution est officialisée par le règlement du 25 mai 1728, qui attribue aux adjudicataires des Fermes l'initiative des procès et le produit des amendes et saisies, tout en organisant une procédure judiciaire conjointe associant l'intendant et les officiers d'amirauté. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 144-145.

³ - En temps de guerre, la discipline et les impératifs militaires envahissent progressivement l'ensemble du monde maritime. Outre les matelots et les officiers civils que les bureaux des classes ont massivement intégrés pour constituer les équipages de la marine royale, cette mobilisation concerne aussi les navigateurs

.../...

Comme le reste de la société d'Ancien Régime, le monde maritime n'est pas non plus épargné par le vol. Constitués d'éléments de construction onéreux (cordages, poulies, pièces métalliques ...), chargés d'effets de valeur (cargaisons, coffres des marins...) et « désertés » par les équipages descendus à terre, les navires marchands en relâche ne peuvent que susciter la convoitise des délinquants de toutes sortes. Si les larcins commis en mer par l'équipage ne font guère l'objet de poursuites ¹, à terre en revanche, le vol et le recel et d'effets provenant des entrepôts, des chantiers navals ou des navires ² sont devenus une véritable institution dans les villes portuaires. Outre ces prélèvements périodiques sur les marchandises en transit dans leur port, les juges d'amirauté doivent aussi punir les incendies de navires, durement réprimés en raison du danger couru par les ports tout entiers.

Milieu hostile, « extrême » dirait-on aujourd'hui, mais vital et pourvoyeur de richesses, la mer et ses dépendances ont toujours été le théâtre d'affrontements violents. Qu'ils soient bourgeois, portefaix, marins, bateliers, pêcheurs ou paysans du littoral, les justiciables d'amirauté tirent paradoxalement leur subsistance d'un milieu aussi immense que l'océan en travaillant sur des espaces très réduits, simultanément exploités par de nombreux concurrents ³. Dans un monde aussi « rugueux », cette compétition permanente débouche

qui ont réussi à conserver un emploi civil. Sans parler des corsaires qui sont quasiment assimilés à des militaires, les équipages des navires de pêche et de commerce sont ainsi tenus de ne pas quitter les convois escortés par les vaisseaux du roi, ils doivent opposer le maximum de résistance en cas d'attaque et enfin, ils doivent refuser de donner des renseignements stratégiques aux ennemis qui les auront capturés. En cas de manquement à ces obligations, ils s'exposent à être jugés pour trahison par les tribunaux civils d'amirauté.

¹ - Plusieurs facteurs expliquent certainement cette relative inexistence de procédures judiciaires à l'encontre des membres d'équipage coupables de vols. La fréquence des larcins et la rigueur des procédures criminelles auraient tout d'abord rendu néfaste une véritable répression en faisant longuement incarcérer des matelots qui demeurent en France une main d'œuvre rare. Les armateurs et les officiers majors leur préfèrent donc des modes de règlement à la fois plus expéditifs et plus consensuels. Lorsqu'ils sont découverts sur le champ, les auteurs de vols subissent des châtiments corporels de nature disciplinaire, (cale, fouet...) administrés par, ou sur ordre des officiers, et si voleur n'est pas identifié, le dommage financier infligé à la cargaison peut aussi être intégré dans les frais du voyage ou compensé par une déduction du prix de la chose volée sur l'ensemble des salaires de l'équipage.

² - En dépit des divers types de vols déjà prévus par les ordonnances criminelles du royaume, qui suffisent à qualifier les divers larcins commis sur le domaine maritime, l'ordonnance crée une variété spécifique de vol en condamnant les individus coupables d'avoir dérobé des « *cordages, ferrailles ou ustenciles de vaisseaux étant dans les ports* » (flétris d'une ancre et bannis à perpétuité du lieu de leur forfait). L'interdiction faite aux marins de vendre ce type d'effets sans permission de leur capitaine et la menace d'une peine corporelle contre les riverains convaincus d'avoir acheté ou conservé des effets volés sont censées prévenir ce commerce parallèle. Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre I, articles 16, 17 et 18.

³ - Dans les ports, les armateurs sont contraints de partager avec leurs homologues rivaux les emplacements portuaires, les quais et la main d'œuvre des portefaix pour ranger et décharger les navires. En mer, les équipages voyageant au long cours sont confinés plusieurs mois d'affilée dans des bâtiments inconfortables, où les conflits de personnes et les tensions sociales sont naturellement exacerbés par la mauvaise qualité des provisions, la promiscuité et l'obligation de se soumettre au pouvoir hiérarchique. Sur les rivières maritimes

.../...

inévitablement sur des conflits violents, que l'on règle entre soi et de manière souvent musclée. En volume d'affaires, les violences et les injures constituent donc, sans surprise, l'essentiel des infractions pénales jugées par les tribunaux maritimes. Enfin, lorsque des homicides, des infanticides ou des crimes sexuels sont commises ou découverts sur leur ressort, l'application de la législation répressive ordinaire du royaume est également confiée aux juges d'amirauté.

➤ Les crimes spécifiquement maritimes.

Il s'agit en l'occurrence d'infractions presque instinctivement réservées aux amirautés, de délits si particuliers qu'ils apparaissent dans les seuls textes législatifs et réglementaires maritimes et qu'ils font rarement l'objet de revendications de la part des autres juridictions royales. Pour plus de clarté, l'on peut distinguer les infractions liées aux naufrages des navires des crimes commis dans l'exercice des fonctions de la marine marchande.

Les risques naturels inhérents à la navigation (tempêtes, brumes, écueils ...) suffisent généralement à expliquer la majorité des naufrages et échouements de navires. Toutefois, lorsque le sinistre résulte d'une manœuvre humaine volontaire ou négligente, la législation d'Ancien Régime prévoit de sévères sanctions envers les hommes qui l'ont causé. Les personnes visées par l'ordonnance de la marine sont alors le capitaine, que l'on peut soupçonner de baraterie ¹, les pilotes de navires et les lamaneurs, que leur spécialisation rend prioritairement responsables en cas d'incident ² et les mythiques naufrageurs ³, dont les forfaits supposés hantent l'esprit de tous les navigateurs.

et sur les côtes, gabarriers et pêcheurs empruntent les mêmes routes pour faire transiter les marchandises ou exploiter les zones de pêche connues, et les rencontres inamicales faites sur l'eau prennent souvent un air de joute aquatique. Sur l'estran enfin, les esprits s'échauffent parfois lorsque les paroissiens du littoral travaillent côte à côte au ramassage du varech et se disputent l'exclusivité d'une récolte.

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre I, article 36. Cette manœuvre délibérée d'un maître de navire provoquant *par malice* la perte de son bâtiment fait généralement partie d'un plan visant à obtenir le remboursement de sa valeur en vertu des contrats d'assurance pris sur le navire et sur la cargaison.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre IV, article 7 et livre IV, titre III, article 18. L'ordonnance distingue les pilotes de navires, officiers marinières et membres d'équipage, des pilotes lamaneurs qui vivent à terre et ne montent à bord qu'à l'arrivée des navires afin de les diriger dans les passes ou les rivières dangereuses. Outre l'interdiction d'exercer à l'avenir commune aux deux professions en cas de sinistre involontaire, les premiers n'encourent qu'une peine d'amende en cas de naufrage provoqué par ignorance ou négligence, tandis que les seconds risquent la fustigation.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 45. Les individus convaincus d'avoir allumé des « feux trompeurs » sur les côtes pour attirer les navires et provoquer leur perte devaient être punis de mort. Leur corps supplicé devait ensuite être attaché à un mât planté par le bourreau sur les lieux où ils avaient allumé leur faux signaux.

Lorsque le naufrage survient suffisamment près des côtes, une multitude d'effets issus du navire ou de la cargaison est jetée par le ressac sur le rivage. Les flots et les grèves des paroisses recouvertes de bris déclenchent naturellement la convoitise, ou plutôt la frénésie des riverains qui se ruent au pillage par familles entières. L'ordonnance de la marine prévoit de châtier les individus convaincus d'avoir mis à mort les survivants parvenus à terre ¹, mais elle tente surtout de freiner l'ardeur des pillards habitués à faire main basse sur les débris ² et sur les effets des naufragés noyés ³.

En dehors des actions ayant provoqué ou suivi les naufrages, l'ancien droit maritime vise toute une série de pratiques délictueuses dont la répression échoit naturellement aux amirautés. La piraterie est devenue aux XVII^e et XVIII^e siècle un phénomène essentiellement colonial, contre lequel luttent surtout les autorités militaires et les amirautés établies outre-mer ⁴. Les juges métropolitains connaissent bien plus fréquemment des causes relatives aux désertions ⁵ et aux mutineries ¹ qui surviennent à bord des navires de la marine marchande.

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 2. L'ordonnance enjoint aux riverains de porter secours aux personnes qui sont parvenues à regagner la côte par leur propres moyens. Les naufragés survivants étant placés sous la sauvegarde du souverain, leur meurtre est naturellement considéré comme odieux et sacrilège par le texte royal qui prévoit le dernier supplice pour ceux qui oseraient s'en rendre coupables. Nous étudierons plus loin les éléments fournis à ce propos par les procédures criminelles de naufrages instruites par les amirautés bretonnes, afin de vérifier si les habitants du littoral armoricain des XVII^e et XVIII^e siècles trucident réellement les marins jetés à la côte.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 5. Le pillage et le recel d'effets naufragés pour son compte personnel était prohibé sous peine d'être poursuivi à l'extraordinaire. Outre la restitution des biens pillés, les riverains encouraient la peine civile du quadruple assortie, selon les cas, d'une peine corporelle.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 32. Révélateur des pratiques macabres que nous étudierons plus en détail dans notre section consacrés aux détroussements de cadavres, cet article interdit aux riverains de dépouiller les corps de leurs vêtements et des biens de valeur qui s'y trouvent, et de les enfouir dans le sable pour dissimuler leur forfait.

⁴ - Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la présence permanente des flottes militaires près des côtes européennes a repoussé la piraterie proprement dite aux confins des empires coloniaux ou sur les routes commerciales qui y mènent. Outre les contraintes matérielles liées à la distance et à la méconnaissance des diverses îles servant de base de repli aux forbans, leur puissance de feu et le rôle d'auxiliaires qu'ils jouent parfois lors des guerres coloniales empêchent très longtemps de pouvoir mettre fin aux agissements des pirates, qui ponctionnent durement le trafic commercial entre la métropole, les colonies américaines et les divers comptoirs indiens et africains. En Europe, nous le verrons, les juges maritimes français sont plutôt confrontés à des crimes contraires à l'intérêt national, ou au droit de la guerre, que les ordonnances assimilent explicitement à des actes de piraterie pour stigmatiser leur auteurs et justifier la gravité de la peine encourue. Voir Philippe JACQUIN, *Sous le pavillon noir, pirates et flibustiers*, coll. Découverte, éd. Gallimard, 1988, 192 p. et Gérard A. JAEGER (dir.) *Vues sur la piraterie des origines à nos jours*, coll. Approches, éd. Tallandier, 1992 (notamment Etienne. TAILLEMITE, « La découverte de l'Amérique et l'expansion de la course », p. 97-105, Philippe JACQUIN, « L'âge d'or de la grande piraterie », p. 118-131 et Patrick. VILLIERS, « Regards sur l'économie de la piraterie et de la course aux Antilles et dans le Ponant de Louis XIV à Louis XVI », p. 167-179.

⁵ - A l'instar des crimes survenus sur les vaisseaux du roi ou à l'intérieur des arsenaux militaires, les désertions .../...

Chaque période de guerre étant synonyme de reprise de la course, les officiers sont enfin tenus d'engager les poursuites civiles et criminelles à l'égard des corsaires soupçonnés d'avoir pillé les navires ennemis ².

Section 3. Justice et police, critères de la compétence *ratione persone*

Conséquence logique de l'étendue de leur compétence matérielle, la portée de la compétence *ratione personae* des officiers d'amirauté diffère symétriquement selon le domaine où ils interviennent. Quoique l'ancien droit ne fasse pas une telle distinction, – l'idée de justice comprend alors celle de police –, ils agissent tantôt comme des administrateurs au sens strict, tantôt comme les magistrats du monde maritime. Au titre de leurs fonctions administratives et sécuritaires, leur tutelle formelle ou disciplinaire est très logiquement

de la marine royale commises en cours de campagne sont passibles du Conseil de guerre (Ordonnance de la marine royale du mois d'avril 1689, livre IV, titre I). En revanche, lorsque les matelots désignés par les bureaux des classes ne se présentent pas dans les ports de guerre du département où ils ont été convoqués (Brest, Rochefort, Toulon...), cette désertion est du ressort des tribunaux d'amirauté qui doivent les condamner en 20 livres d'amende. Si les conscrits persistent malgré tout dans leur refus de servir le roi, les amirautés et les commissaires de la marine collaborent pour les faire arrêter et conduire en prison, où ils restent enfermés un mois, à titre punitif. Au terme de cette réclusion, ils sont alors embarqués sur un navire du roi, où ils effectuent le service dû, sans toucher aucune solde au cours des six premiers mois (Ordonnance de la marine royale du mois d'avril 1689, livre VIII, titre II, article 2). Pour ce qui est de la marine marchande, l'ordonnance de la marine prévoit un régime général distinguant la simple absence des engagés au moment du départ du navire et la désertion caractérisée des marins quittant clandestinement le bord au cours du voyage. La première situation apparaissant davantage comme un refus des marins d'honorer leur engagement, elle n'est sanctionnée que par la restitution des avances et l'obligation théorique de servir le temps prévu sans toucher de gages. La désertion *stricto sensu* est en revanche considérée comme un crime grave passible d'une peine corporelle (Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre VII, article 3). Au cours des conflits des XVII^e et XVIII^e siècles, ce dispositif est toutefois insuffisant pour pallier la versatilité des marins engagés à bord des corsaires qui ne se gênent guère pour prendre plusieurs engagements, toucher les avances correspondantes et quitter le bord au cours des relâches de leur navire ou lors du rapatriement séparé des prises. Les ordonnances royales s'amoncellent donc pour protéger les armateurs contre ces pratiques et rapprocher le statut des corsaires du régime militaire (Ordonnances des 31 octobre 1691, 25 novembre 1693, 25 mars et 15 novembre 1745 ...).

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre VII, article 7. Les séditions individuelles et collectives des équipages sont naturellement prohibées par l'ordonnance, qui punit de mort le matelot coupable d'avoir *frappé le maître les armes à la main*. Contrairement à la marine royale où le fait de *lever la main* sur le maître suffit à constituer une mutinerie, cette dernière exigence suppose théoriquement une véritable tentative de meurtre sur son supérieur ou un soulèvement violent pour justifier une poursuite à l'extraordinaire devant l'amirauté.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre IX, articles 6 & 20. L'ordonnance pose le principe interdisant aux équipages de piller les marchandises provenant de la cargaison du navire ou les effets de valeur trouvés dans les coffres de l'équipage et des passagers. Comme en matière de pillage de bris, les coupables encourent la restitution, la peine civile du quadruple et une punition corporelle. Le texte prévoit également une peine corporelle pour ceux qui tentent de dissimuler ces *divertissements* frauduleux en détruisant ou en jetant à la mer les documents de bord permettant d'inventorier précisément la cargaison (chartes-parties, connaissements, factures...).

réservée aux gens de mer ou aux personnes exerçant des fonctions liées au monde maritime. En matière judiciaire en revanche, où leur compétence est théoriquement absolue, ils peuvent statuer sur les affaires maritimes évoquées par tous types de justiciables.

§ 1 - Un domaine réservé : la police des gens de mer et des esclaves

Outre leurs missions visant à assurer le service public d'amirauté et la surveillance du domaine maritime, les magistrats ont également un droit de regard sur l'ensemble des métiers de la mer. Ce suivi administratif passe par le contrôle des effectifs et des compétences des gens de mer auquel s'ajoute la gestion des statuts des diverses catégories professionnelles du monde maritime. La notion de « gens de mer » recouvre assez logiquement une population plus hétéroclite et moins compartimentée que celle du monde professionnel terrien. Parmi les divers métiers maritimes exercés par des individus souvent polyvalents, capables de changer d'activité en fonction de la conjoncture ou de la saison, l'on peut tout de même distinguer les pêcheurs et gabarriers des paroisses du littoral et des estuaires, les officiers et matelots voyageant au cabotage ou au long cours et les artisans et ouvriers travaillant sur les chantiers navals. Inquiète de l'augmentation de la population noire vivant en métropole, la monarchie étendra au XVIII^e siècle la police de l'amirauté aux esclaves vivant en France ou débarquant des colonies.

a) Le contrôle des métiers de la pêche côtière et de la construction navale.

A la différence des jurandes, maîtrises ou communautés de métiers soumises à l'autorité des juridictions de police ordinaire ¹, les corporations locales regroupant les pêcheurs côtiers ² ou les membres des professions paramaritimes ³ (charpentiers de marine ,

¹ - Voir Thierry MULLER-HAMON, *Les corporations en Bretagne au XVIII^e siècle*, Thèse Droit, Université de Rennes 1, dactyl., 503 p., 1992.

² - Absents sur de longues périodes, les marins-pêcheurs pratiquant la lointaine pêche saisonnière des morues, harengs et baleines connaissent une situation plus proche de celle des marins voyageant au long cours, et il ne peuvent durablement participer aux activités des corporations qui supposent une présence permanente. Nous regroupons donc sous cette dénomination générale les pêcheurs locaux travaillant près des côtes à bord de petite embarcations, les pêcheurs à pied ramassant crustacés, coquillages et goémon sur l'estran et enfin les *parquiers* exploitent les pêcheries où des pièges capturent le poisson lors du reflux. Voir Gérard LE BOUEDEC, *op. cit.*, p. 5-6 et 257.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre II, article 11. Ce texte pose le principe de la compétence générale des officiers d'amirauté à recevoir « *les maîtres des métiers de charpentiers de navire, calfateurs, cordiers, tréviers, voiliers & autres ouvriers travaillant seulement à la construction des bâtiments de mer & de leurs agrès et apparaux* ». L'activité des cordiers ne se limitait toutefois pas à la réalisation de câbles ou de haubans destinés à l'équipement des navires, et contrairement aux dispositions de l'ordonnance,

.../...

voiliers, calfats) résultent de la volonté des rédacteurs de l'ordonnance qui les ont placés sous la coupe des juges maritimes ¹. Dans les villes et paroisses où ces maîtrises existent effectivement, les officiers d'amirauté sont chargés par l'ordonnance de la marine de comptabiliser les effectifs ² et de s'assurer que les corporations fonctionnent conformément aux intérêts du roi et du commerce maritime ³. Les amirautés contribuent au recrutement en mettant en apprentissage des enfants issus des hôpitaux des villes maritimes ⁴, elles procèdent à la réception des charpentiers, calfats, voiliers et pêcheurs admis à devenir maîtres ⁵, elles fixent par ordonnance le montant des salaires officiels et vérifient les comptes annuels ⁶. Les lieutenants assistent généralement à l'élection annuelle des « *gardes-jurés* » ⁷ et des « *prud'hommes* » ⁸ qui représenteront la profession. Qu'une communauté existe ou non, leur

ceux-ci n'étaient donc jamais reçus par les amirautés mais par les sièges de police des villes concernées. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 152.

- ¹ - Il existe toutefois des exceptions locales comme à Bordeaux, où les jurats de la ville exercent la plupart des droits d'amirauté, et à Nantes où la prévôté s'est vue accorder le privilège de recevoir les calfats par un arrêt du parlement de Bretagne du 6 octobre 1695. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 591.
- ² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre V, titre VIII, articles 2 & 3. L'amirauté doit tenir et mettre à jour des la liste des pêcheurs de son ressort. L'ordonnance prévoit ainsi qu'au Carême de chaque année, les deux plus anciens maîtres-pêcheurs de chaque paroisse enverront un rôle des pêcheurs qui y vivent. En outre, les maîtres pêcheurs doivent déposer le rôle de leur équipage au greffe de l'amirauté pour pouvoir obtenir leur congé annuel.
- ³ - Comme toutes les professions touchant à la navigation, ces métiers sont jugés vitaux pour le commerce et la défense du pays, ils font donc l'objet d'une attention toute particulière des autorités. L'édit du mois d'août 1669 interdit ainsi aux ouvriers et aux maîtres-artisans des chantiers navals d'émigrer et de s'établir à l'étranger à peine de la vie. Cette peine sera implicitement commuée en une peine de galères à perpétuité par l'ordonnance du 15 avril 1689 qui prévoit de leur infliger la peine prévue pour les déserteurs de la marine royale.
- ⁴ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre IX, articles 4 & 5.
- ⁵ - Dans les lieux où ces professions sont effectivement organisées en maîtrises, l'article 96 de l'ordonnance de mars 1584 prévoit que les charpentiers et calfateurs peuvent y accéder après une période d'apprentissage de trois ans, sanctionnée par la réalisation d'un « *chef-d'œuvre* » devant les « *maîtres-gardes* » de l'Amiral. Depuis l'ordonnance de 1681, les maîtres pêcheurs côtiers doivent être reçus par l'amirauté à la maîtrise au petit cabotage, comme les autres patrons de chaloupe ou de chasse-marée.
- ⁶ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre V, titre VIII, article 6. Dans les ports suffisamment importants pour que les communautés de pêcheurs y élisent des prud'hommes, ces derniers sont responsables devant les officiers d'amirauté des deniers qui leur sont confiés dans le cadre de leurs fonctions.
- ⁷ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre V, titre VIII, article 4. Les gardes-jurés sont des pêcheurs élus par leur pairs, ils prêtent serment devant le lieutenant et leur tâche consiste à rapporter à l'amirauté les abus qu'ils constatent en matière de pêche (maillage des filets, périodes légale de pêche à pied...). On trouve fréquemment trace des rapports de ces gardes-pêche maritimes dans les archives de l'amirauté de Saint-Malo relatives à la baie de Cancale, où les conflits semblent avoir été incessants entre riverains, pêcheurs et propriétaires de parcs à huîtres. En revanche, ces dispositions restent presque toujours lettre morte dans les petits ports où, à défaut de représentant élu, les officiers travaillent seuls et ne peuvent qu'épisodiquement dresser les procès-verbaux de ces contraventions.
- ⁸ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre IX, articles 2 & 3 et *ibid.*, livre V, titre VIII, .../...

pouvoir disciplinaire général sur les gens de mer et le souci de préserver le « bien public » donnent toujours autorité aux officiers d'amirauté pour encadrer l'activité des pêcheurs et des artisans des chantiers navals. Ils peuvent ainsi leur enjoindre d'accepter un travail proposé par un armateur, les réquisitionner pour procéder à des réparations ou les forcer à participer aux opérations de sauvetage après les naufrages. En cas de conflit social, ils peuvent ordonner de cesser la grève et régler le différend en fixant de nouveaux salaires.

b) La tutelle administrative sur les équipages de la marine marchande

Depuis le ministère de Colbert, l'encadrement administratif de la marine marchande française est marqué par deux préoccupations majeures : confier les postes de commandement à des hommes de valeur et assurer un contingent régulier d'hommes utilisables par la marine royale en cas de conflit. Les équipages des navires civils français étaient à peu près tous dotés d'une même organisation hiérarchique interne. Sur les navires, on distingue classiquement les officiers majors ¹, les officiers mariniers ² et les matelots ³. Il en résulte deux modes de

article 6. Les « prud'hommes » ou « jurés » élus par les charpentiers et calfats servent essentiellement d'experts auprès des officiers d'amirauté lors des litiges soulevés par des malfaçons commises par des gens du métier. Par contre, dans les régions où l'institution coutumière des prud'hommes pêcheurs existe, ceux-ci ont conservé des prérogatives théoriquement dévolues aux juges d'amirauté, puisqu'ils assurent leur propre police et règlent les différends professionnels survenus entre pêcheurs. Au XVIII^e siècle, la communauté des pêcheurs de Marseille compte ainsi quatre prud'hommes qui assignent les parties et statuent oralement le dimanche sur ce type de litiges. Voir VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 802 et s.

- ¹ - A bord des grands navires de pêche et de commerce où les tâches sont multiples et les équipages nombreux, l'état-major est généralement composé du capitaine et d'un second, auxquels s'ajoutent selon les besoins, un ou plusieurs lieutenants et des enseignes. Lorsque les armateurs consentent à en engager, les chirurgiens, les écrivains, les maîtres d'armes et les aumôniers sont également considérés comme des officiers majors.
- ² - Anciens matelots, généralement très expérimentés, les officiers mariniers forment un ensemble essentiel à la bonne marche du navire en supervisant certaines tâches particulières et en servant d'intermédiaires entre les officiers supérieurs et les marins. Schématiquement, les « maîtres », « contremaîtres » et « quartiers-maîtres » se chargent de faire exécuter les manœuvres ordonnées par les officiers majors, le *pilote* doit faire suivre au navire la route indiquée par le capitaine et les « *bossements* » vérifient le fonctionnement des ancres, des câbles ou des bouées. Pour l'entretien ou la défense du navire et de la cargaison, les équipages comprennent également des officiers mariniers spécialisés tels que les maîtres charpentiers, voiliers, calfats, tonneliers et les maîtres canoniers. Voir Gérard LE BOUEDEC, *op. cit.*, p. 254-256.
- ³ - Classiquement chargés de faire manœuvrer les navires, les « *matelots* », « *marins* » ou « *mariniers* » représentent la majorité des effectifs subalternes à bord des navires de la marine civile. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la vocation première des simples marins consiste toujours à participer aux manœuvres, mais ceux-ci complètent souvent cette compétence générale par une aptitude technique supplémentaire. Au sein d'un équipage, on trouve ainsi les matelots « d'en haut » évoluant dans la mâture et les gréements sous la direction des « gabiers », et les matelots « d'en bas », regroupant les « timoniers », les « caliers » préposés à l'arrimage de la cargaison, et les marins capables de procéder aux réparations courantes ou de faire fonctionner les armes du bord (voiliers, calfats, tonneliers, charpentiers, armuriers, canoniers...). A bord des grands bâtiments, la gestion des vivres et la préparation des repas requièrent en outre d'employer à plein temps des « *cambusiers* » (ou « *dépensiers* »), des boulangers, des cuisiniers, des maîtres coqs, des bouchers.

contrôle différents. En participant au choix des candidats admis aux fonctions de capitaine ¹, de maître au cabotage ² ou de pilote ³, les amirautés opèrent une sélection parmi des hommes qui veulent accéder à la maîtrise des grands navires ou s'établir à leur compte comme maîtres de barque. Il s'agit en l'occurrence de gens de mer à la recherche d'un meilleur statut social, de revenus plus élevés ou d'indépendance professionnelle, qui se sont portés volontaires pour passer les épreuves théoriques ou fournir les attestations demandées.

Dans le cas du suivi administratif ordinaire des matelots ou des officiers mariniers, la tutelle exercée en complément de celle de l'administration des classes ⁴ apparaît bien plus

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre 1^{er}, articles 1 & 2. Bien que l'ordonnance utilise indistinctement les termes *capitaine*, *maître* ou *patron*, les contemporains réservent presque exclusivement le terme de capitaine aux officiers commandant des navires de grande taille, habilités à effectuer des voyages au long cours ou au grand cabotage. Pour accéder à ce grade, le texte précise qu'il faut être âgé d'au moins 25 ans, avoir déjà navigué pendant cinq ans et passer avec succès l'examen public organisé en présence des officiers de l'amirauté. Le candidat est en fait interrogé par quatre anciens capitaines et le professeur d'hydrographie du lieu sur ses connaissances théoriques et pratiques en matière de navigation (mathématiques, géographie, cartographie, courants marins, manœuvres et artillerie navales). Le règlement du 15 août 1725, confirmé par un arrêt du Conseil du roi du 7 avril 1736, alourdit quelque peu les conditions initiales en précisant que tout marin candidat au grade de capitaine devra produire des certificats du commissaire des classes établissant qu'il a bien servi cinq ans pleins à bord des navires marchands et effectué deux campagnes de trois mois minimum sur les vaisseaux du roi. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 373 sq.

² - A l'origine, l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 ne prévoyait qu'un examen commun à tous les maîtres de navires. La difficulté des épreuves théoriques écartant de fait les matelots ou officiers mariniers illettrés désireux de commander de petites embarcations pour pêcher ou naviguer au petit cabotage, certaines amirautés du royaume permettaient souvent à ces derniers de naviguer sans être reçus ou assouplissaient les conditions d'accès en supprimant, par exemple, les épreuves théoriques de l'examen. L'ordonnance du 18 octobre 1740 reconnaît donc le fossé séparant les maîtres des petites embarcations des capitaines au long cours en créant une maîtrise intermédiaire spécifique, permettant de pratiquer le petit cabotage et la pêche côtière. Le texte exige simplement des candidats d'être âgés d'au moins 25 ans et d'avoir navigué quatre ans sur les navires marchands.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre IV, articles 1 & 2. Second officier marinier après le contremaître, le pilote doit par ses connaissances en matière de géographie, de cartographie et d'hydrographie aider le capitaine à déterminer la meilleure route à suivre puis s'assurer que le navire maintient bien le cap choisi. Après avoir prouvé qu'ils ont « fait plusieurs voyages en mer », les candidats au grade de pilote hauturier sont examinés par deux anciens pilotes, deux anciens maîtres de navire et un professeur d'hydrographie avant d'être reçus par les officiers d'amirauté. La différence avec les conditions d'accession au grade de capitaine ne tient donc qu'aux cinq années de navigation exigées de l'aspirant capitaine. Le pilotage constitue donc une étape naturelle vers les postes de commandement, d'autant plus que le marin ayant navigué deux ans comme pilote peut accéder au grade de capitaine sans autre formalité (ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre 1^{er}, article 4).

⁴ - Après l'échec du premier système de recensement inauguré sous le ministère de Richelieu, il faut attendre le règne louis-quatorzien pour voir la monarchie française s'attaquer véritablement au problème du recrutement maritime. A l'instar des Britanniques, on pourvoit jusque là aux besoins ponctuels de la marine de guerre en recourant au traditionnel système de la presse, qui permet aux autorités militaires de boucler les ports pour obliger les marins présents à compléter les équipages des navires du roi en partance. Trop nuisible au commerce, cette méthode est finalement remplacée par le système des classes, qui est un vaste programme organisant l'enregistrement de tous les matelots et officiers mariniers, l'encadrement de leur activité dans la marine civile et leur enrôlement périodique à bord des navires du roi. Conçus par Colbert du Terron, alors intendant général de la marine du Ponant, les édits et ordonnances de mai 1670, mars 1671, août 1673, 1683 et 1689 répartissent les gens de mer des paroisses du littoral en trois ou quatre classes selon les provinces

.../...

coercitive. L'amirauté n'assure alors aucune promotion, elle contribue simplement à assurer l'incorporation permanente des marins orientés vers la marine royale et la surveillance des hommes laissés libres de s'engager à bord de navires civils. Dans ce domaine, les officiers d'amirauté apparaissent comme des auxiliaires dont le travail de renseignement et de police complète celui des bureaux des classes. Ils se chargent ainsi de vérifier les rôles d'équipage déposés par les maîtres de navires ¹, ils gèrent les litiges mineurs opposant équipages et armateurs et ils participent aux recherches des marins introuvables au départ d'une campagne.

c) La police des Noirs entrant sur le territoire métropolitain

A l'image du fameux commentateur Valin, effaré à l'idée de voir proliférer des enfants noirs et métis en métropole ², la monarchie d'Ancien Régime tient absolument à réguler l'immigration sur son territoire originel des esclaves d'origine africaine. Si le célèbre code noir de 1685 donne le régime général des « nègres » et « mulâtres » vivant aux colonies ³, les formalités encadrant l'entrée et le séjour des noirs en France résultent de textes postérieurs tels que l'édit du mois d'octobre 1716 et les déclarations royales des 15 décembre 1738 et 9 août 1777. Promulgués dans le but de juguler le nombre croissant de libérations spontanées,

(quatre en Bretagne, Guyenne, Normandie et Picardie, trois en Poitou, Aunis, Saintonge, Languedoc et Provence). Chacune de ses classes doit se mettre à la disposition du roi pendant une année et effectuer un service d'au moins six mois à bord de ses vaisseaux. L'immatriculation des hommes et la transcription de leurs états de service est effectuée par les bureaux des classes qui tiennent à jour les registres des gens astreints au service (mousses, matelots, charpentiers de marine, calfats, officiers mariniers, pilotes, capitaines...). La militarisation des gens de mer induite par ces mobilisations périodiques est un phénomène caractéristique de la marine française des XVII^e et XVIII^e siècles. En raison de la précision des registres, de l'autorité des officiers de plume de la marine royale sur la population et des moyens mis à leur disposition (troupes ou archers de marine, finances...), l'instauration de l'inscription maritime d'Ancien Régime retire progressivement aux officiers de l'amirauté la réalité de la gestion administrative et disciplinaire des gens de mer pour la transférer aux commissaires dirigeant les bureaux des classes. Voir Nicholas A.M. RODGER, « La mobilisation navale au XVIII^e siècle », dans Martine ACERRA M., Jean-Pierre POUSSOU, Michel VERGE-FRANCESCHI, André ZYSBERG (dir.), *État, Marine et Société*, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1995, p. 365-374 et Gérard LE BOUEDEC, *op. cit.*, p. 267 et s

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre 10, article 3. L'ordonnance fait obligation aux capitaines et aux maîtres au petit cabotage de tenir un rôle d'équipage où figurent les noms, surnoms, demeures, qualités, signalements des membres d'équipage et des passagers qu'ils embarquent. Ils doivent impérativement en déposer un double au greffe de l'amirauté s'ils veulent obtenir le congé qui leur permettra de naviguer.

² - « Quant à l'affranchissement des esclaves, on conçoit en effet que si les actes en étoient multipliés à un certain point, ces affranchis, usant de leur liberté au préjudice des colonies, pourroient en grand nombre venir habiter le royaume, s'y mêler avec le sang françois par des mariages, & faire passer à leurs enfans leurs inclinations vicieuses, dont les traces se trouveront jusques dans une postérité fort reculée ». Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 411.

³ - Voir le texte intégral de l'édit de mars 1685 *touchant la police des îles de l'Amérique Française* dans ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIX, p. 494 et s.

ces textes tendent à limiter l'introduction de noirs dans le royaume et à restreindre le droit des maîtres à affranchir leurs esclaves ¹. L'importation de ces « biens meubles baptisés » étant surtout le fait de Français revenant par mer des colonies, les amirautés sont tout naturellement désignées pour faire appliquer cette police particulière. Lors des déclarations effectuées dans les greffes d'amirauté, les maîtres de navire doivent indiquer le nombre et la qualité des noirs qu'ils transportent ² et les propriétaires d'esclaves désirant les employer en France comme domestiques doivent en informer les juges maritimes sous huitaine afin d'obtenir un certificat. Lorsqu'ils sont contrôlés par la maréchaussée ou par les huissiers de l'amirauté, les gens de couleur dépourvus de ces passeports sont arrêtés et emprisonnés dans une cellule rebaptisée « dépôt des noirs » pour la circonstance ³. Si leur propriétaire est introuvable, ou s'ils ont été

¹ - En laissant aux propriétaires d'esclaves une grande latitude pour affranchir ou autoriser les mariages de leurs esclaves, l'édit de mars 1685 avait permis la libération de nombreux domestiques noirs. La crainte de voir diminuer la main-d'œuvre servile des colonies et le refus de voir augmenter la population noire en métropole poussent tout d'abord la monarchie à réformer les conditions de l'affranchissement. L'édit d'octobre 1716 avait surtout tenté de maîtriser l'entrée en France des esclaves en conditionnant leur séjour à une déclaration préalable au greffe de l'amirauté. Le régime de l'affranchissement reste plutôt libéral pour le propriétaire qui peut émanciper son esclave par acte authentique (testament, acte entre vifs) ou tacitement, en consentant à ce qu'il se marie en France. Comme de nombreux français ramènent en métropole les noirs qui les ont servis outre-mer, leur nombre ne cesse d'augmenter dans la première moitié du XVIII^e siècle. Constatant que « *la plupart des nègres [vivant en France] y contractent des habitudes, & un esprit d'indépendance, qui pourroient avoir des suites fâcheuses...* », la déclaration du roi du 15 décembre 1738 interdit le mariage des esclaves vivant en France (même s'il est autorisé par le maître), elle ne permet l'affranchissement que par la voie testamentaire et en cas de libération officieuse, le maître perd tous ses droits sur l'esclave qui devient propriété du roi. A la fin de l'Ancien régime, le développement des communautés noires dans les villes prend une telle ampleur que la monarchie prend des mesures encore plus radicales. La déclaration du 9 août 1777 interdit à tous les sujets français ou étrangers d'introduire en France aucun noir ou mulâtre à peine de 3.000 livres d'amende. Les noirs nouvellement arrivés trouvés à bord des navires ou dans l'enceinte des ports seront désormais internés au *dépôt des noirs* de la ville et réexpédiés d'autorité vers les colonies. Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol XXI, p. 122, *ibid.*, vol. XXII, p. 112 et *ibid.*, vol. XXV, p. 81-84.

² - Les rapports des capitaines arrivant des colonies permettent de contrôler le volume des noirs entrant dans le royaume et la vérification des listes de passagers fournies par les maîtres des navires quittant les ports est censée éviter que des esclaves fugitifs ou illégalement affranchis ne sortent du territoire. En décembre 1765, deux bateliers servannais sont ainsi arrêtés pour avoir transporté deux passagers noirs à bord d'une barque de Jersey qui les attendait au large. Les juges de l'amirauté de Saint-Malo interrogent les deux passeurs puis ordonnent de les relâcher deux semaines plus tard, faute d'avoir pu les confronter au batelier de Jersey (ordonnance du 7 janvier 1766, A. D. I. V. 9 B 318).

³ - Suite à la déclaration du roi du 9 août 1777, l'amirauté de Nantes rend plusieurs ordonnances imposant à tous les noirs habitant le ressort de se présenter au siège pour se faire délivrer un certificat. Ce passeport était accordé après vérification du statut de l'intéressé qui devait ensuite le présenter à la première réquisition sous peine d'être interné au dépôt des noirs (en l'occurrence les prisons du Bouffay) et renvoyé aux colonies. En mai 1781, un noir nommé Paul Joseph est arrêté à Nantes par un cavalier de la maréchaussée auquel il n'avait pu fournir de passeport. Démence véritable ou stratagème pour éviter la déportation, l'homme est sujet à de terribles crises de folie, au cours desquelles il s'en prend violemment au mobilier de sa cellule et aux garçons de la geôle. A la demande du procureur du roi, Paul Joseph est examiné par le médecin des prisons puis déclaré « *insensé et furieux* » par le siège qui le fait interner à l'hôpital général du Sanitat (sentence du 8 juin 1781, A.D.L.A. B 4963).

libérés sans plus de formalités, les textes prévoient que ces faux affranchis seront confisqués au profit du roi et déportés « *pour être employés à nos travaux dans les colonies* ».

§ 2 – Une juridiction indifférente à la qualité des parties

L'intérêt du négoce maritime exigeant comme en matière consulaire d'obtenir un règlement judiciaire rapide des litiges, le contentieux principalement commercial des amirautés a toujours assuré à ces juridictions des prérogatives exceptionnelles ignorant les frontières habituellement posées entre les justiciables d'Ancien Régime. Étendu à l'ensemble des prérogatives de l'institution, ce principe universaliste habilite ainsi les amirautés à juger les procès maritimes survenus « *entre toutes personnes, de quelques qualité qu'elles soient, mêmes privilégiées, français ou étrangers* »¹. Subsidaire par rapport aux critères matériels et territoriaux, la compétence *ratione personae* générale des amirautés leur permet surtout de conserver leurs prérogatives judiciaires et d'écarter les demandes de renvoi vers d'autres juridictions. Fidèle aux coutumes antérieures, l'ordonnance subordonne les critères personnels des parties à la nature maritime du contentieux qui ignore théoriquement les traditionnels privilèges de juridiction nationaux, institutionnels ou catégoriels.

a) Une justice applicable aux nationaux comme aux étrangers

La grande mobilité des marins européens, attirés par les ports offrant les engagements les plus rémunérateurs, le volume des échanges internationaux ou l'apparition de sociétés d'armement multinationales, occultes ou officielles, ont toujours fait du monde maritime un espace cosmopolite². La permanence des contacts avec les divers ressortissants européens ou

¹ - Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre II, article 1^{er}. Avant même la création officielle des sièges d'amirauté français par les édits de 1554 et 1555, cette compétence supranationale des lieutenants de l'Amiral était prévue par l'ordonnance de février 1543 qui prévoit explicitement de leur attribuer toutes les causes maritimes survenues « *entre toutes personnes* ». Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 112.

² - La législation louis-quatorzienne entend interdire l'émigration des matelots français vers l'étranger, mais la France contribue parallèlement à entretenir ce nomadisme chez ses rivaux européens en essayant d'attirer dans les ports du royaume tous les marins chevronnés candidats à l'immigration. Pour renforcer les marines marchande et royale, et affaiblir ses adversaires potentiels, plusieurs textes tentent de faire venir ou revenir les matelots et officiers marinières servant dans les pays voisins. La déclaration royale du 20 novembre 1677 promet ainsi l'amnistie aux marins français établis à l'étranger en dépit des interdictions posées par l'édit du mois d'août 1669. Le règlement de Strasbourg du 24 octobre 1681 autorise les maîtres de navires à engager jusqu'à un tiers d'étrangers parmi les matelots et officiers marinières de leur équipage. En outre, le règlement du 23 août 1739 impose aux armateurs de réserver aux parents, pendant deux ans, le pécule et les gages des étrangers morts en mer. S'ils naviguent depuis cinq ans pour la France, le texte aligne même leur régime successoral sur celui des étrangers naturalisés en les exemptant de droit d'*aubaine*. Ces mesures incitatives sont basées sur l'idée mercantiliste, chère à Richelieu et aux Colbert, qu'il faut dans un premier temps attirer

.../...

coloniaux se reflète naturellement dans la procédure ¹ et dans le contentieux des amirautés françaises qui concernent souvent des justiciables regnicoles et étrangers. A une époque où le droit des gens cède souvent le pas au fait accompli ou aux aspirations nationales des souverains, cette mobilité des gens de mer pose problème lorsque des affaires impliquant des Français naissent ou sont évoquées sur le sol étranger, ou lorsque des étrangers apparaissent dans des procédures menées en France.

Lorsqu'une cause objectivement maritime concerne un Français présent sur le territoire d'un souverain étranger saisi par un de ses sujets, le droit national n'a souvent d'autre ressource que de laisser les autorités locales libres de décider des suites à donner. En 1751, les officiers du navire de la Compagnie des Indes *Le Béthune* rapportent qu'un commis a été fusillé par les autorités hollandaises pour avoir tué l'écrivain du bord lors d'une relâche dans l'océan indien ². Si un « consul de la nation française » est présent sur les lieux où a eu lieu l'incident, les juges locaux peuvent aussi accepter de lui confier le criminel pour qu'il organise son rapatriement. En 1686, le consul français à Amsterdam obtient ainsi des bourgmestres de la ville qu'on lui rende un matelot français du *Saint-Aaron* arrêté pour avoir égorgé l'un de ses compagnons au cours d'une crise de démence. « *Faible d'esprit* », François Pridon sera ramené en France, jugé et condamné à la corde par l'amirauté de Saint-Malo ³.

la main-d'œuvre immigrée compétente pour développer l'économie nationale qui puisse, à terme, se passer des services de l'étranger. Voir Jean-François DUBOST et Peter SAHLINS, *Et si on faisait payer les étrangers ? Louis XIV, les immigrés et quelques autres*, Flammarion, Paris, 1999, p. 57-60.

¹ - Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre IX, article 16. En matière civile, commerciale ou au petit criminel, les causes des *forains et étrangers* sont assimilées à des causes sommaires. Dans les grandes amirautés où les trois jours d'audience hebdomadaires sont normalement fixés par avance, les magistrats doivent alors « chambouler » leur emploi du temps habituel et statuer de jour en jour, voire d'heure en heure comme l'impose l'ordonnance civile de 1667 (titre XVII, article 6). Dans les sièges modestes, comme ceux de Basse Bretagne, où le volume d'affaires est faible et irrégulier, il en va ainsi pour la majorité des audiences qui sont tenues en fonction des besoins. Qu'ils soient demandeurs ou défendeurs, les étrangers sont dispensés de donner caution *judicatum solvi* et enfin, la présence des interprètes jurés évoqués plus haut leur permet de communiquer plus aisément avec les hommes de loi français. Voir VALIN, *op. cit.*, p. 204 et 254.

² - Cet exemple de cette souveraineté judiciaire étrangère se trouve dans les archives criminelles de l'amirauté de Vannes sous la forme d'un unique procès-verbal rédigé par les officiers du *Béthune* de la Compagnie des Indes. Lors d'une relâche dans le port colonial de *Malou* (?), placé sous domination hollandaise, un commis nommé Dubois, s'était disputé avec l'écrivain du bord et l'avait provoqué en duel. Celui-ci ayant refusé le combat, il l'avait finalement tué d'un coup d'épée dans le dos avant de prendre la fuite. Arrêté par les autorités hollandaises, le meurtrier avait été jugé de manière expéditive par les magistrats du lieu et « *fusillé dans la cour du château* ». Les juges hollandais avaient en outre refusé de délivrer au capitaine une copie de leur décision ou du procès-verbal de l'exécution (procès-verbal des officiers du 1^{er} octobre 1751, A.D.M., 9 B 249).

³ - Ce meurtre illustre cette faculté de ramener et de juger en France des criminels ayant opéré à l'étranger. Il s'agissait en l'occurrence de faire le procès de François Pridon, marin « *faible d'esprit* » qui avait égorgé un de ses camarades dans le canot qui les ramenait à bord. Arrêté et emprisonné sur ordre des bourgmestres et

.../...

En revanche, quand une cause « étrangère » survient sur le territoire de l'amirauté française, les archives montrent que les amirautés s'attribuent généralement les affaires qu'on leur signale ¹. En 1706, l'amirauté de Saint-Malo reçoit sans problème la plainte déposée par le cuisinier du navire suédois *L'Amiral général de Suède* contre son capitaine qui l'avait violemment battu à coup de plat d'épée ². En 1785, un recours est intenté à Nantes pour des faits similaires par le pilote du navire hollandais *Le Jeune Clos Bernard* ³.

b) L'inopposabilité de principe des privilèges de juridiction

Hérités de la conception médiévale tripartite de la société, les clivages sociaux de l'Ancien Régime assurent théoriquement aux ecclésiastiques et aux membres de l'aristocratie du royaume la possibilité de ne pas ester devant les juridictions inférieures. En matière maritime, cette préférence juridictionnelle disparaît donc tant pour les nobles ⁴, qui ne sont pas autorisés à invoquer leurs lettres de *commitimus* ⁵, que pour les hommes d'Église qui ne peuvent non plus demander à comparaître devant les officialités. Cet égalitarisme se confirme

échevins d'Amsterdam, le matelot homicide avait été réclamé par le Consul français qui avait finalement obtenu son « extradition ». Deux mois après les faits, le meurtrier était confié au capitaine du navire *La Reine des Cieux*, en partance pour Saint-Malo, avec ordre de le remettre aux officiers de l'amirauté à son arrivée (déclaration de retour du capitaine de la *Reine des Cieux* du 12 octobre 1686, A.D.I.V., 9 B 194).

¹ - De même en matière commerciale, lorsque les deux parties au procès sont étrangères, la compétence matérielle l'emporte sur les considérations nationales et professionnelles. Pour preuve, un arrêt du parlement d'Aix du 22 avril 1695 attribue à un siège d'amirauté provençal un procès portant sur un contrat maritime passé en France entre deux marchands italien et arménien. Voir VALIN, *op. cit.*, p. 113-114 et 254.

² - Plainte du 24 janvier 1706, (A.D.I.V., 9 B 231).

³ - Plainte du 15 octobre 1785 (A.D.L.A., B 4964).

⁴ - Les procédures criminelles étudiées ne fournissent aucun exemple de noble ayant tenté d'échapper à la compétence de l'amirauté sous ce prétexte. Dans les affaires de violences ou d'injures, certains invoquent parfois leur appartenance au second ordre dans le seul but d'alourdir la peine ou les dommages-intérêts en s'appuyant sur la réglementation royale et la coutume bretonne (article 674 de la Nouvelle Coutume de Bretagne). En 1712, un passager du navire *L'Auguste* poursuit le second lieutenant avec lequel il s'était disputé lors du retour des Indes orientales en rappelant aux juges de Saint-Malo qu'il est « *deffendu à un roturier de fraper un homme de condition (...) sous peine de longue prison* » (Plainte du 28 avril 1712, A.D.I.V., 9 B 246).

⁵ - Valin rapporte toutefois l'exemple du procès intenté par Jean Le Maître de la Martinière à l'encontre de la dame Vivier, veuve de l'armateur du navire négrier rochelais *Le Saint Charles*, en vue de récupérer 6.000 livres engagées et perdues dans l'armement du navire. L'investisseur malchanceux s'était pourvu aux *requêtes du palais*, dont les magistrats s'étaient jugés compétents pour statuer en premier ressort en vertu de la qualité nobiliaire du demandeur, et avaient rejeté la thèse de la veuve Vivier qui demandait à porter l'affaire devant l'amirauté de La Rochelle. Un arrêt du parlement de Paris du 20 janvier 1750 était même venu confirmer cette solution adoptée par la Table de Marbre. Un arrêt du Conseil du roi du 19 avril 1750 devait cependant casser et annuler cette dernière décision et ordonner de renvoyer la procédure devant les juges maritimes inférieurs, conformément aux dispositions de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681. Voir VALIN, *op. cit.*, p. 114-115.

en pratique dans les procédures criminelles des amirautés où les parties civiles et les accusés appartenant à l'une ou à l'autre de ces deux catégories invoquent rarement leur privilège de juridiction, et ne l'obtiennent quasiment jamais ¹. Cette indifférence aux qualités sociologiques des parties s'étend aussi aux privilèges de certaines institutions (universités, communautés urbaines ...) qui, en cas de contentieux maritime, perdent le droit de bénéficier en premier ressort des juridictions souveraines. Mais la question la plus problématique demeure sans aucun doute la compétence exclusive des amirautés en matière de commerce maritime. En niant les privilèges juridictionnels des marchands, l'ordonnance de la marine a nourri un contentieux féroce entre les amirautés et les juridictions consulaires.

¹ - Les procédures criminelles engagées par les amirautés contre des ecclésiastiques (violences, injures, pillage de bris...) ne donnent jamais lieu, elles non plus, à de telles requêtes. La seule exception que nous ayons trouvée provient d'une affaire engagée en 1727 par l'amirauté de Nantes à l'occasion du naufrage de la barque *L'Angélique* de Noirmoutier. Le prêtre de la paroisse d'Indre, dont étaient originaires les pêcheurs ayant pillé l'épave, avait été poursuivi par les ayant-droits des victimes pour avoir incité ses ouailles à conserver le fruit de leur butin. Les actes d'instruction et de jugement le concernant avaient été fait collégalement par l'amirauté et l'officialité de Nantes (A.D.L.A., B 4943).

PARTIE II : LA DIFFICILE MISE EN ŒUVRE DE LA JUSTICE PÉNALE DU MONDE MARITIME

Décrire la mise en œuvre de la justice pénale des amirautés, c'est en fait relater l'histoire d'une justice empêchée, retardée, peinant à franchir les obstacles juridiques, structurels et culturels qui se dressent devant elle. Comme toutes les juridictions répressives du royaume, les tribunaux maritimes souffrent tout d'abord de l'absence d'une véritable police. S'ils reçoivent, de fait, le concours des forces policières, douanières ou militaires, il n'existe cependant aucune politique pénale d'ensemble permettant de juguler ou de réprimer les crimes maritimes. Imbriquées au sein du maquis administratif et judiciaire de l'Ancien Régime, les amirautés peuvent parfois s'appuyer sur certaines juridictions, par le biais des commissions rogatoires notamment, mais elles souffrent bien plus de leur mise en concurrence avec les autres institutions judiciaires ou maritimes. Soumis aux ordres des officiers de la Marine, qui indiquent souvent la marche à suivre, les tribunaux maritimes doivent aussi souffrir les contestations des juridictions voisines. Lorsque des délits sont commis sur les quais ou sur la grève, les magistrats des tribunaux ordinaires, extraordinaires et seigneuriaux revendiquent souvent les crimes dont ils avaient connaissance avant la création effective de sièges d'amirauté en Bretagne. Enfin, la procédure pénale applicable par les amirautés est tirée des dispositions de la grande ordonnance de 1670. Un autre problème pour les amirautés est donc de faire appliquer, pour des délits commis en mer et sur le rivage, une procédure criminelle globalement pensée pour des terriens.

CHAPITRE 1 : UNE JUSTICE TRIBUTAIRE DES DIVERSES FORCES POLICIERES DU ROYAUME

Conformément aux édits de création, les sièges bretons comptent généralement deux huissiers, un ou deux sergents et quelques commis pour encadrer les côtes d'un ressort inspiré des vastes circonscriptions épiscopales de la province. Dans ces conditions, il est évident que les seules amirautés ne peuvent prétendre connaître, et encore moins juguler ou réprimer, la totalité des crimes commis sur le domaine maritime. Sous l'Ancien Régime, l'on peut même dire que la réalité de la répression des tribunaux maritimes repose avant tout sur la bonne volonté des autres institutions répressives. Hormis les cas où elles sont directement saisies par un plaignant ou par un dénonciateur, les amirautés n'agissent le plus souvent qu'*a posteriori*, lorsqu'une institution voisine les informe qu'elle a emprisonné un délinquant ou constaté un crime relevant de leur compétence. Pour pallier leur cruel manque de moyens coercitifs, les tribunaux maritimes font ainsi feu de tout bois et s'appuient sur la mosaïque des forces encadrant les zones urbaines, rurales ou côtières de leur ressort.

Section 1 : Le concours des institutions policières basées dans les villes maritimes

Si les huissiers, les sergents et les maîtres de quai permettent épisodiquement aux amirautés de remplir leur mission répressive par leur propres moyens, la plupart des crimes graves commis sur les quais des grands ports de commerce sont signalés par les diverses forces chargées de maintenir l'ordre dans les villes côtières. Il s'agit principalement des gardes bourgeoises héritées des institutions médiévales, des commissaires et archers attachés aux sièges de police, des archers de la prévôté de marine et des troupes stationnées dans les ports de guerre et de commerce.

§ 1 – Les milices bourgeoises des quartiers portuaires

La plupart des villes françaises d'Ancien Régime connaissent le service milicien qui impose aux habitants domiciliés de fournir des volontaires pour intégrer les compagnies rattachées à chaque quartier ¹. Issues des milices communales médiévales constituées pour

¹ - A Nantes par exemple, chaque famille ou foyer devait théoriquement fournir un milicien mais en raison des nombreuses exemptions accordées aux ecclésiastiques, aux officiers du roi, aux membres du corps de ville, aux citoyens les plus pauvres ou aux gens de mer inscrits sur les registres des classes, cette troupe municipale

.../...

défendre les villes contre les armées ennemies circulant en France du XIII^e siècle aux Guerres de Religion, les gardes bourgeoises des XVII^e et XVIII^e siècles ont perdu leur caractère véritablement militaire pour devenir une composante de la vie politique locale ¹, un instrument de police municipale ² et une force policière chargée d'assurer la sécurité des habitants en patrouillant la nuit dans les rues de la ville ³. Dans la mesure où le rôle véritablement joué par les miliciens d'Ancien Régime dans le maintien de l'ordre fut longtemps sujet à discussion ⁴, leur brève apparition au cours des procédures criminelles

se composait essentiellement de petits marchands, d'artisans ou de compagnons domiciliés. Au cours des XVII^e et XVIII^e siècles, l'effectif moyen d'une compagnie nantaise est de deux cents hommes mais on note des variations en fonction des quartiers considérés. En 1693, la compagnie de la Fosse compte ainsi 370 miliciens afin de permettre d'assurer la surveillance du quartier des quais, très peuplé, qui abrite à la fois les richesses du commerce fluvial et maritime (navires, entrepôts...) et les tranches les moins favorisées de la population. Voir Camille. MELLINET, *La commune et la milice de Nantes*, 12 t., Nantes, 1841 ; Paul BOIS (dir.), *Histoire de Nantes*, Privat, Paris, 1977, p. 169 ; Guy SAUPIN, *Nantes au XVII^e siècle, Vie politique et Société urbaine*, coll. Histoire, P.U.R., Rennes, 1996, p. 127-128.

¹ - Le grade de colonel en titre du maire, la place accordée à la milice au cours des processions et cérémonies publiques (entrées de villes, renouvellement de bureaux servants...) ou l'élection des officiers miliciens par les chefs de famille de chaque quartier illustre, à Nantes, la véritable confusion existant avec les institutions municipales de la ville. Les notables siégeant comme échevins à l'Hôtel de ville accèdent généralement aux grades les plus importants de la milice. Cette collusion entre notables peut parfois poser problème, comme à Saint-Malo en 1692. Arrêté par la garde bourgeoise pour le meurtre de William Butler, qu'il a tué d'un coup d'épée sur la grève du Sillon, le capitaine de navire d'origine irlandaise Patrice Lambert semble avoir bénéficié de la complicité d'un capitaine milicien, le sieur de Chanrenault Cadiou, qui l'avait fait relâcher et laissé embarquer pour une destination inconnue (plainte de la veuve Z. Ailwart du 27 août 1692, A. D. I. V. 9 B 201). Voir G. SAUPIN, *op. cit.*, p. 148-151.

² - La milice nantaise est ainsi utilisée par la municipalité pour intervenir au cours des incendies déclarés dans leur quartier (sinistres survenus en 1680, 1682, 1694 et 1718), pour établir les listes des habitants astreints au logement des gens de guerre, pour expulser les mendiants étrangers ou les gens suspects et enfin, en cas de grave crise frumentaire, on les charge d'enquêter sur les besoins en grains de la population. Voir G. SAUPIN, *Nantes au XVII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 137 ; G. SAUPIN, *La vie municipale de Nantes sous l'Ancien régime (1585-1789)*, Thèse Lettres, dactyl., Université de Nantes, 1981, p. 64-65.

³ - Le maintien de l'ordre constitue au XVIII^e siècle la tâche essentielle des milices bourgeoises. A Nantes, seules les compagnies de la zone *intra-muros* assurent, à tour de rôle, la garde de nuit. Des patrouilles de quatre à six hommes en uniforme « *de Lodève gris-blanc doublé de serge et parementé de drap bleu* », armés de fusils et d'épées, se relaient ainsi pour arpenter les rues, contrôler les noctambules et arrêter les criminels surpris en flagrant délit. Les délinquants appréhendés sont emmenés dans un des corps de garde de la ville (château du Bouffay, château des ducs, place du Pilon...) où l'on avise avec l'officier de garde des suites à donner. Selon la qualité de l'accusé, le lieu où il a commis l'infraction et la gravité des faits, il peut alors être écroué afin d'être ultérieurement présenté à la juridiction compétente. Voir G. SAUPIN, *Nantes au XVII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 136 ; Armel DE WISMES, *La vie quotidienne dans les ports bretons aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Paris, 1985, p. 184.

⁴ - En 1884, Albert Babeau voit dans les milices d'Ancien Régime un corps urbain resté actif et un terreau pour les futures gardes nationales, tandis que M. Marion considère quarante ans plus tard qu'elles n'ont plus d'autre utilité au XVIII^e siècle que la participation aux cérémonies publiques et une contribution épisodique au maintien de l'ordre. A. Corvisier affirme lui que le lourd service du guet est ressenti, au XVIII^e siècle, comme une corvée par de nombreux nantis qui s'en font exempter ou payent un remplaçant. Cette désaffection amoindrit la qualité du recrutement au sein des patrouilles, fréquemment accusées de manquer de sang-froid et de discernement, et réputées inférieures aux compagnies privilégiées ou au guet royal présent dans certaines villes. Voir Albert BABEAU, *La ville sous l'Ancien Régime*, Paris, 1884, t. II, p. 54 ; Marcel

.../...

d'amirauté constitue toutefois un témoignage tangible de leur participation à la lutte contre la criminalité urbaine endémique du XVIII^e siècle.

Entre 1692 et 1787, on dénombre ainsi dix-neuf interventions des milices nantaise et malouine sur les quais des deux grands ports de commerce ¹. L'arrestation en flagrant délit de voleurs ivres ou peu alertes constitue la majorité des succès de la garde bourgeoise. La nuit, les miliciens n'hésitent pas à conduire au corps de garde les particuliers dont l'attitude leur semble louche. Les hommes transportant des denrées (sacs de blé, huiles, savons...), des outils, des câbles ou des sacs de vêtements sont ainsi arrêtés pour vérifier si leur chargement n'a pas été volé dans les magasins du port ou à bord des navires voisins ². L'action des sergents de quartier peut aussi se prolonger en journée, lorsque des particuliers victimes d'un vol viennent les trouver chez eux, ou sur leur lieu de travail, pour réclamer l'arrestation du suspect qu'ils leur désignent ³. Enfin, la tâche des miliciens se limite parfois à prêter main-forte aux magistrats d'amirauté ⁴ ou à escorter les commissaires de police lors des enquêtes,

MARION, *Dictionnaire des institutions de la France*, J. Picard, Paris, 1979 (réimp^o. de l'éd de 1923), p. 377 ; Lucien BELY (dir.), *op. cit.*, article « Milices bourgeoises », p. 832-834.

¹ - Notre étude porte sur les archives encore existantes des amirautés de Nantes, Saint-Malo, Vannes, Quimper et dans une moindre mesure de Saint-Brieuc. Ces dix-neuf interventions sont attestées par les procédures des seuls sièges de Nantes (10) et Saint-Malo (9). Elles concernent des faits de vol à bord des navires ou dans les cabanes de chantier situées sur la grève (15), auxquels viennent s'ajouter deux homicides, un duel et un cas de vandalisme sur les ormeaux du port de Nantes.

² - Les équipages des bâtiments à quai se prêtent traditionnellement main-forte pour arrêter les voleurs surpris à leur bord. Dans certains cas, la milice n'a plus qu'à venir prendre en charge le suspect qui a déjà été ligoté ou enfermé dans le navire où il officiait. C'est le cas pour les deux portefaix nantais Foucher et Thomazé arrêtés sur le quai du Sanitat par les matelots du chasse-marée *La Marie-Jeanne* de Port-Navalo et menés en prison après que la perquisition ait prouvé le vol de voiles (remontrance du procureur du roi du 19 mars 1758, A.D.L.A. B 4951). Ce scénario se retrouve également à Saint-Malo, en 1699, quand les marins de la barque *L'Angélique* de l'île d'Arz maîtrisent et désarment un certain Favart qui fuyait avec deux sacs de blé de la cargaison (*dénoncy* du maître de barque J. Maçon du 12 juin 1699, A. D. I. V. 9 B 217) et en 1775, lorsque l'équipage de la gabarre *La Marie-Joseph* enferme dans la cale et livre au petit matin le dénommé Poitry qui était venu à plusieurs reprises dérober des voiles et des cordages (remontrance du procureur du roi du 7 novembre 1775, A. D. I. V. 9 B 217).

³ - C'est le cas à Nantes d'un vagabond nommé Bourrigaud arrêté au matin par un sergent de quartier alors qu'il dormait sur quatre sacs de café dérobés à bord d'une gabarre mouillée quai de Chézine (déclaration au greffe du gabarrier N. Blondeau du 12 juillet 1784, A.D.L.A., B 4964). En 1786, Jean Ramel, matelot du navire *La Légère* mouillé à Paimboeuf, avait dérobé un sac contenant 900 livres (destiné aux officiers) dans le coffre des bateliers qu'il accompagnait entre Nantes et l'avant-port. Découverte au matin, à hauteur de la Roche-Maurice, sa fuite avait poussé le gabarrier à le poursuivre jusqu'à Nantes où il l'avait finalement retrouvé et fait arrêter dans une auberge par un sergent de quartier (remontrance du procureur du roi du 14 juillet 1786, A.D.L.A., B 4966).

⁴ - En 1700, au cours d'une descente de justice opérée par le lieutenant particulier et le procureur du roi de l'amirauté pour lever et autopsier un cadavre trouvé au pied de la muraille de Saint-Malo, une altercation violente naît avec le lieutenant général qui les avait précédés et comptait cette fois officier en sa qualité de juge de la juridiction ordinaire. Les officiers d'amirauté avaient alors fait appel à la garde bourgeoise pour désarmer les huissiers du « sénéchal », mais les trois miliciens qui avaient accouru n'avaient pas voulu obéir,

.../...

des perquisitions domiciliaires, des arrestations et des transferts des suspects vers les prisons de la ville.

§2 - Les commissaires et archers de police

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les sièges de police sont avant tout des juridictions royales urbaines ¹ chargées de régir l'immense domaine réglementaire que couvre le mot « police » sous l'Ancien Régime ². Dans le dernier quart du XVIII^e siècle, Les procédures criminelles d'amirauté révèlent ainsi un pan de l'activité des hommes qui préfigurent indiscutablement nos actuels officiers de police judiciaire. Les archives des sièges nantais ³ et malouins ⁴ contiennent ainsi douze procédures survenues entre 1776 et 1791, où les

obligeant l'amirauté à se retirer et à céder la compétence aux régaires (procès-verbal de descente du 27 juillet 1700, A. D. I. V. 9 B 219).

¹ - Aux termes de l'ordonnance de Moulins de 1566 et de l'édit de Saint-Maur de 1590, la monarchie a quasiment supprimé toutes les attributions judiciaires civiles et criminelles traditionnellement exercées par les officiers municipaux des anciennes villes libres médiévales. Hormis certaines exceptions notables, telles que Nantes, Bordeaux, Périgueux ou Toulouse, les villes françaises sont désormais privées du droit de glaive expressément réservé au souverain. Voir Philippe SUEUR, *op. cit.*, t. I, p. 179 & t. II, p. 401-402.

² - Pour se faire une idée plus exacte des matières composant la police d'Ancien Régime, il convient de se référer au fameux *Traité de la police* du commissaire parisien Nicolas Delamare (1639-1723), continué après sa mort par son disciple Leclerc Du Brillet. La notion de *police* comprend alors le maintien de l'ordre public (sécurité, salubrité des rues et des voies de circulation, surveillance de l'état des bâtiments, lutte contre les incendies, fermeture des établissements de jeu clandestins, contrôle de la prostitution, de la mendicité, des parutions d'ouvrages en librairie ...), la police économique (surveillance du prix et de la qualité des denrées exposées sur les marchés, répression des fraudes...) et la police des métiers (litiges entre maîtres et compagnons, non respect des monopoles des communautés de métiers...). Nicolas DELAMARE, *Traité de la police*, t. 1-3, Paris, 1705, 1710, 1719, ; LECLERC DU BRILLET, *Traité de la police*, t. 4, Paris, 1738 ; Marc CHASSAIGNE, *La lieutenance générale de police de Paris*, Slatkine-Megariotis reprints, Genève, 1975, 314 p. ; Lucien BELY (dir.), *op. cit.*, verbo « Police », p. 993-994.

³ - Suivant l'exemple parisien du Châtelet, les sièges de police provinciaux sont créés par deux édits d'octobre et novembre 1699. Ils comprennent un lieutenant général, un procureur du roi et un greffier sous les ordres desquels officient plusieurs commissaires et huissiers. A Nantes, cette juridiction a fonctionné sous l'égide du prévôt acquéreur de l'office de lieutenant de police associé à « la communauté des maire & echevins » qui étaient eux parvenus à acheter la charge du procureur du roi. Entre 1780 et 1789, les archives criminelles de l'amirauté de Nantes font état de dix procédures où les commissaires de police de Nantes (8) et Paimbœuf (2) sont intervenus pour arrêter les individus suspectés de vol ou pour diriger les perquisitions faites à leur domicile. Voir le préambule de l'édit de novembre 1699 dans ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XX, p. 347 ; Guy SAUPIN, *Nantes au XVII^e siècle...*, *op. cit.*, p. 51. Aux archives départementales de Loire-Atlantique, on trouve également un « mémoire par les officiers du présidial de Nantes », datant de 1740, qui énumère les griefs des juges présidiaux à l'égard des diverses juridictions d'exception créées dans le comté nantais (A.D.L.A., C 1386).

⁴ - Les archives de l'amirauté de Saint-Malo ne mentionnent qu'à deux reprises l'intervention de commissaires de police. Une émeute des scieurs de long des chantiers navals du littoral malouin survenue à Saint-Servan en 1776 avait provoqué l'arrestation des meneurs par le commissaire de police et la brigade de maréchaussée du lieu (procès-verbal de capture du 7 août 1776, A. D. I. V. 9 B 332). En 1791, l'arrestation par la garde nationale d'un homme portant des outils dérobés à bord du navire *L'Amitié* avait ensuite conduit le commissaire de Saint-Malo à effectuer une descente au domicile de sa logeuse (procès-verbal de perquisition

.../...

commissaires de police des villes de Nantes, Paimbœuf, Saint-Malo et Saint-Servan ont arrêté et livré à l'amirauté des hommes suspectés d'avoir opéré sur le domaine portuaire. Dûment répétés par les juges maritimes auxquels le lieu de commission de l'infraction réserve *in fine* la connaissance de ces affaires, les procès-verbaux ¹ témoignent ainsi des enquêtes effectuées par ces hommes pour identifier, arrêter et confondre les auteurs de crimes commis sur les quais et de leurs efforts pour collecter le maximum de preuves matérielles ou testimoniales.

§3 – Les archers de la prévôté de Marine

Fonctionnant comme bien d'autres institutions répressives d'Ancien Régime, la prévôté de la marine royale française était à la fois une police et une justice propre aux armées navales ². Placés sous l'autorité des intendants de la Marine ³, les sièges de la justice prévôtale maritime ne sont véritablement institués que dans les principaux ports de guerre du royaume ⁴. Toutefois, au delà du périmètre des ports et arsenaux militaires, la Royale a également pris soin de disséminer ses archers dans les grands ports civils limitrophes. Ils y

du 1^{er} septembre 1791, A. D. I. V. 9 B 332).

¹ - Le procès-verbal rédigé les 7 et 9 janvier 1789 par les « *commissaires de police de la ville et communauté de nantes* » Louis Charles Bar et Clément Frassard Huet de Lamarre donne une assez bonne idée des méthodes d'investigation de ces policiers : « ... *rapportons que faisant nos perquisitions ordinaires pour découvrir les auteurs des différents vols qui se font tant dans cette ville que dans les embarcations qui se trouvent aux calles de la fosse de cette ville, nous sommes parvenus avec les archers de ville soussignés au quartier de la place de viarme [...] où nous avons vu différents particuliers que nous connaissons pour avoir été emprisonnés pour des faits de vols* ». Remarquant les pieds mouillés et les bas boueux des jeunes gens en question, les deux policiers entament alors une enquête sommaire auprès des riverains qui leur apprend que «... *les mêmes quidams [...] avaient dans la nuit du 6 au 7 de ce mois [...] volé un ballot de coton dans le bateau du nommé bertrand* ». Ces renseignements les décident alors à les faire « ... *appréhender au corps par les dits archers de ville...* » avant de se rendre au domicile de la receleuse présumée, chez qui ils découvrent et saisissent le ballot disparu marqué ID, H n° 364. (procès-verbal de capture des 7 et 9 janvier 1789, A.D.L.A., B 4969).

² - Conçue comme une variante navale tardive de la prévôté des maréchaux, la prévôté de la Marine ne pouvait naturellement pas connaître un développement identique à celui de la maréchaussée ordinaire. Dépourvue de la vocation sécuritaire généraliste progressivement acquise par la maréchaussée, la prévôté maritime restera une institution militaire, territorialement confinée à l'intérieur des ports et arsenaux, et essentiellement destinée à réprimer les troubles causés par les équipages ou les troupes de la marine royale.

³ - Dans les ports où se trouve un intendant de la marine, un certain nombre d'archers sont présents en permanence dans son hôtel où ils servent à la fois de policiers militaires et d'ordonnances. Voir Alain BERBOUCHE, « La Prévôté de la Marine française au XVIII^e siècle », *Revue Historique des Armées*, n° 4, 1998, p. 79-86 ; Claude ABOUCAYA, *Les intendants de la Marine sous l'Ancien Régime*, Gap, 1968, 193 p.

⁴ - Sous les ordres directs du personnel judiciaire de la juridiction, un exempt, un brigadier, et six archers étaient chargés de maintenir l'ordre à l'intérieur du port et de permettre l'exécution des décisions judiciaires ou disciplinaires prises par l'intendant de la marine ou le prévôt. A la fin de l'Ancien Régime, on ne trouvait cette organisation complète qu'à Brest, Rochefort et Toulon. A Lorient, le lieutenant représentant le prévôt ne disposait que d'un exempt et de quatre archers pour accomplir ces mêmes tâches. Voir A. BERBOUCHE, « La Prévôté ... », *op. cit.*, p. 84.

assurent la surveillance des équipages et des troupes de la Royale qui y séjournent. Ils font exécuter les ordres des intendants et des commissaires de la Marine, notamment lorsqu'ils tentent de faire fonctionner le système des classes.

Les archives étudiées recèlent ainsi vingt-deux procédures où l'intervention des archers de marine est explicitement signalée ¹. La nature des infractions amenant l'administration de la marine à collaborer avec les amirautés illustre assez bien les intérêts qu'elle entend protéger en priorité ². A la demande d'armateurs excédés ou sur l'ordre des commissaires de la marine les plus physionomistes, les archers de marine sont ainsi utilisés pour appréhender les déserteurs dont la présence est signalée en ville, ceux qui se présentent malgré tout au bureau des classes, ou encore les matelots ayant négligé d'embarquer après avoir touché leurs avances. En décembre 1750, l'archer de marine de Paimbœuf arrête ainsi deux matelots du navire *L'heureux* qui avaient déserté lors d'une relâche au Port-au-Prince en juin de la même année ³. Lors des révoltes d'équipages refusant de repartir pour terminer leur campagne après avoir relâché dans un port du royaume, le commissaire de la marine du lieu envoie généralement un ou plusieurs archers sur place pour mettre en garde les mutins et faire procéder à leur arrestation par les troupes de marine en cas d'entêtement. C'est le cas lors de la révolte de l'équipage du corsaire marseillais *Le Notre-Dame de Bon Voyage*, mutiné au Cap Fréhel pendant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg. L'archer de marine de Saint-Malo monte à bord avec un notaire pour constater la sédition et lire les ordres du commissaire de la Marine intimant aux marins de reprendre la mer et de terminer la campagne ⁴. A la requête

¹ - Les archives criminelles de l'amirauté de Nantes mentionnent à quatre reprises la collaboration d'archers de marine basés à Nantes et Paimbœuf et celles de l'amirauté de Vannes font cinq fois référence aux arrestations opérés par les hommes dépendant de la prévôté de Port-Louis et Lorient. Toutefois, c'est à Saint-Malo que le recours à l'archer de marine local semble avoir été le plus fréquent avec treize interventions attestées. Ce dernier chiffre n'est en fait qu'un minimum dans le sens où nous avons également recensé vingt procédures malouines incomplètes où les actes encore existants évoquent des ordres d'arrestation émanant des armateurs ou du commissaire de la marine, sans préciser qui a effectivement procédé à l'incarcération (archers de marine, officiers de navires, sergents d'amirauté, cavaliers de maréchaussée... ?).

² - Deux procédures concernaient de simples cas de violences, tandis que les vingt affaires les plus graves avaient amené le commissaire de la marine ou les officiers d'amirauté à utiliser les archers de marine pour arrêter ou escorter aux prisons des suspects accusés de désertion (5), de mutinerie (4), d'homicide (4), de complicité d'évasion (3), d'incendie (1), de baraterie de patron (1), d'avarie volontaire (1) et de vol (1).

³ - Remontrance du procureur du roi du 5 janvier 1751 (A.D.L.A., B 4958). Les déserteurs comptent souvent sur la relative impunité qu'assurent les dysfonctionnements du système des classes et la tolérance des armateurs victimes de la pénurie de matelots qualifiés. Les marins qui ont déserté en France où à l'étranger finissent donc toujours par revenir chez eux pour rechercher, non sans risque, de nouveaux engagements auprès des armateurs ou du commissaire des classes de leur quartier maritime d'origine.

⁴ - Procès-verbal d'archer de marine du 8 octobre 1693 (A.D.I.V. 9 B 203).

des capitaines revenant de voyage, il est aussi demandé aux archers de monter à bord des navires pour arrêter et escorter en prison les matelots mis aux fers lors du voyage pour des crimes de droit commun ¹.

Hormis l'incapacité évidente pour les modestes juridictions d'amirauté de faire rapidement incarcérer les criminels du monde maritime par leurs seuls moyens, l'irruption relativement fréquente d'archers de marine au cours de procédures réputées civiles illustre le pouvoir et le rôle prépondérant du commissaire de la Marine. Dans un port corsaire comme celui de Saint-Malo, nombre d'arrestations de marins civils résultent de l'habitude qu'ont les capitaines et les armateurs de s'adresser à lui lorsqu'ils sont confrontés à une sédition, à des désertions ou à des crimes de droit commun.

§ 4 – Les troupes stationnées dans les villes côtières

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, l'état de siège dans lequel se trouvent les côtes du royaume impose aux états-majors français de maintenir des troupes dans les villes du littoral pour prévenir et repousser les éventuels débarquements ennemis. Particulièrement exposée aux attaques britanniques, la Bretagne n'échappe pas à la règle et les ports de la province doivent recevoir, et loger, les soldats des unités affectées par les secrétariats d'État à la guerre et à la marine. Bien qu'ils soient eux-mêmes une source d'insécurité ou de tapage pour les habitants qui ne les aiment guère, les militaires (armée de terre, troupes de marine ou Invalides occupant les citadelles et châteaux de la province ²) sont parfois requis par les magistrats municipaux, les intendants, les commissaires de la Marine ou même les officiers des juridictions locales pour contribuer à maintenir l'ordre dans les villes où ils sont installés.

Certaines affaires criminelles d'amirauté illustrent cette coopération épisodique des troupes qui interviennent pour rétablir l'ordre public ou permettre la continuité du service de la justice. Après le naufrage du navire *La Jeune Marguerite*, jeté à la côte de Combrit en 1782, les officiers de l'amirauté demandent à la maréchaussée de leur fournir une escorte pour

¹ - Jean Corbel, matelot du navire corsaire *Le Fortuné*, avait ainsi été mis aux fers pour avoir involontairement tué le second du navire au cours de la campagne (un fusil resté chargé était parti alors qu'il rangeait les armes du bord après un combat contre un vaisseau de guerre anglais) et arrêté par les archers de marine au retour du navire à Saint-Malo (remontrance du procureur du roi du 1^{er} mars 1698, A. D. I. V. 9 B 212).

² - Confirmant le modeste rôle sécuritaire attribué par André Corvisier aux compagnies d'Invalides, les archives criminelles des amirautés bretonnes contiennent deux exemples d'interventions demandées par le commissaire de la marine de Saint-Malo pour réprimer des mouvements protestataires de marins. André CORVISIER, *Histoire militaire de la France*, t. 2 : *De 1715 à 1871*, Quadrige, P.U.F., Paris, 1997, éd. mise à jour, p. 8.

faire cesser les pillages collectifs en cours. Devant le refus du lieutenant, les juges maritimes s'adressent au « *chevalier de Fitzjames colonel commandant le régiment de Berwick* » qui leur prête cinq hommes pour descendre à la côte ¹. Les patrouilles des militaires aident aussi à maintenir l'ordre sur les sites portuaires. En 1780, à Nantes, les patrouilles du régiment du Dauphin permettent de confondre et d'arrêter quatre vagabonds qui venaient de dérober des pains de savon dans une cabane de chantier située au bord de la Loire ². A Saint-Malo ou à Lorient, les troupes de marine sont parfois utilisées pour arrêter les matelots homicides ³, assurer la surveillance des prisons ou réprimer les mutineries des marins en arrêtant les auteurs de troubles ⁴. Comme les autres auxiliaires de justice, les soldats ayant opéré une arrestation en flagrant délit sont ensuite entendus comme témoins pour permettre d'établir la culpabilité de l'accusé qu'ils ont livré aux juges maritimes civils.

¹ - Procès-verbal de descente du 24 février 1782 (A.D.F. B 4482).

² - Interrogatoire des accusés du 23 mai 1782 (A.D.L.A., B 4963). A la fin de l'Ancien Régime, des détachements militaires semblent avoir régulièrement renforcé le guet local pour faire cesser les désordres nocturnes et prévenir les vols commis dans les zones portuaires. On trouve la trace de cette collaboration dans les procédures de l'amirauté de Saint-Malo de l'année 1780. Cette année-là, les patrouilles du régiment de Roussillon sont intervenues sur les quais à deux reprises, pour appréhender un journalier qui frappait dangereusement un de ses homologues à coups de barre d'aspect et arrêter un portefaix qui transportait un cordage volé sur le port de Solidor (interrogatoire de L. Burlot du 29 octobre 1780 et remontrance du procureur du roi du 28 mai 1780, A. D. I. V. 9 B 336).

³ - Soupçonné d'avoir tué son maître au cours du voyage, Jean Corre, matelot de la barque *La Marie-Joseph* de l'île de Batz, est ainsi arrêté par des soldats de marine à son arrivée au Port-Louis, emprisonné dans la citadelle puis transféré vers les prisons civiles de Vannes pour y être jugé par l'amirauté (procès-verbal du greffier d'amirauté commis au Port-Louis, A.D.M., 9 B 245).

⁴ - On peut citer la révolte d'un journalier engagé en rade de Rance pour aider à manœuvrer et à décharger le navire *Le Fort* à son retour de Saint-Domingue. Au terme d'une violente altercation avec un lieutenant du bord, N. Blanchet avait été mis aux fers par l'équipage, puis arrêté et conduit au corps de garde par les soldats de marine (plainte du 28 avril 1768 du capitaine J. C. Michel, A. D. I. V. 9 B 321). D'une toute autre ampleur, la mutinerie de l'équipage du navire corsaire *l'Anonyme*, survenue en 1746 au cap Fréhel. Toute la garnison des Invalides du château de Saint-Malo est alors dépêchée par le commissaire de la marine pour appréhender, escorter et emprisonner les cent quatorze hommes qui refusaient de reprendre la campagne de course (requête du sieur Jolif [armateur] du 16 mai 1746, A. D. I. V. 9 B 298).

Section 2 : La collaboration avec les forces présentes sur les côtes rurales du ressort

Le ressort particulier des amirautés bretonnes couvre l'étroite bande littorale des évêchés de la province. Une grande partie des crimes qu'elles doivent réprimer est donc commise sur les côtes des paroisses éloignées des villes où elles siègent. Faiblement représentées dans ces zones par les gardes-jurés paroissiaux et les greffiers des ports obliques, les amirautés doivent en cas de grand crime s'appuyer sur les seules forces policières qui s'y trouvent : les cavaliers de la maréchaussée et les commis des Fermes et des Devoirs.

§ 1 – L'assistance régulière des cavaliers de la maréchaussée ¹

Sous l'Ancien Régime, l'implantation systématique de brigades de maréchaussée demeure l'une des mesures les plus tangibles de la politique répressive mise en place par l'État monarchique pour lutter contre l'insécurité endémique des campagnes et des grands chemins ². Au cours de la période qui nous occupe, ce déploiement touche l'ensemble du royaume ³, y compris les zones côtières. Les amirautés peuvent ainsi revendiquer les

¹ - Bien qu'il ait fallu attendre la fin de l'Ancien Régime pour que les grades de la maréchaussée reprennent officiellement la terminologie hiérarchique de la cavalerie (les « *exempts* » deviennent alors des « *maréchaux des logis* » et les « *archers des cavaliers* »), nous avons choisi d'utiliser le terme de « *cavaliers* » parce qu'il correspond à une réalité matérielle et au vocabulaire utilisé dès le début du XVIII^e siècle par le monde judiciaire pour désigner cette police montée. Voir le règlement du 28 avril 1778, dans ISAMBERT..., *op. cit.*, vol. XXV, p. 280.

² - Simple officier militaire ponctuellement désigné par les maréchaux de France pour maintenir la discipline militaire au sein de leurs armées, le prévôt est devenu un personnage permanent au cours de la Guerre de Cent Ans. Au XV^e siècle, les prévôts des maréchaux commandent aux compagnies d'archers chargées et suivent les troupes pour assurer l'ordre dans les zones où elles sont cantonnées et juger les crimes commis par les soldats ou les populations qui errent dans leur sillage (vagabonds, maraudeurs, prostituées...). Cette *police des arrières* ambulante se fixe finalement au XVI^e siècle, lorsque des compagnies de maréchaussée sont créées et affectées dans l'ensemble des régions françaises. Voir François OLIVIER-MARTIN, *Histoire du Droit français...*, *op. cit.*, p. 558 ; Philippe SUEUR, *op. cit.*, t. II, p. 239-244.

³ - Les réformes survenues au XVIII^e siècle visent surtout à harmoniser et à donner une organisation militaire à la maréchaussée du royaume (sans que l'on puisse toutefois y voir une véritable troupe militaire). L'édit du 9 mars 1720 avait ainsi dissous les diverses maréchaussées existantes pour les recréer de manière uniforme (un tribunal prévôtal et une compagnie d'ordonnance par généralité [hormis la généralité de Paris qui compte trois compagnies], présidence d'un prévôt général nommé par le secrétaire d'État à la guerre, subdivision en lieutenances et brigades...). Voir Éliane BERTIN-MOUROT, *La maréchaussée de Bretagne au XVIII^e siècle 1720-1790*, P.U.R., Rennes, 1969, 615 p. ; Clive EMSLEY, « La maréchaussée à la fin de l'Ancien Régime », *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 1986, p. 624-644 ; Jacques LORGNIER, *Maréchaussée, histoire d'une révolution administrative et judiciaire*, t. 1 : *Les juges bottés* & t. 2 : *Quand le gendarme juge*, L'Harmattan, Paris, 1994, 408 p. ; Pascal BROUILLET, « L'organisation de la Maréchaussée dans la généralité de Paris à la fin de l'Ancien Régime », *Revue Historique des Armées*, n° 4, 1998, p. 3-14.

criminels capturés par la maréchaussée sur le domaine maritime et demander le renfort des cavaliers lorsque leurs moyens propres sont insuffisants ¹ .

Les archives criminelles des amirautés bretonnes encore existantes comportent trente-huit affaires attestant l'intervention de la maréchaussée ². Les infractions à l'origine de ces collaborations traduisent une nouvelle fois son rôle dans la lutte contre les désordres et la grande criminalité ³. Les cavaliers opèrent parfois de manière spontanée en livrant les délinquants qu'ils arrêtent sur les ports et les grèves du littoral ⁴. Mais ils opèrent le plus souvent sur l'ordre des autorités locales ⁵ (commissaires de la marine, commissaires de police,

¹ - Contestée par les juges ordinaires qui en dénonçaient les abus, la justice expéditive originelle du prévôt des maréchaux a été peu à peu circonscrite et placée sous l'égide des présidiaux par les ordonnances d'Orléans (1561), Moulins (1566), Blois (1579). On peut même parler de déclin juridictionnel après l'entrée en vigueur de l'ordonnance criminelle de 1670 (titres I et II) et de la Déclaration de Marly de février 1731 qui fixent de manière restrictive les cas prévôtaux. Parallèlement à cette décharge de service judiciaire, les prévôts sont progressivement amenés à réorienter leurs brigades vers des missions de surveillance ou d'assistance au profit des autres institutions répressives. D'eux-mêmes, ou à la demande des intendants, des présidents de parlements, des procureurs généraux, ou sur requête expresse des magistrats inférieurs, les lieutenants doivent organiser des « chevauchées » régulières dans les campagnes, faire cesser les désordres signalés et prêter main-forte aux huissiers chargés d'arrêter ou d'escorter certains criminels. Voir, par exemple, l'arrêt du Conseil du roi du 8 janvier 1724 et le règlement du 28 avril 1778, dans ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XXV, p. 280.

² - Les archives criminelles de l'amirauté de Nantes mentionnent dix-neuf interventions de la maréchaussée, celles des sièges de Vannes et Quimper y font respectivement référence à quatre et trois reprises, tandis que les procédures malouines attestent douze arrestations ou perquisitions d'accusés opérées pour l'amirauté. Voir aussi Séverine CARREAU, *Le Présidial et la Maréchaussée de Vannes au XVIII^{ème} siècle. De l'ordre militaire à l'idéal à l'idéal de justice*, Thèse Droit, Université de Rennes 1, dactyl., 2003, p. 78.

³ - Les trente-sept affaires ne concernent que des faits pour lesquels les auteurs encourent une procédure à l'extraordinaire. Les cavaliers de maréchaussée permettaient donc à l'amirauté de rechercher, d'arrêter ou de transférer vers les geôles royales des suspects accusés de crimes graves (vol [10], pillage de bris [7], désertion [6], homicide [6], vol en attroupement [2], mutinerie [2], infanticide [1], complicité d'évasion [1], espionnage [1] et baraterie de patron [1]).

⁴ - Nous n'avons trouvé que cinq procédures où les incarcérations étaient dues à la seule initiative des hommes de la maréchaussée. Les deux premières étaient l'œuvre d'un cavalier de Paimbœuf qui avait emprisonné deux marins, à quelques mois d'intervalle, pour avoir respectivement volé des cordages sur le quai de la ville et dérobé la montre du maître d'équipage du navire *Le solide* mouillé à proximité. (Procès-verbaux de maréchaussée des 3 novembre 1772 et 28 avril 1773, A.D.L.A., B 4957 et B 4958). La troisième concernait un mendiant irlandais suspecté d'espionnage que des archers vannetais avaient trouvé plus sûr de livrer aux juges d'amirauté (interrogatoire de P. Lynce du 11 avril 1719, A.D.M., 9 B 241). La quatrième revenait aux cavaliers de la maréchaussée de Quimperlé qui avaient écroué trois paroissiennes de Guidel soupçonnées d'avoir participé à l'attaque de deux barques de blé pillées sur la Laïta, à hauteur de l'abbaye Saint-Maurice (Procès-verbal de maréchaussée du 12 octobre 1771, A.D.M., 9 B 251). La dernière arrestation était le fait de la brigade de Saint-Servan qui avait enfermé au château de Solidor deux femmes convaincues d'avoir recelé des cordages volés sur le port (remontrance du procureur du roi du 29 décembre 1770, A. D. I. V. 9 B 327).

⁵ - Nous avons ainsi dénombré douze interventions, demandées par des autorités locales, qui aboutiront à une procédure criminelle finalement instruite par l'amirauté. Seuls ou avec les archers de marine, les cavaliers de maréchaussée procèdent ainsi aux arrestations demandées par les commissaires de la marine et les armateurs contre des déserteurs (5), les hommes coupables d'homicide (1) ou de vol sur les quais (1). A Paimbœuf, les cavaliers assistent les juges du marquisat de La Guerche au cours des premiers actes de l'instruction menée contre les voleurs qu'ils renvoient *in fine* devant l'amirauté de Nantes (3). Enfin, ils aident parfois les

.../...

juges locaux initialement saisis, voire armateurs ...) ou en « aide de justice », sur requête des sièges d'amirauté ¹. Mobiles et bien armés, les cavaliers de maréchaussée sont une force d'intervention recherchée pour agir contre des criminels dont l'arrestation ou le transfert vers les prisons poserait problème aux seuls huissiers et sergents (criminels récidivistes, accusés nombreux ou poursuivis pour des faits méritant de lourdes peines, arrestations impopulaires de marins déserteurs ou de simples pilleurs de bris susceptibles de déclencher des émeutes...). Comme pour les archers de marine, cette utilisation des cavaliers de maréchaussée au service d'une juridiction distincte de leur tribunal de rattachement confirme la spécialisation progressive des forces prévôtales du royaume vers de simples tâches policières et préfigure la mission de la future Gendarmerie nationale ².

§ 2 – L'intervention des brigades des Fermes et des Devoirs en cas de naufrage

Pour surveiller les frontières du royaume ³ et percevoir les multiples impôts indirects existant sous l'Ancien Régime, les Fermes particulières puis, à partir de 1726, la Ferme

commissaires de police lors des arrestations ou des perquisitions domiciliaires (2).

¹ - Nous avons trouvé vingt procédures où la maréchaussée accède aux demandes des amirautés en participant aux recherches lancées par les sièges pour exécuter les décrets de prise de corps, en envoyant ses cavaliers perquisitionner chez les riverains soupçonnés de pillage de bris ou en escortant les huissiers lors des transferts de prisonniers. Cette aide n'est toutefois pas systématique comme en atteste le refus essuyé par les officiers de l'amirauté de Cornouaille lors du naufrage du navire morlaisien *La jeune marguerite* sur la grève de la paroisse de Combrit en 1782. Le lieutenant de la maréchaussée de Quimper avait ainsi refusé de fournir l'escorte qu'ils réclamaient pour descendre à la côte et éviter les pillages (Procès-verbal de descente du 24 février 1782, A. D. F. B 4482).

² - Les cahiers de doléances de 1789 déplorent surtout le manque d'effectifs de la maréchaussée. L'institution ne sera donc pas supprimée mais refondue sous la forme d'une « Gendarmerie nationale » à la quelle les révolutionnaires retireront cependant toute compétence juridictionnelle. Ils renverront devant les tribunaux de droit commun tous les crimes qui constituaient les anciens cas prévôtaux.

³ -En dépit des multiples réformes engagées par la monarchie dès le début du XVII^e siècle pour harmoniser la fiscalité indirecte grevant les produits circulant sur son territoire (règlement Général sur les traites du 31 mai 1607, tarif de 1664 pour les *cinq grosses fermes*, tarif protectionniste de 1667 dirigé contre les produits anglais et hollandais, Ordonnances de juillet 1681 et février 1687...), la France d'Ancien Régime ne connaîtra jamais de régime douanier uniforme. Jusqu'à la Révolution, le pays conserve trois zones douanières intérieures distinctes : les provinces dites *centrales* (Normandie, Île-de-France, Champagne, Bourgogne, Bourbonnais, Nivernais, Berry, Orléanais, Touraine, Maine, Anjou, Poitou, Aunis) réunies sous l'appellation d'*étendue des cinq grosses fermes*, les *provinces réputées étrangères* (Artois, Flandres, Hainaut, Cambrésis, Franche-Comté, Bretagne et la majorité des provinces méridionales), d'annexion récente, qui conservent une frontière fiscale avec la première et des impôts régionaux spécifiques, et les *provinces à l'instar de l'étranger effectif* (Alsace, Trois-Évêchés, Lorraine, Pays de Gex, mais aussi ports francs de Dunkerque, Marseille et Bayonne) qui commercent librement avec l'étranger mais acquittent des droits importants pour « exporter » des marchandises en France. Voir la « *Carte des Traités* » publiée dans la *Collection complète de tous les ouvrages pour ou contre M. Necker*, Utrecht, 1781, t. II, in fine du compte-rendu au roi par Necker (reproduite par Philippe SUEUR, *op. cit.*, t. II, p. 352); Jean-Claude BOY, *L'administration des douanes en France sous l'Ancien Régime*, publ. par l'Ass. pour l'Histoire de l'Administration des douanes, 1976, p. 11 et s.

générale doivent entretenir un tentaculaire réseau de bureaux de douanes afin de contrôler et de taxer les marchandises entrant, sortant ou circulant à l'intérieur du royaume ¹. En matière maritime, les employés de la Compagnie sont presque aussi présents qu'à l'intérieur des terres. Les cotres, dogres et pataches des Fermes surveillent les côtes à la recherche des contrebandiers ². Les employés sont également présents dans les ports, où transite le gros du commerce officiel, et sur les grèves, où les brigades ambulantes patrouillent inlassablement pour prévenir les débarquements furtifs ³. La présence sur le domaine maritime d'un personnel douanier aussi actif et aussi nombreux ⁴ aide les amirautés à lutter contre les pilliers de bris mais cette collaboration de circonstance ne crée pas de régime de faveur pour les employés brutalisés par les riverains.

¹ - Sans entrer dans le détail d'une fiscalité qui confine parfois au paradoxe en raison des disparités provinciales, les employés de la Ferme sont chargés de recouvrer l'ensemble des impôts indirects frappant les marchandises produites ou transportées dans le royaume et de sanctionner l'intense contrebande qui en découle. La Ferme exploite donc le monopole du tabac (à partir de 1730), la *gabelle* du sel, variable selon les régions (pays de *grande* et *petite gabelle*, pays *redimés*, pays de *salines* ou de *quart-bouillon*, provinces *franches* telles que la Bretagne ou l'Artois...), les *aides* (*billots et devoirs* en Bretagne) portant principalement sur les boissons alcoolisées, la viande, le poisson ou le bois et enfin, les *traites* qui constituent les droits de douanes levés aux frontières extérieures et intérieures du royaume (*droits d'entrée et de sortie*).

² - En complément de la zone douanière terrestre *des quatre lieues frontières de l'étranger*, un arrêt du Conseil du roi du 19 mars 1719 instaure une bande côtière maritime, large de deux lieues, à l'intérieur de laquelle les navires de la Ferme sont autorisés à arraisonner les bâtiments étrangers ou français de faible tonnage (moins de 50 tonneaux). En cas de refus, les lieutenants ou patrons des pataches sont autorisés à recourir à la force pour contraindre les maîtres de ces bateaux à stopper et à accepter la vérification des papiers et marchandises.

³ - Sous l'Ancien Régime, l'introduction clandestine de marchandises (alcool, tabac, toiles peintes ...) par voie maritime prend trois formes. Les contrebandiers peuvent tout d'abord se rencontrer en haute-mer et transborder leurs cargaisons en toute quiétude, à charge ensuite pour le passeur local de se faufiler entre les mailles du filet. Une seconde solution consiste à se donner rendez-vous en un lieu isolé de la côte et à convenir d'un signal lumineux assurant que la voie était libre avant de mettre les canots à la mer. Enfin, les contrebandiers s'entendent parfois avec les équipages des navires entrant officiellement dans les ports de commerce pour dissimuler leurs marchandises parmi les cargaisons licites et les retirer subrepticement du bord avant que les commis de la ferme ou les huissiers de l'amirauté n'effectuent leur visite et n'apposent leurs scellés. Voir Marie-Hélène BOURQUIN et Emmanuel HEPP, *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle*, P.U.F, Paris, 1969, p. 47-49.

⁴ - Comparé aux maigres effectifs de la maréchaussée, qui oscillent selon les auteurs entre 3.000 et 4.000 hommes, le chiffre de 29.000 employés pour l'année 1774 (dont 20.000 *gabelous*) rend bien compte des moyens déployés par l'administration fiscale à la périphérie des trois grandes zones douanières. Voir, par exemple, Philippe SUEUR, *op. cit.*, t. II, p. 386.

a) *Une aide précieuse permettant parfois de protéger les effets naufragés du pillage*

Nous avons recensé vingt-huit procédures d'amirauté mentionnant la collaboration des employés de la Ferme ¹ et illustrant un pan méconnu de l'activité des *gabelous* placés aux frontières maritimes du royaume. Tenues d'arpenter les grèves et les sentiers du littoral pour lutter contre les entrées clandestines de marchandises ², les patrouilles douanières sont pratiquement les seules unités officielles, et armées, capables de se rendre immédiatement sur les lieux d'un naufrage pour y poster des sentinelles et tenter d'éviter le pillage en règle. Toutefois, les commis sont loin de se présenter comme des garants de l'ordre public. Quand ils s'interposent entre les riverains et les effets naufragés ou lorsqu'ils perquisitionnent au domicile des habitants des alentours, les commis de la Ferme et des Devoirs cherchent surtout à limiter les déprédations qui diminuent d'autant les droits prélevés par les fermiers sur les cargaisons importées par cette voie inhabituelle (alcools, tabac, tissus, huiles ...) ³.

Idéale pour avoir connaissance des faits de pillages qui surviennent régulièrement sur le littoral, l'activité de surveillance douanière supplée donc le médiocre système des garde-côtes paroissiaux d'amirauté (aussi appelés *garde-bris*). Les *gabelous* peuvent repérer les sinistres et établir un premier cordon pour protéger le bris des riverains. Entre la découverte du naufrage et l'arrivée des officiers d'amirauté, les commis de la Ferme tentent bien souvent de pallier les manquements des procureurs terriens ou des syndics des paroisses concernées, complices ou incapables de repousser seuls les assauts des pilleurs. Dans une province maritime fiscalement privilégiée comme la Bretagne, où sévit une intense activité de contrebande, l'action des « maltôtiers » visant à faire respecter la législation sur les naufrages n'améliore pas leur réputation auprès des populations bordières. Les riverains n'hésitent

¹ - Les vingt-huit dossiers en question proviennent des archives criminelles des amirautés de Nantes (4), Vannes (5), Quimper (13), Saint-Brieuc (1) et Saint-Malo (5). Ils concernent pour l'essentiel des faits de pillage ou de recel de bris (24) auxquels s'ajoutent toutefois quelques cas d'émigration religieuse (2) ou de désertion (2). Ces quatre dernières affaires illustrent la collaboration des employés basés dans la baie de Saint-Malo, où la Ferme livre parfois à l'amirauté des protestants ou des déserteurs arrêtés par les patrouilles routinières.

² - Les consignes internes à l'administration de la Ferme obligent ainsi les employés des brigades ambulantes des capitaineries placées sur une frontière à effectuer deux patrouilles quotidiennes (un *rebat de jour* et un *rebat de nuit* en raison de l'activité essentiellement nocturne des contrebandiers). Voir par exemple l'Ordre de travail du 5 novembre 1758 reproduit dans Jean-Claude BOY, *L'administration des douanes...*, *op. cit.*, p. 91 & 143-154.

³ - Sur les côtes de l'Aunis, du Poitou et de la Normandie, le cas était explicitement envisagé par l'ordonnance sur les Cinq Grosses Fermes de février 1687, titre « Des effets naufragés ».

d'ailleurs guère à molester les impopulaires commis pour pouvoir piller à leur aise les barriques et autres effets naufragés. De l'insulte au coup de fusil, en passant par la cohue et le jet de pierres, l'on peut même dire que l'agression des douaniers trop zélés semble être devenue un rituel accompagnant les pillages de bris collectifs ¹.

Assermentés et auteurs de procès-verbaux que la répétition en justice rend valables jusqu'à inscription de faux, les commis sont donc des auxiliaires précieux dont les rapports circonstanciés permettent aux amirautés d'établir la matérialité des pillages, de confondre les coupables et de calculer avec exactitude le montant des peines de restitution. Cette aide ne semble pourtant pas rendre les brigades ambulantes plus sympathiques aux officiers d'amirauté qui affectent bien souvent d'ignorer les violences subies par les commis dans les premiers temps des pillages.

b) Une coopération mal récompensée : l'impunité des riverains maltraitant les commis

Le montant des impôts indirects, la rudesse des méthodes d'investigation et la rigueur des peines ou amendes encourues par les contrevenants font de la Ferme une institution honnie, notamment par les populations du littoral qui s'approvisionnent volontiers auprès des contrebandiers maritimes. Ajoutée à l'impopularité générale de leur administration, la concurrence opposant parfois les fermiers aux amirautés dans leur activité portuaire ² semble générer un climat de défiance qui empêche les deux institutions d'opposer un « front uni » aux contrebandiers et aux pilleurs d'épaves. Les archives des sièges bretons contiennent ainsi

¹ - On peut citer, parmi de nombreux exemples, le naufrage de la flûte brugeoise *Le Saint-Jean Baptiste* survenu en 1737 entre Kerostin et Portivy. Le sinistre provoque l'afflux sur les grèves de centaines de riverains de tous âges, dont certains sont armés de bâtons ou de fusils, qui menacent puis bousculent sans ménagement les douaniers tentant de s'interposer (rapport du capitaine du navire du 3 janvier 1737 au greffe de Quiberon, A.D.M., 9 B 245).

² - Au XVII^e siècle, les droits concurremment perçus sur le monde maritime par les amirautés et les agents des Fermes particulières provoquent parfois des conflits entre les deux administrations qui s'estiment prioritaires l'une par rapport à l'autre. Au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, la nécessité commune d'inventorier les prises provoque fréquemment des altercations entre les juges d'amirauté et les commis des ports de la province bretonne. Soucieux de préserver les droits de leur fermier, les employés montent souvent les premiers à bord des prises pour apposer leurs scellés sur les marchandises sujettes à déclaration. Cette pratique irrite généralement les officiers d'amirauté qui décident parfois de rompre les sceaux pour pouvoir librement procéder aux premiers inventaires. Les arrêts du Conseil du roi des 15 décembre 1691 et 5 mars 1697 interdisent ces mouvements d'humeur en leur imposant d'attendre la venue de l'inspecteur des manufactures et des commis des Fermes pour briser leurs scellés et faire décharger les marchandises. Voir Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne ...*, op. cit., p. 486.

dix-sept procédures où les amirautés constatent des infractions commises à l'encontre d'employés des Fermes ou des Devoirs ¹.

Selon les cas, les officiers d'amirauté sont saisis pour réprimer des violences ou des rébellions isolées envers des employés ², ou alors ils découvrent lors des enquêtes suivant les naufrages que les commis locaux ont fait les frais de l'animosité des pillards. On s'aperçoit alors que l'intérêt commun poussant les deux institutions à protéger les effets naufragés des rapines des riverains ne crée pas de solidarité entre elles. En l'absence de plainte ou de dénonciation adressée par les agents maltraités ou l'adjudicataire de la Ferme concernée, les violences ne font l'objet d'aucune poursuite de la part des officiers d'amirauté qui considèrent ne pas être concernés par ces débordements ³.

¹ - Ces affaires mettent à jour des infractions dont ont été victimes les commis (rébellion ou violences [12], dont 8 intégrées dans des procédures contre des pilleurs de bris, homicides [2], injures [2] et pillage en attroupement d'un entrepôt de la Ferme [1]). Elles ne sont cependant synonymes de poursuites engagées par l'amirauté pour les punir. Au terme de ces dix-sept procédures, neuf sentences seront rendues (dont cinq punissent des pilleurs de bris sans mentionner les violences faites aux employés de la Ferme), sept resteront sans suite et une sera renvoyée devant l'intendant de Bretagne.

² - Quand ils sont en service ou vaquent à leurs occupations personnelles, les Commis vivant et travaillant dans les zones portuaires semblent affronter journallement l'animosité des riverains et des gens de mer. Sur les grèves, les quais, les pontons des navires contrôlés ou simplement lorsqu'ils empruntent les barques des bateliers assurant le passage sur une rivière ou dans une baie, les altercations naissent très rapidement entre douaniers et "administrés".

³ - A cet égard, la remontrance adressée en 1784 par l'avocat du roi de l'amirauté de Nantes à propos de pillages survenus à Saint-Brévin est symptomatique de ce refus d'aménager un régime dérogatoire protecteur aux commis de la Ferme travaillant au sauvetage d'effets naufragés. Informé par un procès-verbal des employés du lieu que des riverains armés de fusils les avaient menacés et frappés pour s'emparer de trois barriques de vin venus à la côte, le magistrat nantais écrit: « *ces offenses qui ne sont pas de nature à être poursuivies extraordinairement ne regardent point le ministère public : ce qui seul l'intéresse, c'est l'approfondissement des faits de pillage que contient le procès-verbal* » (remontrance du procureur du roi du 27 février 1784, A.D.L.A., B 4964).

CHAPITRE 2 : UNE ACTION REPRESSIVE REGULIEREMENT CONFRONTEE AUX PRETENTIONS DES INSTITUTIONS VOISINES

Lorsqu'elle crée de nouvelles institutions, la monarchie française supprime rarement les justices ou administrations appelées à souffrir de la concurrence de cette création. Ce curieux phénomène de sédimentation institutionnelle aboutit aux XVII^e et XVIII^e siècles à faire cohabiter, sur des ressorts parfois exigus, une multitude d'administrations et de tribunaux. Conformément à une pratique qui perdure encore aujourd'hui, les institutions maritimes civiles et militaires sont très largement imbriquées sous l'Ancien Régime. Les amirautés doivent donc fréquemment compter avec les officiers de la toute-puissante marine de guerre. Dans les matières plus strictement judiciaires, les tribunaux maritimes s'insèrent également dans l'organisation complexe et hétérogène de la justice royale où se côtoient juridictions ordinaires et extraordinaires. A ce premier bloc de tribunaux potentiellement concurrents, il faut ajouter les innombrables justices seigneuriales qui continuent d'exister et de fonctionner en Bretagne. Pour les modestes juridictions maritimes, cet enchevêtrement favorise parfois les coopérations mais il est surtout source de conflits d'attribution qui amènent les amirautés à lutter contre les prétentions d'institutions puissantes, prestigieuses ou moins éloignées du lieu de l'infraction originelle.

Section 1 : Les rapports avec les autorités administratives et militaires

Grâce aux réformes engagées par Richelieu et Colbert, la flotte de guerre française dispose depuis le XVII^e siècle des grands arsenaux de Toulon, Brest et Rochefort. Pour assurer une défense homogène du littoral, la Marine stationne également des navires, des équipages et des troupes dans les grands ports de commerce, dont certains font office de ports de guerre ou d'arsenaux secondaires (Dunkerque, Le Havre, Saint-Malo, Port-Louis...). Dans l'univers particulier des villes portuaires d'Ancien Régime, les amirautés doivent donc régulièrement composer avec les institutions administratives et militaires établies par la marine du roi. En raison de la discipline qu'ils exercent sur les matelots du royaume, astreints au service des classes depuis le début des années 1670, les officiers de plume de la Marine sont les administrateurs avec lesquels les juges maritimes ont le plus de rapports dans le cadre de leur mission répressive. Dans les ports bretons accueillant à la fois les navires de commerce, les vaisseaux du roi et les troupes de marine, les amirautés se heurtent aussi à la

hiérarchie de la Royale, notamment à Saint-Malo et au Port-Louis, où l'influence des officiers de port dépasse largement les créneaux de leurs citadelles.

§ 1 – L'omnipotence des officiers de plume de la Marine

L'étude des cadres de la marine royale française d'Ancien Régime a longtemps souffert de l'historiographie du XIX^e siècle, où la part belle était trop souvent faite à la querelle qui aurait opposé la plume à l'épée, les officiers rouges aux officiers bleus, en un mot, la noblesse à la roture. Exagérément réduite à l'expression d'une rivalité féroce entre deux corps sociaux distincts et antagonistes, la distinction entre les officiers d'épée et les officiers de plume permet néanmoins de traduire la spécialisation des tâches respectivement attribuées aux officiers combattants et aux administrateurs. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les intendants de la Marine ¹ sont placés à la tête d'une administration parallèle à la hiérarchie strictement militaire des officiers d'épée. Ils ont ainsi sous leurs ordres les commissaires et les écrivains de la Marine (généraux, principaux et ordinaires) ainsi qu'une foule de commis subalternes (trésoriers, contrôleurs, inspecteurs, garde-magasins, munitionnaires...). Les archives étudiées nous amènent plus particulièrement à aborder le rôle central joué par les commissaires de la Marine dans les affaires criminelles impliquant des gens de mer ². Grâce aux pouvoirs de coercition que leur confèrent le système des classes, les commissaires sont indiscutablement l'autorité de référence pour les armateurs, les officiers navigants et les

¹ - Les premiers « *intendants des armées navales* » sont nés sous le ministériat de Richelieu. Le prélat et les détenteurs successifs de la charge de Grand Maître de la navigation les nomment alors à titre temporaire, pour s'occuper des dépenses et de l'administration des escadres. Colbert pérennise l'institution en instaurant des intendants des armées navales permanents en Levant et en Ponant. A ces intendants chargés de prendre la mer, le Rémois ajoute rapidement des intendants terriens installés dans les grandes bases navales de Brest (1674-1792), Rochefort (1659-1792), Toulon (1659-1792) et dans les ports secondaires de Dunkerque (1680-1713) et du Havre (1683-1713). Véritables « proconsuls navals » (Daniel Dessert), ils constituent jusqu'à la Révolution le maillon essentiel de l'administration régionale de la marine royale. Même si le terme n'existe pas dans les documents de cette époque, « chaque port-arsenal devient la capitale d'une véritable intendance navale [...] préfigurant les préfectures maritimes de la période contemporaine ». Daniel DESSERT, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Fayard, 1996, p. 40-59. Voir aussi : Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes 1680-1790*, SEDES, 1997, p. 154.

² - Nous avons recensé soixante-deux procédures indiquant l'immixtion des commissaires de la marine de Nantes (8), Vannes (1), Quimper (1) et Saint-Malo (52). Les interventions les plus nombreuses ont lieu sous les ministères de Seignelay (5), Louis de Pontchartrain (29), Jérôme de Pontchartrain (12) et Maurepas (8). Absents des archives criminelles des amirautés bretonnes de 1748 à 1776, les commissaires y réapparaissent timidement sous le règne de Louis XVI (sept interventions de 1776 à 1788). L'irruption des commissaires dans les procédures d'amirauté résulte surtout de la capture des protestants fugitifs et des délits touchant la discipline des matelots (émigration religieuse [16], désertion-engagement sous une fausse identité [14], mutinerie [9], homicide [5], bris de prison-rébellion à justice [4], trahison de marins français [3], vol [2], pillages de bris [2], violences [2], armement clandestin-défaut de congé [2], espionnage [1], baraterie de patron [1], échouement de navire par un pilote lamaneur [1]).

équipages relâchant dans leur département. Ces prérogatives leur permettent donc souvent d'être les premiers à s'occuper des causes criminelles réputées sensibles, les amirautés n'intervenant alors qu'*a posteriori*, si le secrétaire d'État à la Marine intime au commissaire l'ordre de leur confier le jugement de l'affaire.

Sous la direction des intendants des ports de guerre, les commissaires de la marine sont chargés de pourvoir localement aux besoins de la marine royale en hommes et en matériel ¹. Dans leurs villes, les sièges particuliers d'amirauté sont surtout confrontés aux commissaires principaux et ordinaires dont le rôle consiste notamment à faire fonctionner le système des classes ². Confirmée par la grande ordonnance du 15 avril 1689 sur la marine

¹ - Le premier travail des commissaires de la marine consiste à assurer l'enregistrement et le recrutement des gens de mer, mais leur rôle ne se limite pas à la seule gestion des classes. A la fin du XVII^e siècle, le commissaire de la marine du département de Nantes s'efforce parallèlement de faire acheminer à Brest et Rochefort les matériaux nécessaires à la construction de la flotte de guerre (bois de marine, chanvre, charbon, ancres...). Il contrôle puis développe le site d'Indret qui, de simple corderie, deviendra un chantier naval puis une fonderie royale spécialisée dans la production de canons de marine. Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, il supervise la construction des corvettes et de frégates engagée par les chantiers naval nantais, établit les rôles d'armement et de désarmement, gère les pensions des invalides et organise les convois en temps de guerre. Ces fonctions sont à la fois variées et vitales pour la Marine qui nomme à ces postes de hommes surs, souvent promis à de belles carrières. Les archives d'amirauté recèlent ainsi des missives de Henri Jules Du Guay (commissaire ordinaire à Rochefort [1670], commissaire ordinaire et contrôleur à Rochefort [1675], puis à Saint-Malo [1688], Nantes [1691] et Rochefort [1695], commissaire général [1699] et commissaire en charge à Rochefort [1702], commissaire ordonnateur au Port-Louis [1703], intendant de marine à Dunkerque [1704], retiré en 1714), Louis Le Bigot des Gastines (commissaire ordinaire à Nantes [1677] et Saint-Malo [1691], commissaire général à Brest [1699], nommé intendant des îles d'Amérique [1702] puis intendant de marine à Dunkerque [1703], retiré en 1704, inspecteur des Echelles du levant et de Barbarie [1705]) et Jacques Bigot de La Motte (écrivain principal au Havre [1693], à Brest [1697], commissaire ordinaire, puis en charge, à Brest [1702], commissaire en charge et contrôleur à Rochefort [1710], commissaire général à Calais [1716], Nantes [1721] et Brest [1726], intendant de marine à Brest [1736-1749] et conseiller d'État [1747]). Voir M. VERGÉ-FRANCESCHI, *Les officiers généraux de la marine royale (1715-1774)*, Librairie de l'Inde, Paris, 1990, 7 volumes, 3008 p. ; Jean-Louis. MONVOISIN, « Le département maritime de Nantes de sa création (vers 1670) à la fin de l'Ancien Régime », *Bull. de la Soc. Archéologique et Historique de Nantes*, t. 134, 1999, Nantes, p. 187-201.

² - Sorte de troisième voie entre le volontariat et la presse, le système des classes établi par Colbert concrétise une idée ancienne, tirée des articles de l'ordonnance abrogée de janvier 1629 (code Michaud) et des dossiers de Richelieu. Après l'essai mené par Colbert du Terron sur les côtes de Poitou, Aunis et Saintonge, Colbert décide d'étendre le système à l'ensemble des provinces du littoral français en promulguant l'ordonnance du 22 septembre 1668. S'ensuit « une difficile période de rodage », où la machine se grippe et peine à fournir les hommes nécessaires à la flotte de guerre. Colbert et Seignelay tenteront de perfectionner les institutions de l'inscription maritime, notamment avec l'édit de Nancy d'août 1673 et l'ordonnance de la marine royale du 15 avril 1689. Au siège des grandes régions maritimes, dont les contours varient en fonction des réformes, on trouve un bureau régional des classes dirigé par un commissaire général, responsable des levées dans sa circonscription. Ces régions sont constituées de plusieurs départements à la tête desquels œuvrent les commissaires ordinaires. Les départements maritimes sont découpés en quartiers, eux-mêmes subdivisés en syndicats de classes. A partir des années 1680, les départements et les quartiers maritimes sont généralement confiés à des gens de plume de la Royale, tels que les écrivains de la marine. Au cours de la Guerre de Succession d'Espagne, la monarchie aux abois réforme tous les commissaires au service et introduit la vénalité dans l'administration maritime en créant 100 charges de commissaires de la marine (édit de mars 1702). Les commissaires achètent bien souvent ces charges (10.000 écus) pour pouvoir demeurer en fonctions et le roi crée même 100 nouvelles charges de commissaires aux classes en 1704. Hostile à la

.../...

royale, cette mainmise des commissaires de la Marine sur l'inscription des gens de mer a eu pour effet d'en faire les principaux administrateurs du monde maritime. S'il n'a pas le caractère brutal de la presse, le système des classes n'en demeure pas moins un service militaire forcé. Les chefs de département jouissent donc des pouvoirs et des moyens leur permettant de contraindre les classés récalcitrants. Les archives criminelles des tribunaux maritimes bretons démontrent que ce pouvoir disciplinaire s'étend même au delà des simples questions de recrutement des gens de mer. L'autorité des commissaires de la marine transparaît tout d'abord à travers l'attitude des armateurs et des marins qui préfèrent parfois s'adresser à eux pour dénoncer les crimes dont ils ont été victimes ou témoins ¹. Lorsqu'ils sont prévenus qu'un délit grave a été commis par des matelots, les commissaires décident bien souvent d'agir d'eux-mêmes, sans se préoccuper outre-mesure des prérogatives judiciaires des amirautés, qui sont ensuite mises devant le fait accompli. Dans les départements de Nantes et de Saint-Malo, les commissaires de la Marine déclenchent ainsi un grand nombre d'affaires en faisant procéder de leur propre autorité à des arrestations de marins soupçonnés de crimes graves ². Si les commissaires de la Marine ont souvent

vénalité de ces fonctions, le comte de Toulouse supprime les offices et rétablit les commissions gratuites lorsque le Régent le nomme à la tête du Conseil de marine (édit d'avril 1716). Sous les ministères de Sartine et Castries, les ordonnances du 27 septembre 1776 et du 31 octobre 1784 opèrent une refonte des régions maritimes et des institutions (création des six départements de Dunkerque, Le Havre, Brest, Rochefort, Bordeaux et Toulon, établissement de commissaires aux classes, d'inspections des classes divisées en arrondissements...). Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XXIV, p. 231 et s., ; *ibid.*, vol. XXVII, p. 483 et s. ; François BLUCHE (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Paris, P.U.F., 1990, article « Administration maritime », p. 41-43 ; Martine ACERRA et André ZYSBERG, *L'essor des marines...*, *op. cit.*, p. 154.

¹ - Craignant d'être attaqué en mer par le navire *L'Aimable Marie*, battant pavillon français mais soupçonné d'être un navire américain *insurgent*, le capitaine du navire anglais *La Judith* se plaint auprès du commissaire général de Nantes que des inconnus ne cessent de débaucher ses hommes pour diminuer et affaiblir son équipage (plainte du sieur Haslop du 21 février 1776, A.D.L.A., B 4960). En juin 1785, deux lieutenants du navire hollandais *Le Stathouder* dénoncent au greffe du marquisat de La Guerche, à Paimbœuf, l'agression dont vient d'être victime un de leurs officiers marinières. Au cours d'une altercation sur les quais de la ville, un matelot rennais nommé François Moinerie a poignardé au ventre leur second maître. Les deux officiers se sont alors rués chez le commissaire de la marine qui a immédiatement fait arrêter le matelot par deux cavaliers de maréchaussée (dénonciation du 2 juin 1785, A.D.L.A., B 4964).

² - Outre les déserteurs et les huguenots ramenés en France par les corsaires, les matelots convaincus d'avoir commis des crimes graves en mer sont généralement arrêtés et menés aux prisons sur ordre du commissaire de la marine. Lors de la procédure engagée en 1697 contre un maître de prise du navire corsaire *Le duc de Maine*, le commissaire de la marine de Saint-Malo mène la première phase de l'enquête en faisant arrêter et en interrogeant personnellement Samson Balisson à son retour d'Angleterre. Capturé par l'ennemi à hauteur de l'île de Batz puis interné à Plymouth, celui-ci était soupçonné d'avoir obtenu sa libération en renseignant régulièrement le capitaine du navire anglais *Le Midway* sur les forces du port de Saint-Malo (interrogatoire de Samson Balisson du 6 avril 1697, A.D.I.V., 9 B 212). En mars 1704, l'amirauté de Nantes poursuit le maître d'équipage du corsaire dunkerquois *Le Neptune*, soupçonné d'avoir précipité à l'eau et noyé le jeune fils du capitaine lors d'une relâche à Paimbœuf. Lors de sa déclaration au greffe de l'amirauté de Nantes, le capitaine Le Mesle expose qu'il s'est d'abord plaint au commissaire de la marine de Paimbœuf qui lui a donné deux archers de marine pour arrêter le suspect et l'amener aux prisons nantaises du Bouffay

.../...

l'initiative des mesures à prendre, c'est en partie dû au fait qu'ils sont les seuls à avoir les moyens de les mettre en œuvre. Les archives laissent voir qu'ils commandent indifféremment aux cavaliers de maréchaussée, aux archers de la prévôté de marine, aux soldats et aux geôliers des forteresses de la Royale. Quoiqu'ils ne se préoccupent guère de l'éventuelle préséance des amirautés ¹, les commissaires permettent indéniablement de pallier les faiblesses de l'amirauté en faisant arrêter sur le champ des hommes qui auraient sans doute profité des lenteurs et du manque de moyens de la juridiction civile. Sous la houlette du ministre qu'ils tiennent régulièrement informé de leurs affaires, les commissaires traitent en amont, par la voie administrative ou militaire, un contentieux juridiquement pénal. Les amirautés ne sont pas systématiquement écartées des affaires criminelles sensibles, mais elles n'interviennent souvent qu'à titre subsidiaire, lorsque le secrétaire d'État à la Marine décide de donner un tour judiciaire à l'affaire déclenchée par le commissaire de la Marine.

§ 2 – Le peu de considération des officiers de la Royale pour les amirautés

Sous l'Ancien Régime, la délimitation reste souvent floue entre les zones portuaires affectées à la marine du roi et les espaces demeurés ouverts aux navires des particuliers. Si elle facilite grandement la tâche des espions intéressés par les effectifs et les techniques de la flotte française, l'interpénétration des mondes civils et militaires est aussi à l'origine des difficultés qui naissent de temps à autre entre les magistrats d'amirauté et les officiers de la marine royale ². Dans l'exercice de leurs tâches de police ³ ou lors des investigations qu'elles

(déclaration du 1^{er} mars 1704, A.D.L.A., B 4933).

¹ - En mai 1706, l'amirauté de Saint-Malo décrète de prise de corps le capitaine du navire corsaire *Le Marquis de Bellingham* et le commissaire de la marine de Saint-Brieuc pour avoir libéré un mutin repent sans attendre que le siège ait définitivement statué sur le sort des hommes qui s'étaient soulevés quelques semaines auparavant. Les deux hommes s'étaient présentés aux prisons de Saint-Malo le 15 mai 1706, ils avaient réglé les frais de geôlage et avaient déchargé l'écrou de l'accusé de leur propre chef. La procédure menée par l'avocat du roi du siège pour juger cette "évasion" aboutira à une sentence condamnant le capitaine à huit jours de prison et aux dépens de l'instance (sentence du 22 mai 1706, A.D.I.V., 9 B 229).

² - Nous avons trouvé dix affaires où des officiers de la marine royale sont intervenus dans des affaires administratives ou pénales d'amirauté. Sans surprise, ces procédures proviennent des archives criminelles des sièges de Saint-Malo (3) et de Vannes (7) dont le ressort jouxte le port de guerre lorientais et la citadelle du Port-Louis. La hiérarchie militaire de la Royale intervient, ou refuse son aide, dans des affaires très diverses (désertion [2], contravention à la police du rivage et de la navigation [2], duel-homicide [2], rébellion [1], vol [1], violences [1], fourniture de vivres avariées [1]).

³ - En mai 1734, l'amirauté de Vannes engage une procédure contre trois maîtres de barque lorientais qui ont ouvert une carrière clandestine sur rivage, près du Port-Louis. En dépit d'une ordonnance du siège du mois de juin 1731 interdisant l'extraction de pierres sur les côtes de Lorient et du Port-Louis, les contrevenants en prélèvent régulièrement pour les vendre comme matériaux de construction. La lettre adressée par le greffier de Lorient au procureur du roi montre combien le rapport de force est favorable aux militaires : « *Monsieur le*

.../...

mènent en matière criminelle, il arrive que les amirautés soient amenées à s'adresser aux officiers de port des arsenaux ¹ ou aux officiers des troupes de marine casernées dans les forteresses du littoral. Comme les prévôts et les commissaires de la marine évoqués plus haut, les officiers d'épée stationnés par la Royale dans les ports de Bretagne semblent se défier de l'autorité des tribunaux maritimes civils. Selon les cas, les militaires qui découvrent un crime ou arrêtent un criminel peuvent fidèlement suppléer l'absence des officiers d'amirauté ou tenter de régler l'affaire par eux-mêmes. Lorsque les deux institutions collaborent, la situation n'est toutefois pas idyllique et les documents traduisent tout à la fois la rigueur et l'agacement des militaires tenus de prendre des mesures conservatoires en attendant l'arrivée des lointains officiers d'amirauté. Habités à l'efficacité toute militaire des procédures disciplinaires ou prévôtales, les officiers de marine semblent mal supporter l'indolence dont font preuve les magistrats civils pour instruire les affaires criminelles qu'ils leur signalent. On voit ainsi le lieutenant du roi de la citadelle du Port-Louis poster une sentinelle sur la tombe d'un maître de barque qu'il a fallu inhumer en attendant l'arrivée des officiers de l'amirauté de Vannes ². Pressé par le temps, c'est à la maréchaussée d'Hennebont que ce même lieutenant confie

capitaine du port vient de me dire que faisant sa visite le long des costes de ce port il a apperceu plusieurs personnes qui travailloient a tirer des pierres du costé de la point de Keroman vis a vis de l'isle des souris...il m'a donné les noms de trois maistres qui sont Pierre Le Floch, Aubin le Corner, et François Thomas tous trois de l'Orient, ces messieurs de la marine vous prient de bien vouloir agir contr'eux a cause de cette degradation qu'on continue de faire avec force, je crois aussy pour empescher quils ne portent leurs plaintes à la Cour que vous fissié quelques exemples, parcequ'ils sont très prompts a escrire ainsy je suis bien aise de vous en donner avis » (lettre du greffier du Port-Louis du 17 mai 1734, A.D.M., 9 B 245).

¹ - En dépit des distinctions souvent abusives que font certains auteurs entre le « Grand Corps de la Marine », composé des seuls officiers combattants, et le « Petit Corps de la Marine » où seraient relégués les officiers terriens, les officiers de port sont de véritables officiers d'épée (les capitaines, les lieutenants et les enseignes de port sont aussi capitaines, lieutenants et enseignes de vaisseau). Leur prestige est cependant inférieur à celui des officiers navigants et l'ombre de la dérogeance plane même sur ces officiers pour plusieurs raisons. L'ordonnance de la marine royale de 1689 les soumet à l'autorité de l'intendant de marine, qui est officier de plume et souvent roturier. Leurs fonctions sont terriennes et « terre-à-terre » puisqu'elles visent surtout à assurer la conservation et l'entretien des navires en dirigeant le monde ouvrier des arsenaux (carénage, radoub, calfatage...). Comme ces affectations donnent peu d'occasions de combattre et de se distinguer, ils sont freinés dans leur avancement et ne peuvent guère espérer obtenir la prestigieuse croix de Saint-Louis. Voir Michel VERGE-FRANCESCHI, *La marine française...*, op. cit., p. 203-204.

² - En mai 1734, l'amirauté de Vannes poursuit un matelot de la barque pimpolaise *La Marie-Joseph* nommé Jean Corre pour avoir durement frappé son maître en mer. Le patron de la barque étant mort de ses blessures dans une auberge du Port-Louis le 28 avril, l'accusé a été immédiatement arrêté par les soldats de marine et enfermé à bord de la patache du roi. Curieusement, le commis au greffe local de l'amirauté a attendu le 30 avril pour envoyer un exprès au procureur du roi de l'amirauté vannetaise. Dans l'attente de la venue de ces messieurs de l'amirauté, l'odeur pestilentielle du corps en décomposition a amené le lieutenant du roi de la citadelle à ordonner que le cadavre soit inhumé au cimetière de la ville et surveillé nuit et jour par une sentinelle (procès-verbal de descente de l'amirauté des 30 avril-4 mai 1734, A.D.M., 9 B 245).

l’instruction du procès de deux voleurs capturés par ses hommes sur le port de Lorient ¹. Cette méfiance envers les juges maritimes contribue certainement à expliquer pourquoi les militaires choisissent aussi parfois de ne pas s’en remettre aux amirautés et de résoudre eux-mêmes les problèmes que des particuliers leur dénoncent. Les archives nous montrent, par exemple, des officiers de port lorientais prompts à s’emparer d’un litige opposant un fournisseur de vivres et l’armateur d’un navire civil ². A la fin de l’Ancien Régime, les geôliers militaires des forteresses de Saint-Malo se font même officiellement rappeler à l’ordre par des ordonnances de l’amirauté. Le siège malouin leur reproche à deux reprises de détenir secrètement les déserteurs que les armateurs des navires morutiers font arrêter pour les forcer à honorer leurs engagements ³.

¹ - Dans la nuit du 27 au 28 janvier 1753, une patrouille de soldats invalides de la marine arrête deux voleurs sur les quais de Lorient au moment où ils s’échappent avec un coffre de vêtements volé à bord du navire *Le Saint-Louis*. Le navire étant sur le point d’appareiller, le lieutenant du roi de la citadelle fait transférer les suspects aux prisons d’Hennebont et ordonne au procureur du roi de la maréchaussée de faire rapidement entendre devant sa juridiction les matelots ayant assisté à la scène. Soumise à l’approbation du présidial de Vannes, l’affaire sera finalement renvoyée devant l’amirauté vannetaise (jugement d’incompétence prévôtale du 6 février 1753, A.D.M. 9 B 249).

² - Le 26 décembre 1772, le capitaine du port de Lorient descend avec le premier médecin de la marine et le chirurgien-major du lieu afin d’expertiser un lot de biscuits chargés à bord du navire *Le Beaumont* en prévision du prochain voyage vers la Chine. Les biscuits s’étant révélés moisissés, et donc impropres à la consommation, le commissaire général adresse un rapport de l’affaire au ministre le jour même. Trois semaines plus tard, le secrétaire d’État à la Marine Bourgeois de Boynes répond au commissaire général et se prononce sur cette question : « *quant à la peine à infliger au Boulanger qui a fabriqué et fourni le biscuit reconnu mauvais, il ne paroît pas que cela regarde la marine attendu que l’armement pour lequel ce biscuit étoit destiné n’est pas pour le compte du Roy et que le boulanger n’est pas attaché au service de la marine mais comme une pareille friponnerie ne doit pas rester impunie ; il est à propos que vous le dénonciez au procureur du roi de l’amirauté afin qu’il en poursuive la punition...* ». Le commissaire général s’exécute et dénonce le boulanger au procureur du roi de l’amirauté vannetaise, tout en indiquant aux magistrats civils la peine qu’ils doivent prononcer à son encontre : « *il semble la dessus nécessaire de faire un exemple ces sortes de délits étant assez communs mais je voudrais bien, monsieur, vous engager à faire chatier modérément le coupable pour cette fois, je crois qu’une amende envers l’hôpital et l’emprisonnement pendant un temps limité du boulanger suffiroient pour inspirer plus de circonspection à ses pareils et si vous pouviez faire prononcer ces deux punitions contre ledit Chevreil, je vous serais, monsieur, très obligé de donner vos conclusions sans entamer cette affaire au criminel* » (lettre du secrétaire d’État à la Marine du 15 janvier et dénonciation du commissaire général du 22 janvier 1773, A.D.M., 9 B 252).

³ - Sur ordre de son armateur, un officier marinier nommé François Lefeuvre est arrêté le 31 mai 1780 par la maréchaussée et emprisonné au château de Solidor pour avoir refusé d’embarquer à bord du navire corsaire *Le duc de Mortemart*. Le jour-même, le détenu adresse une requête à l’amirauté afin d’être interrogé par les juges civils. Au terme de son interrogatoire, le lieutenant général ordonne l’élargissement immédiat du détenu et fait « *deffense au geôlier de Solidor de recevoir des prisonniers de la compétence de l’amirauté sans l’avertir incessamment* » (sentence du 31 mai 1780, A.D.I.V., 9 B 336). En avril 1788, le même siège se prononce sur le cas de douze matelots et officiers marins arrêtés pour n’avoir pas rejoint leurs navires respectifs. Plusieurs armateurs s’étant plaints de défections répétées aux commissaires de la marine de Granville et Saint-Malo, ceux-ci avaient décidé d’opérer une « *rafle* » collective et de faire enfermer les déserteurs au château de Saint-Malo. Pris par voie de police, le jugement final de l’amirauté se contente de renvoyer les accusés à bord de leurs navires ou à la discipline des classes. Le siège précise toutefois, au passage, que l’emprisonnement de cinq des accusés a été « *illégalement fait* » et il fait « *...defenses expressees a tous armateurs et capitaines de faire emprisonner ailleurs que dans les prisons ordinaires aucuns gens de* .../...

§ 3 – L’immixtion occasionnelle de l’intendant dans les affaires criminelles ordinaires

La Bretagne est la dernière province française où la monarchie instaure un « intendant de justice, police et finances ». Symbole de la centralisation du pouvoir, l’intendance n’apparaît en Bretagne qu’en 1689, lorsque le départ pour Rome du duc de Chaulnes permet d’abaisser le rôle politique du gouverneur et de redistribuer les immenses pouvoirs qui étaient restés attachés à la fonction dans cette province ¹. Rouage essentiel de l’administration régionale des XVII^e et XVIII^e siècles, l’intendant est doté par ses lettres de commission de prérogatives générales l’autorisant à connaître de toutes les affaires politiques, administratives, fiscales, judiciaires ou militaires de sa circonscription. Dans une province comme la Bretagne, où le commerce et les diverses activités maritimes sont un élément essentiel de l’économie locale, le déploiement des pouvoirs tutélaires du « commissaire départi » va naturellement englober le domaine d’activités des officiers d’amirauté. Dès les premières années d’existence de l’institution en Bretagne, l’intendant s’est immiscé dans l’administration du monde maritime en s’arrogeant ponctuellement des prérogatives d’amirauté touchant à la course, à la police de la navigation ou à l’organisation des milices garde-côtes ².

mer ou autre sous l’autorité du siège à peine d’être procédé contre eux... » (sentence du 5 avril 1788, A.D.I.V., 9 B 351).

¹ - Entre 1689 et 1691, le duc de Chaulnes retourne en ambassade à Rome et le gouvernement est exercé de fait par le maréchal d’Estrées. De 1691 à 1695, le gouverneur en titre se montre peu en Bretagne, ce qui permet d’achever la réorganisation administrative et militaire de la province. Après la disgrâce définitive du duc de Chaulnes en 1695, le charge est donnée par le roi à son fils naturel, le comte de Toulouse. Systématiquement associé à l’office d’Amiral de France, le gouvernement de la Bretagne cesse jusqu’à la Révolution d’être un relais des revendications politico-fiscales du parlement et des États. Débarrassé du gouverneur, le roi peut désormais intervenir plus directement dans les affaires de la province en s’appuyant sur ses deux principaux commissaires : l’intendant et le commandant en chef. Voir Georges MINOIS, *Nouvelle histoire...*, op. cit., p. 424 et s.

² - En vertu d’un arrêt du Conseil de 1702, l’intendant dirige l’inventaire et la liquidation des prises ou des navires échoués au cours de la Guerre de Succession d’Espagne. Le règlement du 25 mai 1728 lui attribue la présidence des procès instruits par les amirautés contre les contrebandiers du littoral. Dans le domaine sensible des exportations par voie de mer des produits vivriers, il régule le commerce et la sortie des grains, des salaisons ou du suif vers les autres provinces ou l’étranger. En période d’épidémie, il surveille de près les mesures prises par les bureaux ou des conseils de santé des villes portuaires. Sous la Régence, l’intendant de Bretagne Feydeau de Brou interdit ainsi formellement l’accès des ports de la province à un vaisseau venant d’Alexandrie, dont plusieurs marins sont atteints d’une « peste » (ordonnance du 21 juin 1719, A.D.F., B 4197). En temps de guerre ou lorsque les récoltes ont été mauvaises, le commissaire départi réquisitionne des navires pour transporter les vivres que le roi fait expédier aux troupes ou aux provinces frappées par la disette. Au lendemain du déclenchement de la Guerre de Succession d’Autriche, Louis XV promulgue l’ordonnance du 25 avril 1744 qui prévoit la constitution de deux corps de miliciens garde-côtes de 1.000 hommes chacun autour de Brest et Lorient. L’intendant Pontcarré de Viarmes s’emploie alors à organiser la
.../...

Dans le cadre de leur activité strictement criminelle, les amirautés semblent toutefois moins soumises à cette emprise de l'intendant. Quoique cela puisse paraître surprenant au regard des pouvoirs d'ingérence qu'il conserve jusqu'aux années 1740-1750, l'intendant de Bretagne n'intervient directement qu'à neuf reprises pour influencer le cours d'un procès criminel mené par une amirauté¹. *A priori*, cet effacement paraît d'autant plus étrange que les intendants de Bretagne sont vraisemblablement tenus au courant des affaires d'amirauté en cours. Les subdélégués des villes portuaires sont souvent choisis parmi les conseillers de l'amirauté du lieu², ceux-ci peuvent donc simultanément les renseigner sur l'évolution des procédures et servir de contact avec les juges chargés de l'instruction³. L'explication de cette

levée et le ravitaillement des miliciens tout en supervisant la réparation ou la construction des corps de garde. Défenseur du domaine, l'intendant est également affecté au règlement du problème – épineux en Bretagne – des parcs et des pêcheries privées. Les subdélégués et les lieutenants d'amirauté collectent les titres des propriétaires, qui doivent normalement établir des droits antérieurs à 1544, et les transmettent à l'intendant. En 1733, les conclusions du rapport que l'intendant Des Gallois de La Tour adresse à Maurepas inspirent directement les arrêts du Conseil ordonnant le maintien ou la destruction des pêcheries des côtes de Saint-Brieuc, Morlaix, Brest et Quimper. Voir Marcel GOURON, *op. cit.*, p. 503 ; Joachim DARSEL, *L'Amirauté de Bretagne...*, *op. cit.*, p. 549 ; Jean-Marc DAVID, *op. cit.*, p. 213-215 ; Régis LAVOUX, *op. cit.*, p. 210-211 ; Henri FREVILLE, *L'intendance de Bretagne (1689-1790). Essai sur l'histoire d'une intendance en pays d'États au XVIII^e siècle*, 3 vol., éd. J. Pilhon, Rennes, 1953, vol. 1, p. 118, 231, 314, 496 & vol. 2, p. 192.

¹ - Entre 1697 et 1739, nous avons dénombré neuf procédures où l'intendant de la province s'ingère dans les affaires criminelles des amirautés de Saint-Malo (4), Quimper (1) et Nantes (4). Toutefois, seules deux de ces interventions sont véritablement de son fait. Les sept autres immixtions sont décidées par le Conseil du roi qui lui attribue le jugement de procès sensibles. Les infractions entraînant ces interventions se répartissent équitablement entre les crimes de droit commun (homicides [4], émigration religieuse [1]) et les crimes spécifiquement maritimes (pillages de bris [3], baraterie de patron [1]).

² - Chichement rémunérées par des gratifications ponctuellement versées par l'intendant ou le contrôle général des finances, synonymes d'un dur labeur d'administration locale, les fonctions de subdélégué sont cependant très recherchées par les avocats et les officiers de justice ou de finance locaux. La subdélégation leur confère une part de l'autorité du commissaire départi et en cas de succès, la reconnaissance de leur travail peut leur permettre d'être recommandés pour l'obtention d'offices plus prestigieux vacant aux parties casuelles. Grâce à leur connaissance du droit et du monde maritime, les officiers d'amirauté obtiennent assez souvent la subdélégation des villes portuaires où ils officient. A la fin du XVII^e et au début du XVIII^e siècle, la subdélégation vannetaise échoit ainsi au lieutenant général Dondel de Keranguen puis au procureur du roi de l'amirauté de Lespinay. A partir des années 1720, les juges d'amirauté morlaisiens Provost de Boisbilly, Daumesnil et Guillotou de Kerdu se succèdent pendant près de quarante ans à la subdélégation. A peu près à la même époque, les officiers du siège nantais Gellée, Merlaud de la Clartière et Du Rocher occupent les fonctions de subdélégués de leur ville pendant une trentaine d'années. Voir *infra*, annexes n°17 à 23; Annette SMEDLEY-WEILL, *Les intendants de Louis XIV*, Fayard, 1995, p. 122 et s.

³ - Au cours des poursuites engagées par l'amirauté de Nantes pour retrouver les riverains qui avaient pillé les bagages d'une passagère de la barque *L'Angélique*, naufragée à l'entrée de la Loire en 1727, les officiers de l'amirauté cherchent à savoir si les accusés n'ont pas échangé de l'argenterie ou de « *vieilles espèces* » provenant du pillage auprès du siège de la monnaie de la ville. Le directeur de la monnaie est donc assigné comme témoin mais celui-ci refuse obstinément de témoigner dans le cadre d'une affaire criminelle. Il propose de fournir un certificat et se plaint à l'intendant de l'insistance de l'amirauté à vouloir le faire déposer. Le 23 juin 1733, l'intendant Des Gallois de La Tour adresse à Charles Gellée, subdélégué et conseiller de l'amirauté de Nantes, un courrier où il prie son subordonné de jouer de sa qualité de juge du siège pour faire fléchir les autres magistrats : « ... je vous prie de faire entendre aux officiers de l'amirauté qu'ils doivent s'en contenter et qu'en de pareilles occasions ces sortes de certificats ont toujours fait foi en .../... »

discrétion tient probablement au fait que l'administration maritime, – dans laquelle nous incluons les affaires judiciaires d'amirauté –, reste un domaine essentiellement réservé au secrétaire d'État à la Marine. Or, les archives étudiées laissent penser que l'intendant de la province rend plus de comptes au Chancelier ¹ qu'au secrétaire d'État à la Marine. Ce dernier, ne fait pas appel au commissaire départi dans la gestion quotidienne des affaires criminelles du monde maritime. Il néglige la « courroie de transmission » ordinaire de l'administration royale et préfère transmettre ses ordres aux amirautés par le truchement des officiers de plume de la Marine.

Section 2 : Des relations contrastées avec les diverses juridictions royales.

Bien qu'elles incarnent elles-mêmes l'exemple typique des juridictions d'exception créées par la monarchie aux XV^e et XVI^e siècles, les amirautés n'échappent pas pour autant à la concurrence des autres justices royales spécialisées. S'il est certain que les procédures criminelles des amirautés génèrent moins de convoitises que l'administration maritime ou le contentieux de droit privé, quelques contestations naissent malgré tout lorsque la qualité de l'accusé, la nature du délit ou le lieu de commission peuvent laisser planer un doute sur la juridiction effectivement compétente. Au premier rang des juridictions spécialisées les plus susceptibles de disputer des affaires criminelles aux amirautés, on trouve ainsi les tribunaux prévôtaux de la maréchaussée et de la marine royale. Viennent ensuite les juridictions douanières qui tentent parfois de récupérer les procès criminels intentés contre les gabelous. Enfin, selon la nature des crimes, certaines affaires amènent accidentellement les amirautés à s'opposer aux justices royales particulières des Eaux et Forêts ou de la monnaie.

justice... ». Sur ordre du chancelier D'Aguesseau, auquel l'intendant a rendu compte de l'affaire, les juges de l'amirauté de Nantes acceptèrent finalement de valider le certificat du directeur de la monnaie (lettre du 23 juin 1733 et certificat daté du 29 août 1733, A.D.L.A B 4943).

¹ - En 1718, l'amirauté de Saint-Malo poursuit le capitaine de la frégate malouine *Le Notre-Dame de Laurette*, pour avoir fait pendre à la vergue un noir de son équipage. Saisi par l'accusé, qui conteste le bien-fondé de la procédure et le décret de prise de corps dont il fait l'objet, l'intendant Feydeau de Brou demande au procureur du roi de lui rappeler les motifs des juges du siège : « *vous m'avez remis monsieur coppie des informations faites a l'occasion du negre que le sieur delaage commandant la frégate dite notre dame de Lorette a fait pendre vous m'avez meme escrit a ce sujet et vous m'avez informé des motifs que les juges de lamirauté avoient eu pour entreprendre cette procedure comme je ne retrouve point votre lettre ayés agréable de me renvoyer encore une fois les motifs qui ont engagé les juges de votre amirauté à faire cette procedure pour que je sois en etat d'en rendre compte a Mgr le chancelier...* » (lettre du 4 septembre 1720, A.D.I.V., 9 B 262).

§ 1 – Une coexistence plutôt pacifique avec les juridictions de droit commun.

Le ressort particulier des amirautés les situe à la périphérie du territoire des tribunaux royaux de droit commun couvrant le royaume. Cette contiguïté les oblige donc à composer régulièrement avec les juridictions ordinaires¹, généralement prééminentes, qui peuvent choisir de respecter les prérogatives des juges maritimes ou tenter de s'approprier certaines de leurs affaires criminelles. En dépit des termes clairs de l'ordonnance de la marine de 1681, quelques incertitudes persistent. Surtout en cas d'infraction commise sur une dépendance urbaine du domaine maritime (quais ou grèves portuaires, rives fluviales...), il faut parfois départager les amirautés des tribunaux bailliagers ordinaires, des sièges élevés à la présidialité en 1551 ou des nouveaux tribunaux mis en place par l'Assemblée Constituante.

a) L'intérêt des présidiaux pour les causes criminelles d'amirauté

Si l'édit de création des juridictions présidiales leur assigne des compétences civiles relativement précises, en premier comme en dernier ressort², les compétences criminelles des

¹ - Nous avons choisi de ne pas intégrer les tribunaux royaux de prévôté parmi les juridictions ordinaires étudiées dans la mesure où ces justices anciennes sont délaissées depuis le XVI^e siècle et progressivement éclipsées par les juridictions bailliagères ou présidiales (édit de Crémieu de 1536, ordonnance interprétative d'Henri II de 1559...). Depuis son annexion, la Bretagne avait d'ailleurs quasiment ignoré cette institution, dans la mesure où elle comptait de nombreuses sénéchaussées royales et une multitude de justices seigneuriales qui en tenaient lieu. Les archives criminelles de l'amirauté de Nantes sont donc les seules à mentionner des contacts avec la prévôté locale qui avait conservé des attributions criminelles secondaires dans l'enceinte de la ville. Les deux procédures en question, commencées en 1746 et 1750, concernaient des cas de violences, survenues à Nantes, ayant amené l'une des parties à agir devant le juge prévôt. La première affaire opposait des bateliers nantais et angevins qui s'étaient battus sur la berge de la « *Prairie aux ducs* ». Les parties avaient été séparément et obtenu une sentence respective de l'amirauté et de la prévôté, obligeant le parlement à intervenir pour les départager (arrêt de commandement du 22 mars 1748, A.D.L.A., B 4950). Le second litige impliquant la prévôté nantaise résultait d'une rixe survenue entre deux couples de riverains sur la quai du Port Giraud. Les accusateurs avaient engagé une action devant le juge prévôt qui avait finalement décidé de renvoyer l'affaire devant les officiers d'amirauté (sentence de renvoi du 3 décembre 1750, A.D.L.A., B 4952). A moins d'une simple survivance de l'appellation *prevôté* dans le vocabulaire local, ce dernier jugement est plutôt surprenant si l'on se réfère à l'édit d'avril 1749 du chancelier d'Aguesseau, qui prévoyait la disparition de ces juridictions subalternes par réunion aux tribunaux royaux supérieurs. Les chercheurs ayant travaillé sur les institutions nantaises datent eux-aussi de 1749 la disparition de la prévôté. Voir Guy SAUPIN, *Nantes au XVII^e siècle...*, op. cit., p. 51 ; Joël HAUTBERT, op. cit., p. 133-136.

² - L'édit de janvier 1551 donne compétence aux nouveaux tribunaux pour juger en première et dernière instance toutes les matières civiles nées sur leur ressort tant qu'elles « *n'excederont pas [la somme de] deux cens cinquante livres tournois pour une fois : ou de dix livres tournois de rente* ». Les modestes causes civiles issues des tribunaux bailliagers ordinaires qui dépendaient du ressort présidial n'étaient plus dès lors soumises au contrôle des parlements mais définitivement jugées en appel par les présidiaux. Le texte entendait aussi limiter les appels dilatoires en instaurant un simple appel dévolutif pour les affaires civiles inférieures à 500 livres qui permettait l'exécution provisionnelle de ces jugements présidiaux de première instance. Mal vécue par les cours souveraines, cette réforme sera progressivement vidée de sa substance par le maintien prolongé du taux initial de 250 livres (tardivement remonté à 2.000 livres, en novembre 1774) qui ignorait la dépréciation monétaire et obligeait la majorité des justiciables à se pourvoir en appel au parlement

.../...

tribunaux bailliagers érigés en présidiaux ne sont pas explicitement détaillées par le texte qui renvoie, sans les citer, aux ordonnances et édits précédents ¹. Si l'on se réfère aux dispositions antérieures et ultérieures de la législation royale, les présidiaux apparaissent comme les tribunaux de droit commun dotés des attributions répressives les plus importantes du royaume. Dans les villes et campagnes du littoral couvertes par les présidiaux ², les amirautés ne semblent guère pouvoir échapper à ces juridictions ³ qui traitent une grande partie des affaires criminelles locales à raison de leur compétence bailliagère classique ou en vertu des cas présidiaux survenus sur le plus vaste rayon de leur ressort présidial. ⁴

de leur province. Voir la reproduction du texte original de l'édit par ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIII, p. 248 et s.

¹ - Selon Jousse, il s'agit d'une allusion implicite à la déclaration du 5 février 1549 qui attribue, par prévention, la connaissance des cas prévôtaux aux baillis et aux sénéchaux royaux. Les tribunaux bailliagers et les présidiaux étant demeurés des « institutions siamoises », on peut y voir la naissance légale, et non prétorienne, des cas présidiaux. Voir Daniel JOUSSE, *Traité de la justice criminelle de France*, 4 vol., Paris, 1771, t. 1, p. 204 ; Sylvain SOLEIL, *Le siège royal de la sénéchaussée et du présidial d'Angers (1551-1790)*, P.U.R., 1997, p. 124.

² - Après la perte du statut présidial provisoirement conféré aux cours de Ploërmel et Dinan au XVI^e siècle, on ne compte finalement que quatre sénéchaussées présidiales pour toute la province. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les présidiaux bretons sont établis dans les villes principales de Nantes, Vannes, Quimper et Rennes. Le siège basé dans la capitale de Cornouaille avait aussi autorité sur les terres de l'évêché de Léon tandis que les sénéchaussées ordinaires couvrant les évêchés de Rennes, Tréguier, Saint-Brieuc, Dol et Saint-Malo dépendaient de l'immense ressort du présidial de Rennes. Voir André PERRAUD-CHARMANTIER, *Le Sénéchal de Nantes (1551-1789) – Contribution à l'histoire des juridictions nantaises*, Paris, 1925, p. 34 et s.

³ - Il existe de nombreux exemples archivistiques témoignent de l'animosité qui naît parfois entre les juges présidiaux et les modestes officiers d'amirauté qui paraissent avoir âprement défendu leurs prérogatives judiciaires et honorifiques à l'occasion de procès disputés ou lors des cérémonies publiques de leurs villes. Voir par exemple, les tensions signalées par les officiers d'amirauté nantais qui se plaignent des prétentions abusives du présidial (A. N., Marine, C⁴ 231) et inversement, les griefs des magistrats du présidial de Quimper qui reprochent aux juges maritimes de leur ville d'être « *trois têtes échauffées dans le même bonnet* » (Mémoire non signé, non daté, vraisemblablement rédigé en 1785, A. D. F. B 911 bis).

⁴ - L'ordonnance de Moulins de février 1566 confie aux magistrats des présidiaux, par prévention, les crimes antérieurement jugés par les seuls juges prévôtaux. Cette compétence partagée, qui laisse finalement les présidiaux libres de statuer personnellement ou de laisser les « *juges bottés* » se charger des cas prévôtaux, sera globalement confirmée un siècle plus tard par la grande ordonnance criminelle d'août 1670. A l'époque qui nous occupe, les juges présidiaux disposent donc sur leur territoire d'un vaste ensemble de compétences criminelles, à la fois personnelles et matérielles, issues de leurs compétences mixtes bailliagères et présidiales. Leurs prérogatives présidiales les amènent ainsi à connaître des crimes commis par les soldats, les individus non domiciliés et les repris de justice constituant l'ancien « *gibier des prévôts* » (*gens de guerre dans leur marche, déserteurs d'armée, vagabonds, gens sans aveu [ou]condamnés à peine corporelle, bannissement ou amende honorable*). Il faut y ajouter les délits perçus comme une atteinte directe à l'autorité de l'État, dont certains rappellent les troubles qu'avaient connu le royaume pendant les Guerres de Religion et la Fronde (*assemblées illicites avec ports d'armes, levée de gens de guerre sans commission, séditions, émotions populaires, fabrication, altération ou exposition de fausse monnaie*), et la grande criminalité classique (*vols faits sur les grands chemins, vols faits avec effraction, port d'armes et violence publique, sacrilèges avec effraction, assassinats prémédités*). En outre, les lieutenants criminels des présidiaux contrôlent, par voie d'appel, les sentences rendues par les tribunaux royaux de prévôté et les juridictions seigneuriales. Voir le texte des ordonnances criminelles de février 1566 (article 46) et d'août 1670 (titre I, articles 11, 12 et 15), dans ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIV, p. 201, vol. XVIII, p. 373-374 ; Joël

.../...

Au cours de la période étudiée, nous avons trouvé dix-sept affaires mentionnant une intervention des présidiaux de la province dans les procédures criminelles des amirautés bretonnes¹. Les présidiaux n'apparaissent d'ailleurs pas forcément comme des adversaires acharnés des juges maritimes mais plutôt comme des tribunaux généralistes et centralisateurs, occasionnellement tentés de s'immiscer dans le contentieux des amirautés. En matière criminelle, ils y parviennent tout d'abord de manière indirecte. Ils acceptent ainsi les requêtes adressées par des accusés désireux d'échapper à l'autorité de leurs juges d'exception². Par le biais des jugements de compétence, ils peuvent également arbitrer les conflits opposant les amirautés aux tribunaux prévôtaux ou aux juridictions seigneuriales placées sous la tutelle présidiale³.

HAUTEBERT, *op. cit.*, p. 50 ; Jean-Marie CARBASSE, *Histoire du droit pénal et de la justice criminelle*, P.U.F., coll. "Droit fondamental", Paris, 2000, p. 132.

- ¹ - Les dix-sept procédures évoquées proviennent des archives criminelles des amirautés de Nantes (7), Vannes (2), Quimper (6), et Saint-Malo (1). Les présidiaux bretons se manifestent majoritairement dans des affaires pénales portant sur des infractions classiques (vols simples ou qualifiés [7], homicides [3], violences ou injures [2], infanticide [1], évasion lors d'un transfert vers Rennes [1], vandalisme sur des bancs publics [1], baraterie [1], pillage de bris [1]). La rareté des interventions constatées s'explique aussi par le cas particulier de Saint-Malo, où un grand nombre d'affaires d'amirauté n'est pas directement disputé par le présidial de Rennes mais par la juridiction des Régaires, qui fait office de sénéchaussée ordinaire.
- ² - Quoi que l'ordonnance de la marine de 1681 donne pouvoir aux amirautés pour recevoir et entériner les lettres de rémission des roturiers (livre I, titre 2, art. 2), les accusés préfèrent parfois ne pas se présenter directement aux juges maritimes et déposer leurs lettres au greffe des présidiaux. A Vannes, deux miliciens gardes-côtes poursuivis pour avoir involontairement tué l'un de leurs homologues au corps de garde d'Arzal, déposent leurs lettres de grâce auprès de l'alloué du présidial (requête de M. Josso et F. Dréano du 23 août 1695, A.D.M., 9 B 239). Condamnés à la pendaison par l'amirauté pour avoir battu à mort un autre riverain lors du pillage de barriques de vin venues à la côte, quatre habitants de La Torche de Penmarch adressent prudemment leurs lettres de rémission au greffe du présidial de Quimper (dépôt au présidial le 8 février 1725 des lettres de rémission accordées en juin 1724 à Y. et F. Le Cleach, A. Le Moal et N. Le Tanter, A.D.F., B 4448). Dans le même ordre d'idées, on constate l'immixtion du présidial de Quimper dans une affaire criminelle manifestement maritime lors d'une procédure menée en 1780 par l'amirauté de Cornouaille. Après le naufrage et le pillage de la cargaison de vin de navire prussien *La Diane*, perdu à la côte de la paroisse de Plonivel, six riverains sont poursuivis par l'amirauté. Au cours de leur interrogatoire, les six accusés déclarent s'être inscrits en faux contre le procès-verbal des commis des Devoirs qui les mettaient en cause, et ils affirmeront même avoir obtenu du « *juge des causes royales de Quimper* » une sentence reconnaissant comme faux le procès-verbal en question (requête du 14 mars 1781, A. D. F. B 4479). Sur la question des lettres de rémission, voir Pierre-François MUYART DE VOUGLANS, *Les loix criminelles de France dans leur ordre naturel*, chez Merigot, Crapart et Morin, Paris, 1780, p. 562-563.
- ³ - Les archives criminelles de l'amirauté de Cornouaille témoignent à deux reprises de cette redistribution effectuée par le présidial de Quimper entre juges maritimes et seigneuriaux. Une procédure initialement instruite par la maréchaussée contre P. Le Faver, marin convaincu d'avoir volé une voile à bord d'une gabarre amarrée dans le port de Locmaria, avait ainsi été réorientée par le présidial devant la juridiction du prieuré du lieu avant que le parlement ne restitue logiquement cette affaire à l'amirauté (jugement du compétence du 21 février 1725 et arrêt de la Cour du 17 mars 1725, A.D.F., B 4449). A l'inverse, la procédure commencée par la châtelainie de Daoulas contre deux femmes soupçonnées d'avoir tué un nouveau-né découvert sur la grève de Kerouëzec (paroisse de Plougastel-Daoulas) avait été déposée au présidial de Quimper, qui l'avait aussitôt renvoyée devant l'amirauté de Cornouaille (sentence de renvoi du 16 septembre 1775, A.D.F., B 4474).

Bien sûr, les conflits peuvent aussi être frontaux lorsque présidiaux et amirautés réclament un temps le même crime ¹. Toutefois, la plupart des cas litigieux se règlent à l'amiable, par consentement mutuel pourrait-on dire. Lorsqu'elles constatent leur incompétence, les amirautés renvoient spontanément les affaires comportant un aspect présidial trop marqué ². Symétriquement, les présidiaux abandonnent souvent d'eux-mêmes leurs prétentions quand le délinquant qui leur est défermé a manifestement commis son crime sur le domaine maritime ³. Il arrive cependant que le litige se prolonge beaucoup plus longtemps, si juges ordinaires et officiers d'amirauté campent sur leurs positions respectives. La solution vient alors d'en haut, du parlement provincial ⁴ ou du Conseil du roi.

¹ - Sur les dix-sept apparitions des présidiaux relevées, nous avons dénombré dix procédures véritablement conflictuelles où amirautés et présidiaux se retrouvent directement en concurrence pour juger d'une affaire. Neuf litiges portent sur des causes criminelles correspondant aux prérogatives bailliagères ou présidiales classiques (vols simples ou qualifiés [5], homicides [1], violences ou injures [1], évasion sur un grand chemin lors d'un transfert [1], vandalisme sur des bancs publics [1]).

² - C'est notamment le cas dans les affaires comportant deux types d'infractions donnant concurrentement compétence à l'amirauté et au présidial. A Vannes, en 1734, une modeste procédure engagée par l'amirauté contre les inconnus qui avaient renversé et brisé des bancs de la promenade du port est ainsi abandonnée aux juges ordinaires, comme accessoire à une affaire principale de meurtre dont l'instruction était en cours devant le présidial (sentence de renvoi du 25 juin 1734, A.D.M., 9 B 245). Lors de l'instruction du procès de deux novices déserteurs du *Pèlerin*, en 1768, les officiers de l'amirauté de Saint-Malo découvrent en cours d'instruction que les accusés sont aussi des cambrioleurs occasionnels qui ont opéré dans les campagnes environnantes. La décision finale des juges maritimes comprend donc à la fois une condamnation au fouet et aux galères pour désertion et un renvoi devant le présidial de Rennes pour un vol avec effraction (sentence du 1^{er} décembre 1768, A.D.I.V. 9 B 321).

³ - On trouve, à Nantes, trois exemples de procédures commencées par le présidial contre des voleurs arrêtés en possession d'effets dérobés à bord de gabarres amarrées aux quais de la ville. Dans deux de ses affaires, les juges criminels nantais s'étaient simplement assurés de l'origine des grains ou des vêtements volés en interrogeant les accusés et ceux qui les avaient arrêtés, avant de restituer à l'amirauté des prisonniers et des procédures que sa compétence *ratione loci* lui réservait de manière trop évidente (sentences de renvoi du présidial des 11 février 1752 et 2 mai 1768, A.D.L.A., B 4952 et 4954).

⁴ - On trouve ainsi un conflit de compétence plutôt surprenant dans les archives de l'amirauté de Nantes. Une poursuite menée en 1698, pour baraterie, visait Guillaume Chesneau, maître de la barque *La Jeanne* de Noirmoutier. Le batelier était accusé d'avoir détourné sa cargaison, – les marchandises avaient été clandestinement déchargées à Redon –, avant de faire volontairement sombrer son bateau au large de Belle-Île. Cette cause indéniablement maritime avait été revendiquée par le présidial de Nantes auprès du parlement de la province. Sans que les archives lacunaires puissent nous donner les raisons profondes de cette décision (lenteur, mauvaise volonté, voire collusion avec les accusés ?), la Cour décide de donner raison à la compagnie du présidial et de retirer l'affaire aux officiers d'amirauté (ordonnance du présidial de Nantes [réclamant la procédure] du 1^{er} septembre 1699, A.D.L.A., B 4934).

b) Des relations de bon voisinage avec les sénéchaussées royales ordinaires

Depuis le XVI^e siècle, les lieutenants criminels ¹ des sénéchaussées ordinaires sont habilités à juger tous les crimes désignés par la législation du monarque comme étant des « cas royaux ». Cette compétence générale en fait les juges naturels de toutes les infractions graves commises sur leur ressort, à l'exception toutefois des crimes réservés aux seuls juges prévôtiaux ou présidiaux ². En dépit des heurts parfois signalés dans des matières civiles ou administratives, plus lucratives et plus disputées que les tâches répressives ³, l'étude des archives criminelles d'amirauté révèle qu'une entente plutôt cordiale semble avoir régné dans ce domaine entre les tribunaux maritimes et les juridictions bailliagères établies sur les côtes de la province bretonne. A travers les dix-huit procédures dépouillées qui mentionnent

¹ - Promulguée sous le règne de François I^{er}, la Déclaration royale du 15 janvier 1522 introduit au sein de toutes les juridictions bailliagères du royaume des offices séparés de magistrats spécialisés dans le jugement des affaires pénales. Acquis par de nouveaux arrivants ou simplement joints à leurs charges par les conseillers en place, ces offices permettaient à leurs titulaires, les lieutenants criminels, de connaître tous les « *cas, crimes, délits et offenses qui seront faits, commis et perpétrés au bailliage, sénéchaussée et ressort d'iceux* » dans ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XII, p. 197.

² - Ordonnance criminelle du mois d'août 1670, titre I, article 11 : « *Nos Baillis, Sénéchaux, et Juges Présidiaux connoistront privativement à nos autres juges et à ceux des seigneurs, des cas Royaux, qui sont : le crime de lèze-Majesté en tous ses chefs, sacrilège avec effraction, rebellion aux mandements émanés de Nous ou de nos Officiers, la police pour le port des armes, assemblées illicites, séditions, émotions populaires, force publique, la fabrication, l'altération ou l'exposition de fausse monnoye, correction de nos Officiers, malversations par eux commises en leur Charges, crime d'hérésie, trouble public fait au service divin, rapt, et enlèvement de personnes par force et violence, et autres cas expliquez par nos ordonnances et Réglemens* ». On peut notamment ajouter à cette liste non exhaustive le duel et les crimes liés à la répression du protestantisme que la législation postérieure attribue explicitement aux juges ordinaires. Il est à noter qu'une incertitude demeure en raison des articles 11 et 12 de l'ordonnance criminelle qui attribuent simultanément la répression des « *sacrilège avec effraction [...], séditions, émotions populaires, [ainsi que] la fabrication, altération ou exposition de fausse monnoye* » aux tribunaux bailliagers ordinaires, aux prévôts des maréchaux et aux présidiaux (par prévention). Voir le texte original dans ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XVIII, p. 373-374.

³ - Joachim Darsel atteste ainsi de conflits minimes survenus entre les officiers de l'amirauté de Léon et les juges de la sénéchaussée de Brest et Saint-Renan. Il cite (sans date) un arrêt du Conseil du roi cassant une sentence de la sénéchaussée qui tendait à interdire aux huissiers audienciers de l'amirauté d'instrumenter dans leur ressort. Les archives de l'amirauté de Cornouaille révèlent un conflit bien plus violent entre le lieutenant général et le sénéchal de Concarneau lors des opérations de sauvetage engagées pour récupérer la cargaison de la barque *La Marie-Françoise* de Quimperlé, incendiée par un corsaire anglais et échouée sur les côtes de la paroisse de Nevez en 1782. Le sénéchal avait fait emprisonner par ses sergents les charretiers successivement embauchés par l'amirauté pour travailler au sauvetage des effets naufragés. Les juges maritimes avaient alors dû ordonner aux miliciens garde-côtes de s'armer et d'escorter les charrettes transportant le bris pour permettre le transport, le déchargement et le stockage des barriques dans un entrepôt (procès-verbal de descente sur les lieux du 12 décembre 1782, A. D. F. B 4392). Voir Joachim DARSEL, « L'amirauté de Léon (1691-1792) », *Bulletin de la Société Archéologique de Finistère*, Saint-Brieuc, t. CIII, 1975, p. 140.

l'intervention des sénéchaussées dans les affaires criminelles d'amirauté ¹, on s'aperçoit que les juges ordinaires alertés par les riverains respectent scrupuleusement les causes criminelles des amirautés, vers lesquelles ils renvoient très rapidement les causes survenues sur le domaine maritime ². Cette bonne entente semble se prolonger lorsque les sénéchaux royaux sont exceptionnellement appelés à officier dans des affaires maritimes ³ ou lorsque la distance embarrasse des officiers d'amirauté peu enclins à se déplacer pour des causes jugées mineures. Quand l'éloignement ou le nombre des témoins ne permet raisonnablement pas aux officiers d'amirauté de les faire assigner devant eux (des « taxes » sont adjugées aux déposants pour rembourser les journées chômées et les frais de déplacement engagés pour se rendre au siège), ceux-ci doivent, par souci d'économie, se rendre sur les lieux ou envoyer des représentants pour recueillir les preuves testimoniales. Les juges maritimes recourent alors parfois à leurs homologues des juridictions ordinaires locales, qu'ils commettent pour réaliser

¹ - Les dix-huit procédures en question proviennent des archives criminelles des amirautés de Nantes (1), où les juges de Guérande sont les seuls magistrats royaux ordinaires coexistant avec ceux la grande sénéchaussée présidiale nantaise, de Vannes (9), où les sénéchaussées côtières sont plus modestes mais plus nombreuses, de Quimper (2), de Saint-Malo (4), et enfin de Morlaix (2), où le sénéchal obtient pour un temps le droit d'exercer les fonctions du lieutenant général de l'amirauté tombé malade en 1773 (voir le déport de l'avocat morlaisien Me Penhoadic du 22 novembre 1773, A. D. F. B 4247). Pour cette dernière ville, la disparition des procédures d'amirauté contraint à se reporter aux seuls registres encore existants, très lacunaires, qui ne comprennent que deux mentions explicites de ces rapports entre la sénéchaussée de Morlaix et l'amirauté de Tréguier. De leur propre initiative ou à la demande expresse des officiers d'amirauté, les sénéchaussées ordinaires bretonnes interviennent principalement dans le cadre d'affaires criminelles bailliagères (vol simple [1], homicide [3], viol et homicide [1], infanticide [2], corruption [1], violences [7], émigration religieuse [1], pillage de bris [2]).

² - Nous avons dénombré huit procédures « maritimes » ouvertes par les sénéchaussées de Guérande (1), Rhuy (4), Pont-Scorff (1) Hennebont (1) et Quimperlé (1). Une seule de ces procédures, née dans une auberge du passage Saint-Christophe, côté Caudan, avait véritablement opposé l'amirauté de Vannes aux juges ordinaires de Pont-Scorff. Un officier marinier génois nommé « *Bozio* », surpris en flagrant délit d'adultère, s'était plaint au sénéchal des violences alors infligées par le cabaretier jaloux, et avait obtenu un décret d'ajournement contre l'impulsif époux. L'amirauté s'était finalement attribuée l'affaire, survenue sur une berge de la rivière, pour ordonner aux parties de se pourvoir par la voie civile (sentence du 25 novembre 1762, A.D.M., 9 B 250). Dans les sept autres cas, les sénéchaux royaux avaient enregistré la plainte ou la dénonciation, avant d'opérer les premières constatations urgentes au nom de l'amirauté ou de dépêcher un messager auprès des juges maritimes pour connaître leurs intentions. Sans trace de la moindre contestation, ces causes avaient ensuite été spontanément renvoyées devant l'amirauté, quelques jours après que les juges ordinaires aient constaté leur incompétence *ratione loci*.

³ - Au cours de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, le sénéchal de Brest avait été commis par un arrêt du Conseil du roi du 14 janvier 1693 pour juger une procédure criminelle engagée contre plusieurs marchands coupables de prévarications commises lorsqu'ils occupaient les fonctions de commis des vivres de la marine des ports de Brest et Saint-Malo. Pour apporter la preuve des malversations survenues dans la cité corsaire, le sénéchal avait immédiatement décerné une commission rogatoire aux officiers d'amirauté malouins pour qu'ils recueillent les dépositions des témoins locaux (Informations du 16 janvier au 8 juin 1693, A. D. I. V. 9 B 203).

en leur nom l'instruction préparatoire des procédures qui imposeraient de longues absences pour officier à plusieurs lieues du siège ¹.

c) Une cohabitation éphémère avec les institutions révolutionnaires

Juridictions emblématiques d'une ère révolue, que d'aucuns nomment rapidement l'Ancien Régime, les tribunaux d'exception n'ont guère de chances de survivre à la rationalisation de la justice voulue par les premiers législateurs révolutionnaires. Au terme d'une agonie annoncée par la naissance de l'Assemblée nationale, les amirautés seront supprimées après avoir été progressivement dépouillées de leurs prérogatives administratives et judiciaires. En attendant cette inéluctable disparition, les tribunaux maritimes continuent tant bien que mal d'assurer leurs tâches, en coexistant avec les juridictions du nouveau régime et en intégrant les réformes qui touchent l'ensemble du système judiciaire. A une époque où la majorité des institutions traditionnelles est emportée par la fièvre réformatrice des Constituants ², l'activité crépusculaire des juges d'amirauté illustre tout à la fois la fin du monde de l'office, la volonté du législateur d'instaurer une magistrature plus « citoyenne » que professionnelle et l'application de principes libéraux visant à supprimer les abus les plus criants de l'ancienne procédure pénale ³. Comme les autres tribunaux, les juridictions

¹ - Nos archives contiennent ainsi quatre exemples de commissions rogatoires décernées par les juges d'amirauté de Vannes (3) et Saint-Malo (1), au profit des officiers des sénéchaussées royales d'Hennebont (2), Redon (1) et Dinan (1). Lorsqu'une haute justice seigneuriale tenait lieu de juridiction ordinaire locale, de semblables commissions rogatoires étaient parfois octroyées aux juges seigneuriaux ou à leurs substitués.

² - Annoncée par le rapport Bergasse présenté le 17 août 1789 au premier Comité de constitution, la réorganisation de la justice est une des préoccupations majeures de la jeune Assemblée nationale où siègent de nombreux juristes. Emmenée par ses orateurs les plus enflammés, tels Bergasse, Dupont, Thouret ou Chabroud, la Constituante procédera à une refonte complète du système judiciaire, indispensable pour instaurer ce que Jean-Pierre Royer nomme « la cité idéale ». La mise en place de ce nouvel État modèle passe bien entendu par la mise à bas du régime précédent et de ses institutions. La vénalité des offices est donc abolie dès les 4 et 10 août 1789, les parlements sont mis en vacances par la loi du 3 novembre 1789 et enfin, la quasi totalité des anciennes juridictions ordinaires et extraordinaires du royaume est officiellement supprimée par la loi des 7-11 septembre 1790 (élections, greniers à sel, grueries, maîtrises des eaux et forêts, bureaux des finances, juridictions et cours des monnaies, cours des aides, requêtes du palais et de l'Hôtel, juridictions prévôtales, sièges de la connétablie, officialités, tribunal des maréchaux, vigueries, châtellenies, prévôtés, vicomtés, sénéchaussées, bailliages, châtelets, présidiaux, conseil provincial, conseils supérieurs, parlements). Voir : Jean-Jacques CLERE, article « Tribunaux », dans Albert SOBOUL (dir.), *Dictionnaire historique de la Révolution française*, P.U.F., Paris, 1989, 1^{ère} éd., p. 1049 ; Jean-Pierre ROYER, « Les innovations des constituants en matière de justice civile ou la "cité idéale" », dans Robert BADINTER (dir.), *Une autre justice (1789-1799), Contributions à l'histoire de la justice sous la Révolution française*, Fayard, 1989, p. 57 ; Jean-Pierre ROYER, *Histoire de la Justice...*, op. cit., p. 255.

³ - Les aménagements mis au point par le Comité de législation criminelle sont des mesures provisoires qui abrogent une partie de l'ordonnance criminelle de 1670 en donnant un minimum de garanties à l'accusé. Le décret des 8-9 octobre 1789 prévoit ainsi que tout suspect devrait être présenté au juge dans les 24 heures de son arrestation et qu'il pourra bénéficier de l'assistance d'un avocat. Il supprime symboliquement la torture,

.../...

maritimes doivent se plier aux réformes du droit pénal et de la procédure criminelle qui constituent un des chantiers prioritaires des nouveaux législateurs. A cet égard, la période 1790-1791 est une période confuse car, si la Constituante opère alors une refonte totale de la justice criminelle, elle ne peut matériellement promulguer un texte unique réformant simultanément le droit pénal, les tribunaux répressifs et la procédure criminelle. Au terme de séances souvent passionnées, l'assemblée n'adopte que graduellement les décrets et les lois qui vont reconstruire le nouveau système judiciaire. Les archives des années 1790 et 1791 nous montrent ainsi des conseillers d'amirauté officiant sous l'œil des « notables »¹ adjoints aux magistrats menant des investigations criminelles². Privées de leurs anciennes attributions administratives et du contentieux de droit privé, les amirautés moribondes n'ont finalement conservé que leur justice répressive. Cette compétence résiduelle leur vaut donc d'être épisodiquement ressuscitées par les nouvelles institutions qui leur renvoient les causes criminelles maritimes pour lesquelles il n'existe pas encore de juridiction neuve officiellement compétente. Ils récupèrent ainsi certaines procédures menées sur le domaine maritime par les autorités municipales lorsque les délits constatés dépassent les simples

demeurée théoriquement possible, l'interrogatoire sur la sellette et le serment préalable de l'accusé. Le texte atténue le caractère inquisitorial de la procédure en rendant les audiences pénales publiques et en imposant aux magistrats de recevoir les plaintes, d'instruire puis de siéger en compagnie de « notables ». Par la loi du 21 janvier 1790, la Constituante décide en outre de supprimer les peines accessoires de confiscation des biens meubles anciennement infligées aux familles des condamnés et de permettre, en cas de condamnation à mort, que le cadavre des suppliciés soit remis aux proches pour qu'ils puissent procéder à l'inhumation du corps dans un cimetière ordinaire. Voir Jean-Jacques CLERE, « Les constituants et l'organisation de la procédure pénale », dans *La Révolution et l'ordre juridique privé, rationalité ou scandale ?*, Actes du colloque d'Orléans, 11-13 septembre 1986, P.U.F., t. I, 1988, p. 446.

¹ - Le décret des 8-9 octobre 1789 institue ces notables assermentés « dans tous les lieux où il y a un ou plusieurs tribunaux établis » (art. 1). Ceux-ci sont choisis par les municipalités dans la classe des « citoyens de bonnes mœurs et de probité reconnue... » et « leur nomination sera renouvelée tous les ans » (art. 2). A titre d'exemple, les archives de l'amirauté de Saint-Brieuc contiennent encore la liste des premiers notables désignés par le conseil municipal de la ville parmi lesquels les juges locaux choisissaient les adjoints devant les accompagner au cours des procédures criminelles (délibérations du 29 octobre 1789, A.D.C.A., B 3759).

² - Les dernières poursuites engagées par les amirautés de Nantes et Saint-Malo au cours des années 1790 et 1791 attestent de l'application scrupuleuse de ces mesures par les juridictions maritimes. Tous les actes d'instruction criminelle réalisés à cette époque mentionnent la présence de deux observateurs, généralement des marchands domiciliés près du palais de justice, « pris pour adjoints dans la liste des notables ». Très discrets, ils accompagnent les juges d'amirauté lors des descentes de justice dans le port ou sur les grèves (homicides, infanticides...) et au palais, ils siègent aux côtés du magistrat instructeur lors des informations et interrogatoires qui se déroulent désormais en public, « les portes de la chambre ouvertes. » (A. D. I. V. 9 B 356 et 357, A.D.L.A., B 4970). Supposée incarner la vigilance d'une opinion publique soupçonneuse à l'égard d'une magistrature héritée du système ancien, l'institution montrera plus tard ses faiblesses lorsque certains notables cesseront de siéger ou adresseront des pétitions réclamant le droit d'échapper aux lourdes contraintes qu'imposait cette collaboration des citoyens au fonctionnement de la justice pénale. Voir J-J. CLERE, « Les constituants et l'organisation ... », *op. cit.*, p. 447.

pouvoirs de police accordés aux villes du littoral ¹. Dans les matières purement criminelles, les juges d'amirauté continuent de descendre sur le rivage pour lever les cadavres des hommes et des nouveau-nés découverts à marée basse. Ils règlent toujours le sort des voleurs arrêtés sur les quais par les patrouilles de la jeune Garde nationale ² et jusqu'à la suppression officielle des tribunaux d'amirauté, les juges de paix ³ et les magistrats des Tribunaux de district ⁴ n'ont d'ailleurs d'autre choix que de leur transmettre les procédures maritimes dont ils sont occasionnellement saisis. A partir de 1792, la particularité du droit pénal maritime

¹ - Confirmant les prérogatives de police municipale déjà confiées aux élus locaux par la loi des 16-24 août 1790 (titre XI), le décret des 19-22 juillet 1791 créait deux nouveaux types de juridiction : les tribunaux municipaux et les tribunaux de police correctionnelle. Composés de trois membres de la mairie désignés par cooptation, les tribunaux municipaux jugeaient les infractions mineures sanctionnées par des peines inférieures à 500 livres d'amende ou 8 jours de prison (contraventions de voirie, voies de faits, violences légères...). Début 1791, une lettre adressée par le maire et les officiers municipaux de Douarnenez informe ainsi les « *commissaires de lamirauté* » de Quimper que la procédure déclenchée par le naufrage du navire *Le Xerès* a pris un tel caractère « *contentieux* » que les délits constatés échappent aux prérogatives de police attribuées aux officiers municipaux par les décrets de l'Assemblée nationale. La poursuite des « *pillards de tabac* » est donc rendue aux juges de l'amirauté auxquels le directoire du Finistère rappelle toutefois qu'ils peuvent indifféremment agir par voie de police ou ouvrir une véritable procédure criminelle (lettre du 23 janvier 1791, A. D. F. B 4485). Voir Jean-Baptiste DUVERGIER, *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Règlements, avis du Conseil-d'Etat*, Guyot & Scribe Libraires-éditeurs, Paris, 1834, t. II, pp 327-333 et t. III, p. 113 et s.

² - Après les troubles de l'été 1789, toutes les villes importantes du royaume mettent sur pied une Garde nationale inspirée de la milice créée en juillet par la municipalité de Paris et placée sous le commandement de La Fayette. Au printemps suivant, le phénomène est repris à son compte par la Constituante qui organise officiellement l'institution. Les décrets des 12 juin et 29 septembre 1790 prévoient que cette milice sera composée de citoyens actifs obligés de consentir au service sous peine d'amende et encadrée par des officiers élus. Initialement conçue pour protéger le nouveau régime et l'ordre public, la garde nationale assure aussi, en temps normal, la police intérieure des villes. A Saint-Malo par exemple, où les uniformes bleus à parements rouges ont comme ailleurs remplacé les redingotes de l'ancienne milice bourgeoise, une patrouille nocturne mène au corps de garde de la porte Saint-Vincent un homme transportant des outils volés à bord du navire *L'Amitié* (Rapport du 1^{er} septembre 1791 de la 3^{ème} compagnie de la Garde nationale de Saint-Malo, A. D. I. V. 9 B 356). Voir Albert SOBOUL (dir.), *Dictionnaire historique...*, *op. cit.*, verbo « Gardes nationales », p. 489-492.

³ - Dans la nuit du 26 au 27 février 1791, une patrouille de la Garde nationale arrête sur la quai du Sanitat, à Nantes, deux hommes ivres qui dérobaient du sucre à bord de la gabarre *La Bostonnaise*. Conformément à la nouvelle législation, les deux voleurs sont emmenés au corps de garde puis présentés au « *sieur Duparc, juge de paix du district de Chézine* », qui les renvoie devant les juges de l'amirauté (information du 19 mars 1791, A.D.L.A., B 4970).

⁴ - Emblèmes de la nouvelle justice, les tribunaux de district sont une création de la grande loi des 16-24 août 1790. Composés de cinq juges élus pour six ans par les assemblées de district, ces tribunaux sont les juridictions civiles ordinaires dont la compétence recouvre toutes les causes personnelles, réelles ou mixtes d'un montant supérieur à 50 livres. Installés dans le courant de l'année 1790, ils assureront l'intérim de la justice pénale au cours du hiatus allant de la suppression des parlements à l'entrée en fonction effective des tribunaux criminels. Saisi par une dénonciation du maire de Saint-Malo lui demandant de juger un homme surpris à voler des outils à bord du navire *L'Amitié*, l'accusateur public du tribunal de district de Saint-Malo demande et obtient le renvoi devant l'amirauté de la ville (sentence de renvoi du 3 septembre 1791, A. D. I. V. 9 B 356). Voir Jean-Louis HAROUEL et Gérard SAUTEL, *Histoire des institutions publiques depuis la révolution française*, Dalloz, 1997, p. 119-134.

d’Ancien Régime s’éteint définitivement, victime de la disparition des amirautés et de la mise en place des Tribunaux criminels ¹.

§ 2 – Des conflits isolés avec les tribunaux de prévôté

Si les amirautés profitent assez régulièrement des missions de police assurées par les cavaliers de maréchaussée et les archers de marine, elles sont parfois forcées d’entrer en conflit avec les juridictions prévôtales pour imposer leur qualité de juge des lieux. En matière maritime, la concurrence peut venir à la fois des tribunaux de prévôté habituels mais aussi des juridictions établies dans les ports et arsenaux de la marine royale. Dans ces face-à-face, le rôle d’arbitre est tenu par le présidial devant lequel tous les juges prévôtaux du royaume doivent obtenir confirmation de leur compétence ². Lorsqu’un crime apparemment prévôtal a été commis sur une dépendance du domaine maritime et qu’une procédure a été engagée par le lieutenant de maréchaussée ou le prévôt de marine du lieu, les présidiaux examinent ainsi les dossiers soumis à leur arbitrage pour savoir s’il convient de laisser les prévôts régler le procès à l’extraordinaire ou s’il faut renvoyer l’affaire vers les juges de l’amirauté.

¹ - Officiellement créés par le bref décret des 20 janvier-25 février 1791 (6 articles), les tribunaux criminels de département ne sont véritablement mis en place qu’au début de l’année 1792, après que leur organisation définitive a été réglée par les lois des 16-29 septembre et 25 septembre-6 octobre 1791. Ils sont composés d’un président élu pour six ans et de trois juges choisis parmi les tribunaux de district environnants. Les prévenus accusés des crimes les plus graves du nouveau code pénal parviennent devant les tribunaux criminels au terme d’une procédure complexe, conçue pour protéger les libertés individuelles. Au terme d’une instruction initiale menée par le juge de paix, l’accusé et le dossier sont présentés au *jury d’accusation* (8 membres) siégeant au district pour savoir si le procès mérite d’être évoqué devant le tribunal criminel départemental. Si c’est le cas, l’affaire est renvoyée devant le *jury de jugement* (12 membres) appelé à délibérer sur les points de fait. Lorsque l’accusé est reconnu coupable par le verdict du jury, la condamnation est prononcée par les juges. Les fonctions du ministère public du tribunal criminel ont la particularité d’être réparties entre l’*accusateur public* (élu par les citoyens actifs) soutenant l’accusation et un commissaire du roi (nommé par le monarque) qui requerrait la peine au nom de l’État. Voir DUVERGIER, *op. cit.*, t. II, p. 176 ; Albert SOBOUL (dir.), *Dictionnaire historique ...*, *op. cit.*, article « Justice criminelle », p. 612-613.

² - Dès le XVI^e siècle, les abus d’une justice expéditive rendue en premier et dernier ressort déclenchent les protestations des juges ordinaires qui obtiennent une limitation significative du pouvoir des prévôts des maréchaux. Provisoirement supprimée en 1534, la juridiction prévôtale survit mais passe sous la coupe des présidiaux lors du règne de Charles IX. L’édit de janvier 1572 impose ainsi aux juges prévôtaux de procéder aux premiers actes d’instruction (constatations matérielles, arrestations, informations, interrogatoires...) et de transférer l’accusé aux prisons du présidial. Le présidial prend alors connaissance de la procédure, entend l’accusé puis rend un « *jugement de compétence* » qui autorise la maréchaussée à parfaire le procès si le crime est prévôtal ou réoriente l’affaire vers la juridiction effectivement compétente dans le cas contraire. Reprise par l’ordonnance criminelle de 1670 (titre II, article 15), cette tutelle s’impose également aux juridictions de la prévôté de la marine. Voir Daniel JOUSSE, *Traité ...*, *op. cit.*, t. I, p. 358-359.

a) Les juridictions de la maréchaussée de Bretagne

Le dernier siècle de l’Ancien Régime est une période de profondes mutations pour la maréchaussée française qui voit ses anciens pouvoirs de justice rétrécir comme peau de chagrin. Promulguée sous l’égide du chancelier d’Aguesseau qui n’aimait guère les « juges bottés »¹, la Déclaration du 5 février 1731 inaugure indéniablement le déclin de l’activité juridictionnelle des prévôts et la réorientation de l’institution toute entière vers ses seules tâches de gendarmerie². Leur compétence judiciaire *ratione personae* universelle et leur ressort excentré donnent finalement peu d’occasions aux amirautés de se mesurer aux juridictions de la maréchaussée. Les archives criminelles des sièges bretons ne recèlent ainsi que six affaires illustrant une immixtion des officiers judiciaires prévôtaux³. Cinq d’entre elles étant survenues entre 1697 et 1736, ce modeste échantillon semble confirmer la raréfaction des procédures prévôtales judiciaires constatée après 1740⁴.

Sur les quatre affaires attestant une compétition entre les deux juridictions, deux des instructions menées par la maréchaussée s’expliquent assez logiquement par le caractère

¹ - Dans une lettre datée du 28 mars 1731, d’Aguesseau écrit à leur propos : « *La vie des hommes est quelque chose de si précieux, qu’il ne doit y avoir qu’un petit nombre de cas où on la fasse dépendre d’un Prévôt des Maréchaux qui n’a point de lettres et de quelques officiers d’un présidial qui n’en ont guère plus. Il y a tant d’exemples anciens et nouveaux de leur peu de capacité dans les matières criminelles, sans parler des autres causes qui se joignent souvent à leur ignorance pour rendre leur jugement suspect ; qu’il y a toujours sujet de trembler, quand on pense que la vie et l’honneur des hommes sont confiés à un si petit nombre d’officiers* ». Jean-Marie PARDESSUS, *Œuvres complètes du chancelier d’Aguesseau*, 16 vol., Paris, 1819, t. VIII, p. 312.

² - Fondée sur l’idée que les prévôts et lieutenants de maréchaussée étaient plus utiles sur le terrain qu’au palais, cette déclaration réduisait les fonctions judiciaires des prévôts au profit des juges ordinaires de robe longue. Le texte supprimait deux crimes prévôtaux (assassinat prémédité, altération de la monnaie), il donnait une interprétation restrictive des cas prévôtaux maintenus (vols avec effraction, vols sacrilèges, émeutes...) et enfin, il réduisait le ressort territorial des prévôts (confirmation explicite du caractère strictement rural des *grands chemins*, interdiction de connaître les crimes prévôtaux commis au lieu de résidence des prévôts ou des lieutenants...). Voir le texte de cette déclaration dans Claude-Joseph de FERRIERE, *Dictionnaire de droit...*, *op. cit.*, p. 360-363.

³ - Les six procédures en question proviennent des archives criminelles des amirautés de Nantes (1), Vannes (2), Quimper (2), et Saint-Malo (1). A quatre reprises, les officiers de maréchaussée entament l’instruction préparatoire de crimes commis sur le domaine maritime après avoir été prévenus par la rumeur publique ou par l’autorité ayant arrêté les accusés (vol simple [1], vol avec effraction [1], homicide [1], tentative d’assassinat [1]). Dans les deux autres cas, l’instruction du crime « maritime » (homicide [1], pillage de bris [1]) est réalisée par des officiers prévôtaux agissant respectivement sur ordre de l’intendant de Bretagne et sur commission du subdélégué nantais.

⁴ - Ce phénomène constaté en Bretagne, en Anjou et en Flandre s’explique surtout par l’appropriation par les présidiaux de nombreuses procédures prévôtales mais aussi par l’incorporation aux unités combattantes d’une partie de la maréchaussée lors de la guerre de succession d’Autriche. Voir Sylvain SOLEIL, *Le siècle royal...*, *op. cit.*, p. 134 et Jacques LORGNIER, *Maréchaussée...*, *op. cit.*, t. 1, p. 360.

objectivement prévôtal des crimes poursuivis ¹. Dans les deux autres cas en revanche, les officiers prévôtiaux s'étaient saisis d'affaires de vols perpétrés sur les quais dont la connaissance devait indéniablement revenir à l'amirauté ². Quelles qu'aient été les motivations de la maréchaussée, ces procédures aboutiront toutes au dessaisissement des juges prévôtiaux et à l'attribution finale de ces crimes aux amirautés. Cette reconnaissance de la compétence *ratione loci* des juges maritimes au détriment des prétentions des juges bottés illustre bien le recul de la fonction judiciaire des prévôts. Au XVIII^e siècle, la maréchaussée doit non seulement abandonner ses procès aux juges ordinaires des bailliages et des présidiaux mais elle doit aussi s'incliner devant les juridictions royales spécialisées ³.

¹ - En mars 1728, la maréchaussée de Quimper entame une difficile enquête pour élucider la mort d'un voyageur retrouvé sans vie sur le rivage de la paroisse d'Argol. Après avoir passé une nuit à l'auberge voisine de la veuve Nagat, la victime avait été agressée à l'endroit appelé la « *lieue de la grève* » qui servait de grand chemin pour se rendre de Brest à Locronan. Au terme d'une instruction de plus de six mois, d'où il ressort que plusieurs des clients de cette auberge ont déjà disparu par le passé, le procureur du roi du présidial de Quimper conclut au règlement à l'extraordinaire devant le prévôt. Il n'est cependant pas suivi dans ses réquisitions par le présidial qui décide de renvoyer les habitants de l'auberge devant les officiers de l'amirauté de Cornouaille, considérant que la qualité de domiciliés des accusés et le lieu de commission du crime faisait d'eux les « *juges du délit* » (sentence du 18 septembre 1728, A. D. F. B 4451). Le 18 avril 1729, une violente altercation éclate sur la rive gauche de la Laïta entre les fermiers de la pêcherie de l'abbaye de Sainte-Croix et des riverains qui y chapardaient régulièrement du poisson. L'affaire donnera lieu à un bref affrontement entre l'amirauté de Quimper, devant laquelle les riverains sont assignés pour violences, et la maréchaussée de Vannes qui procède de son côté contre les trois fermiers convaincus d'avoir tendu une embuscade aux fraudeurs pour les assassiner (un d'entre eux a reçu des plombs dans la hanche). Le présidial de Vannes renvoie rapidement le procès devant l'amirauté de Cornouaille aux motifs que la Laïta est une rivière navigable, qu'il s'agit d'un simple « *cas entre particuliers* » et que l'affaire y est déjà en cours de jugement (sentence du 20 septembre 1729, A. D. F. B 4451).

² - Le 30 décembre 1724, un habitant de Quimper nommé Jean Faver est amené aux prisons de la ville par deux archers de police pour avoir volé des cordages et une voile de gabarre dans le port. Les premiers actes d'instruction sont curieusement réalisés par le lieutenant de la maréchaussée avant qu'un jugement d'incompétence du présidial du 21 février 1725 ne décide de renvoyer l'affaire devant... le prieuré de Locmaria. Cette décision manifestement illégale sera cassée par un arrêt du parlement, rendu sur requête de la propriétaire de cette juridiction seigneuriale. Comme Jeanne Freslon de Saint-Aubin entretenait alors un contentieux avec les juges du présidial, qui étaient aussi les officiers de l'amirauté, elle expliquait cette attribution d'une encombrante affaire d'amirauté par leur volonté de la persécuter (arrêt du 17 mars 1725, A. D. F. B 4449). Le 27 janvier 1753, deux hommes ivres sont arrêtés sur le quai de Lorient par des invalides de la marine alors qu'ils fracturent deux coffres dérobés à bord du navire de la Compagnie des Indes *le Saint-Louis*. A la demande du lieutenant de la citadelle qui signale le départ imminent du navire, et donc des témoins potentiels, les deux voleurs sont conduits aux prisons d'Hennebont par la maréchaussée qui semble avoir suppléé l'absence ou le retard des juges maritimes en procédant aux informations et aux premiers interrogatoires le 3 février. Trois jours plus tard, le présidial de Vannes renvoie logiquement l'affaire devant l'amirauté de Vannes (sentence du 6 février 1753, A.D.M., 9 B 249).

³ - Amplifiée par la déclaration du 5 février 1731, cette évolution traduisait moins une condamnation de l'institution de la maréchaussée qu'un refus de la justice en premier et dernier ressort. La multiplication des renvois vers d'autres juridictions s'explique surtout par la volonté de remettre la majorité des accusés à des juges soumis au contrôle d'une cour souveraine. Il faut y voir, selon nous, une évolution significative des mentalités au sein du corps judiciaire qui ne voit plus dans la grande criminalité des campagnes un danger autorisant la roi à soumettre le "gibier des prévôts" à un régime pénal dérogatoire défavorable.

b) La justice prévôtale de la marine royale

Jusqu'aux réformes engagées sous l'égide des ministres de la marine Choiseul et Sartine, la justice militaire des ports et arsenaux de la Royale était essentiellement l'affaire des intendants de la Marine¹. Hormis les cas les plus graves exigeant la réunion d'un Conseil de guerre², ceux-ci jugeaient prévôtalement la majorité des causes criminelles survenues dans l'enceinte des ports de guerre. Pour exercer les pouvoirs de justice et de police traditionnellement attribués par leurs lettres de commission, les intendants s'appuyaient sur les hommes de la prévôté de la Marine. Normalement composées d'un prévôt, d'un lieutenant, d'un procureur du roi et d'un greffier, ces juridictions militaires étaient utilisées pour instruire les procès jugés par les intendants ou les Conseils de guerre, sans toutefois que le prévôt ou son lieutenant n'aient voix délibérative lors du jugement³.

Lorsqu'une affaire criminelle impliquant un officier, un marin, un ouvrier ou un soldat de la marine royale survient sur une dépendance civile du domaine maritime, la stricte

¹ - Les ordonnances des 25 mars 1765 et 27 septembre 1776 permettront de préciser les attributions judiciaires respectives des intendants de marine et des Conseils de guerre pour les affaires survenues dans l'enceinte des ports de guerre. Dans les dernières années de l'Ancien Régime, les Conseils de guerre de la Royale avaient ainsi vocation à juger militairement tous les crimes commis sur les vaisseaux du roi armés et tous les délits « *autres que le vol* » perpétrés dans l'enceinte des arsenaux. Les intendants avaient quant à eux conservé leur pleine juridiction pour réprimer prévôtalement « *les vols commis dans l'enceinte de l'arsenal* », les malversations perpétrées « *dans les magasins et bureaux des commissaires* » ou les crimes survenus au sein « *des hôpitaux, des bagnes et salles de force destinées pour les chiourmes* ». Voir notamment l'article 164 de l'ordonnance du 27 septembre 1776 dans ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XXIV, p. 178.

² - Les Conseils de guerre étaient des tribunaux militaires, composés de sept officiers supérieurs de la marine royale (amiraux, vice-amiraux, lieutenants généraux, intendants de marine, chefs d'escadre, capitaines de vaisseaux ou, à défaut, capitaines de galiotes ou de frégates légères âgés de plus de 22 ans...). Établies dans chaque département maritime, ces juridictions étaient ponctuellement réunies pour juger les membres d'équipage ou les soldats de marine coupables de crimes graves commis sur les vaisseaux du roi ou dans les ports de guerre (désertions, mutinerie, meurtres entre soldats, fuite devant l'ennemi...). Conformément à l'ordonnance du 15 avril 1689 (livre 4, titre I), les Conseils jugeaient militairement selon les formes prescrites par l'ordonnance criminelle de 1670. La plainte devait être déposée devant le commandant du port et le rôle du ministère public était tenu par le Major (ou l'Aide-Major) de la place qui soutenait l'accusation. À l'instar de la procédure suivie devant le tribunal de l'intendant, l'instruction était menée par le prévôt de la marine qui rapportait le procès devant le Conseil réuni mais ne pouvait opiner lors des délibérations. Voir Daniel JOUSSE, *Traité...*, *op. cit.*, t. I, p. 358-359.

³ - Dotés à l'origine d'une juridiction autonome, les prévôts de la marine avaient été abaissés au rang d'exécutants par le règlement du 7 juin 1674 et l'ordonnance du 15 avril 1689 qui les chargeaient simplement d'instruire les procédures criminelles jugées par l'intendant de marine ou les Conseils de guerre. L'édit d'avril 1704 « *portant établissement d'une juridiction dite Prévôté de la Marine dans plusieurs ports du royaume* » avait créé huit charges héréditaires de prévôts dans les ports de Dunkerque, Le Havre, Brest, Port-Louis, Rochefort, Bayonne, Marseille et Toulon. Après leur suppression temporaire par un édit d'avril 1716, et leur rétablissement sous forme de commissions par une ordonnance du 21 juillet de la même année, il ne subsistait à la fin de l'Ancien Régime que trois de ces prévôts à Brest, Rochefort et Toulon (Lorient n'étant qu'un détachement de celle de Brest). Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIX, p. 137 ; Pierre-François MUYART DE VOUGLANS, *Les lois criminelles...*, *op. cit.*, p. 564 ; Alain BERBOUCHE, « La Prévôté... », *op. cit.*, p. 84

observance de l'ordonnance de la marine de 1681 voudrait que la connaissance en revienne aux juges d'amirauté. On s'aperçoit cependant à la lumière de certaines des procédures criminelles étudiées ¹ que la prévôté de la Marine tente parfois de faire prévaloir sa compétence *ratione personae* en contestant à l'amirauté la connaissance de l'affaire. Comme elle abrite sur son ressort l'enclave militaire du site portuaire de Lorient ², l'amirauté de Vannes doit par deux fois s'opposer au prévôt du Port-Louis qui l'avait prise de vitesse en instruisant d'autorité une affaire de duel entre officiers de marine et une attaque à main armée perpétrée sur la Laïta (levées et autopsies des cadavres, premières informations, arrestations des suspects...) ³. L'amirauté ayant été dessaisie au terme de ces deux affaires survenues à la fin du règne de Louis XIV, il semble que les procès impliquant des militaires sont alors un

¹ - Les archives de l'amirauté de Brest ayant disparu lors du bombardement de la ville en juillet 1941, il ne reste malheureusement plus de traces des procès criminels menés par les juges maritimes de l'évêché du Léon. Etant donné l'importance du port de Brest et le grand nombre de militaires stationnés dans la région, il serait toutefois surprenant que ces derniers n'aient jamais eu maille à partir avec la prévôté de marine établie dans le principal arsenal du Ponant. Pour notre part, nous avons trouvé une trace du prévôt maritime de Brest dans une procédure menée par l'amirauté de Saint-Malo pour punir des matelots français récemment échangés qui s'étaient mutinés à bord du paquebot anglais *Le Saint-Jean* les rapatriant en France. Les juges malouins avaient décerné au prévôt une commission rogatoire pour entendre les témoins qui s'étaient rendus à Brest après l'arrivée du navire à Cherbourg (information du 6 février 1697, A. D. I. V. 9 B 212).

² - L'omniprésence des autorités militaires sur cette zone portuaire éloignée enlève indéniablement à l'amirauté des affaires qui devraient normalement être traitées à Vannes au petit criminel ou par voie de police. Cette substitution de fait apparaît par exemple au détour d'une affaire de violences survenues sur la grève du chantier naval de Kernevel, près du Port-Louis. En février 1770, le chef de chantier commis par l'armateur poursuit devant l'amirauté de Vannes trois jeunes matelots qui l'avaient frappé alors qu'il leur reprochait d'avoir blessé son chien à coups de pierre. L'interrogatoire des trois jeunes gens révèle aux juges maritimes que cette incartade leur a déjà valu d'être conduits dans les geôles de la citadelle par un archer de marine, où ils ont passé deux jours avant d'être libérés sur ordre du commandant du Port-Louis. Cette première punition infligée par la police militaire du port explique probablement que l'affaire soit restée sans suite devant la juridiction civile (interrogatoires du 18 mai 1770, A.D.M., 9 B 251).

³ - En février 1704, la découverte sur la grève de Pen-Mané, près du Port-Louis, du corps d'un officier de marine tué en duel par un de ses homologues déclenche un conflit entre la prévôté de marine du lieu et l'amirauté de Vannes. La descente des juges vannetais les conduit à marcher sur les traces du prévôt qui les a devancés et à répéter les mêmes actes d'instruction. Les 13 et 14 février, ils doivent se rendre aux prisons d'Hennebont où le cadavre du sieur Des Braches est conservé. Comme la dépouille doit être conservée au cas où l'on ferait le procès du cadavre, le corps a été autopsié, salé et éviscéré sur ordre du commandant de marine. Sur place, ils entendent donc le chirurgien-major et les archers de marine qui ont levé le corps puis procèdent à une seconde autopsie pour le compte de l'amirauté. L'affrontement est toutefois de courte durée entre les deux juridictions puisque l'affaire est confiée au sieur Botterel de Bédée, conseiller du parlement commis par le roi pour instruire ce procès (injonction de remettre la procédure du 20 février 1704, A. D. M 9 B 255). En décembre 1713, la chaloupe *Les cinq frères*, du Croisic, est abordée sur le Blavet par une barque de soldats de marine et de riverains qui maltraitent et ligotent l'équipage avant de s'enfuir avec les vêtements et l'argent des bateliers. Le procureur du roi de l'amirauté ayant appris que la prévôté de marine du Port-Louis a fait arrêter les principaux suspects, l'affaire est revendiquée par l'amirauté qui informe de son côté sans pouvoir obtenir que le prévôt lui remette les accusés. Près de deux années de procédure devant le présidial de Vannes, la cour de la province et le Conseil du roi seront nécessaires pour départager les deux tribunaux qui s'acharnent à revendiquer l'affaire. Confirmée par les arrêts du parlement des 17 août et 3 décembre 1714, la compétence de l'amirauté sera finalement rejetée par deux décisions successives du Grand Conseil du roi (arrêts des 19 février et 13 septembre 1715, A.D.M., 9 B 240).

domaine sensible où la monarchie préfère agir promptement en recourant à des commissaires ou en confiant l'affaire à des juridictions sûres, qui ne soient pas soumises au contrôle d'une cour souveraine.

§ 3 – La question des crimes commis par les employés des Fermes et des Devoirs

Les larges pouvoirs d'investigation et de contrainte dévolus aux employés de la Ferme et des Devoirs (perquisitions domiciliaires, visites des navires, port d'armes...) amènent parfois certains d'entre eux à s'emporter et à en abuser par colère, avidité ou manque de sang-froid. Lorsqu'ils sont significatifs, les crimes des « gabelous » peuvent cependant faire l'objet de poursuites s'ils sont dénoncés par les victimes. En matière maritime, c'est vers les juges royaux de l'amirauté que les administrés doivent se tourner pour obtenir réparation des excès commis lors de contrôles effectués en mer ou dans les ports. Nous avons ainsi dénombré dix-sept cas où le ressort territorial des sièges d'amirauté bretons leur a valu d'enquêter sur des infractions perpétrées dans l'exercice de leurs fonctions par des commis violents ou corrompus. Ces affaires délicates mettant en cause des employés assermentés posent la question de l'application effective du privilège de juridiction dont bénéficient théoriquement tous les commis des Fermes et des Devoirs. Juridictions importantes des zones frontalières, très actives dans le domaine criminel ¹, les tribunaux connaissant des matières des Fermes semblent n'avoir pas toujours tenté de s'arroger les poursuites intentées par les amirautés contre les employés accusés d'avoir manqué à leurs devoirs.

a) L'abandon aux amirautés des commis convaincus de pillages de bris

S'ils contribuent souvent à faire effectivement appliquer la législation royale prohibant le pillage du bris, les employés de la Ferme et des Devoirs patrouillant sur les côtes sont parfois tentés d'imiter les riverains et de s'approprier des effets naufragés. Lorsque les investigations des officiers d'amirauté mettent en évidence ces détournements, les juges maritimes mènent parfois contre les gabelous des procès identiques à ceux qu'ils font aux riverains ordinaires ². Six des procédures étudiées témoignent ainsi des rares poursuites

¹ - Sur l'ensemble de la population pénale des galères détenue au cours de l'année 1748, André Zysberg estime ainsi que plus d'un quart de la chiourme (26,4 %) avait été condamné pour des faits de contrebande ou des délits forestiers. Voir André ZYSBERG, « La société des galériens au milieu du XVIII^e siècle », *Annales E.S.C.*, janvier-février 1975, p. 44-45.

² - La rareté de ces procès s'explique très certainement par le fait que les magistrats des amirautés bretonnes .../...

engagées par les amirautés bretonnes contre des commis convaincus d'avoir failli à leurs obligations dans les jours suivant un naufrage ¹. Au cours de ces procès visant des douaniers parmi d'autres pilleurs d'épaves, on trouve une seule requête adressée à l'amirauté de Quimper par l'adjudicataire des Devoirs de Bretagne invoquant la compétence réservée des tribunaux connaissant des matières des Fermes ². Cet abandon des commis aux juges maritimes peut avoir plusieurs explications. Le pillage de bris comporte un caractère maritime marqué qui pourrait avoir « intimidé » les fermiers ou les officiers des traites et renforcé la présomption de compétence des amirautés. En outre, même lorsqu'elles procèdent à l'extraordinaire, les amirautés poursuivant les pilleurs de bris négligent souvent de terminer leur procédures ou infligent des châtiments plutôt cléments ³. Dans ces conditions, la mise en

cumulent bien souvent plusieurs charges de justice locales parmi lesquelles on trouve fréquemment un office du tribunal douanier du lieu. A Quimper, Brest, Morlaix et Saint-Malo, le lieutenant général d'amirauté est souvent en même temps juge-président des Traités. Dès lors, la mise en accusation systématique des commis convaincus de simples faits de pillage reviendrait à entraver l'action prioritaire menée par les tribunaux des traites et l'administration des Fermes ou des Devoirs pour enrayer l'intense contrebande d'alcool et de tabac ayant cours aux frontières maritimes de la province.

¹ - Les six affaires évoquées proviennent des archives des amirautés de Nantes (2), Vannes (3) [deux sièges où il n'y a pas de cumul des offices de l'amirauté et du tribunal des traites] et Quimper (1). Cinq de ces procédures visaient des commis des Fermes ou des Devoirs accusés d'avoir directement participé aux pillages en s'emparant d'effets venus à la côte (coffres de passagers, planches, débris de navire...). En revanche, les poursuites engagées par l'amirauté de Vannes après la perte du navire nantais *La comtesse de Forcalquier*, naufragée sur les côtes de Plouhinec, entendaient réprimer les agissements d'un sous-brigadier des Fermes, d'un huissier du siège et d'un commis de l'armateur. Ceux-ci avaient extorqué aux parents de jeunes gens surpris à piller l'épave une « indemnité » de 180 livres, « sans quittance », contre la promesse de ne pas engager de poursuites à l'extraordinaire (interrogatoire du sous-brigadier René-Marie Kervaziou du 9 oct. 1776, A.D.M 9 B 252).

² - Lors du naufrage du navire hollandais *Le Cheval Marin*, échoué sur les rochers de l'île de Sein en février 1729, la cargaison est partiellement sauvée par les riverains et les notables locaux qui détournent cependant à leur profit la meilleure partie du bris. Les informations menées sur place par les officiers d'amirauté impliquent nommément trois habitants, qui sont décrétés de prise de corps, ainsi que le prêtre local et le receveur des Devoirs de l'île, qui sont eux ajournés à comparaître. L'amirauté de Quimper cesse toutefois d'inquiéter le receveur, désigné sous le nom de « *sieur de Trévascouët* », lorsque qu'elle reçoit du fermier des Devoirs de Bretagne une copie de l'arrêt du parlement du 14 juillet 1721. En Bretagne, où la Cour des Aides est réunie au parlement, la Cour avait ainsi rappelé le privilège de juridiction des employés des Devoirs de la province en faisant « ... *deffenses a tous autres juges que ceux qui ont accoutumé de connoistre des devoirs de recevoir aucunes plaintes, d'informer ny decretter contre les commis et employez pour crimes et delits de quelques natures qu'ils puissent estre commis dans l'estenduë de leur departement et de tout ce qui concerne la regie et l'exploitation desdites fermes a peine de nullité, cassation de procédure dépans dommages et interets 1000 livres damande contre les parties et d'interdiction contre les juges (...)* » (copie de cet arrêt signifiée le 29 mars 1729 au greffe de l'amirauté de Quimper à requête de Jean Plaine, fermier général des Devoirs des États de Bretagne, A.D.F., B 4340).

³ - Trois des six procédures d'amirauté visant des employés des Fermes ou des Devoirs convaincus de pillages de bris ne sont pas menées à leur terme (les derniers documents les concernant sont des décrets d'assigné [2] et une sentence de règlement à l'extraordinaire [1]). Les trois autres procès seront parfaits mais ils se terminent tous par des sentences d'absolution (un renvoi hors-procès [après 9 mois de prison], un renvoi hors d'accusation et un jugement tardant à faire droit).

œuvre de la protection juridictionnelle des tribunaux douaniers a pu apparaître comme une stratégie disproportionnée ou maladroite, risquant de rendre les juges maritimes plus sévères qu'à l'accoutumée.

b) L'application aléatoire du privilège juridictionnel des commis

Outre leurs pouvoirs de police exorbitants, les commis des fermiers disposent également d'un privilège de juridiction imposant le renvoi vers les tribunaux fiscaux de tous les employés accusés d'avoir commis des crimes dans l'exercice de leurs fonctions¹. Dans le prolongement de ce que nous venons de voir à travers l'exemple particulier des gabelous accusés de pillage de bris, leur statut privilégié semble cependant être aussi battu en brèche lorsqu'ils sont poursuivis pour des crimes plus classiques. Les archives criminelles des amirautés bretonnes comptent ainsi onze affaires où des employés sont poursuivis pour avoir abusé de leurs prérogatives au cours de leurs activités de contrôle portuaire et maritime².

Si les commis des Fermes et des Devoirs sont bien souvent victimes de la colère et de la haine indéfectible qu'ils inspirent à la population, ceux-ci ont aussi tendance à se venger de la défiance générale en s'en prenant aux administrés qu'ils contrôlent. Notamment dans la région malouine, où sévit un intense trafic clandestin, une grande animosité semble avoir ainsi opposé les gabelous aux bateliers locaux ou anglo-normands soupçonnés de s'adonner à la contrebande. Les crimes reprochés aux commis vont des simples violences et injures au meurtre³, en passant par l'extorsion de fonds¹ et la complicité d'évasion. Sur ces onze

¹ - Conformément aux principes généraux posés par l'ordonnance des Fermes du 22 juillet 1681, – premier véritable code fiscal français –, et complétés en Bretagne par l'arrêt du parlement du 14 juillet 1721 précité, les commis de la Ferme et des Devoirs ne peuvent être traduits devant les juridictions ordinaires pour des faits commis dans le cadre de leurs fonctions. Ils ne sont alors justiciables que des tribunaux connaissant des matières fiscales affermées par le roi (Elections, Greniers à Sel ou juridictions des Traités, puis appel auprès des Cours des Aides). Voir Vida AZIMI, *Un modèle administratif de l'Ancien Régime, les commis de la Ferme générale et de la Régie générale des Aides*, éd. du C.N.R.S, Paris, 1987, p. 53 et s.

² - Ces onze affaires proviennent des archives criminelles des amirautés de Saint-Malo (8), Vannes (2) et Saint-Brieuc (1). Les crimes des commis remontant jusqu'aux amirautés sont pour la plupart des abus perpétrés lors des contrôles effectués en mer ou à bord des navires mouillés dans les ports (violences et injures [6], extorsion de fonds sous la menace d'une arme [2], homicides [2] et complicité d'évasion d'un homme soupçonné d'espionnage [1]).

³ - En 1777, un passager du navire de Guernesey *La providence* porte ainsi plainte auprès de l'amirauté malouine contre le « *sieur de la Tournelle* », capitaine de la patache des fermes de Saint-Malo, qui l'avait poursuivi un couteau à la main et chassé du bord lors de l'inspection du navire (Plainte de François Quétel du 22 mars 1777, A.D.I.V 9 B 333). Parfois, l'altercation est plus sérieuse comme à Saint-Brieuc, en décembre 1784, où un employé des Fermes finit par tuer à coups de sabre un marin du navire *L'Elisabeth* qui voulait descendre à terre avec du faux-tabac anglais malgré l'interdiction qu'il lui avait faite (remontrance du procureur du roi du 30 décembre 1784, A.D.C.A B 3756).

procédures d'amirauté, le privilège judiciaire des gabelous n'est cependant invoqué qu'à cinq reprises par la hiérarchie des Fermes ou par les parties ². Si le moyen tiré du statut protecteur des commis n'est pas systématiquement soulevé, il reste efficace puisque trois de ces cinq affaires sont renvoyées sans plus de contestation devant les juges des Traités ³. Quoique l'échantillon soit modeste et que les solutions soient parfois contraires d'un siège à l'autre, les violences simples semblent avoir été peu disputées aux juges maritimes, tandis que les homicides et les faits de corruption ont presque toujours été revendiqués par les juridictions douanières.

§ 4 – Une rivalité accidentelle avec les autres tribunaux royaux d'exception

La vocation des amirautés à embrasser la totalité des matières pénales maritimes les condamne, de fait, à se heurter aux diverses juridictions royales spécialisées dès lors que leur territoire jouxte le sien ou si un crime particulier, habituellement réservé à une autre justice d'exception, se commet sur une dépendance du domaine maritime. Parmi les procédures étudiées, les archives du siège de Nantes témoignent ainsi des difficultés rencontrées par l'amirauté avec la maîtrise particulière des eaux et forêts et l'hôtel des monnaies de la ville.

¹ - En 1723, une procédure est ouverte devant l'amirauté de Saint-Malo par le maître et le matelot de la barque servannaise *Le Jean-Baptiste* contre l'équipage d'une patache des Fermes qu'ils accusent de les avoir arraisonnés, frappés et volés (argent, vêtements et vaisselle) alors qu'ils revenaient de Guernesey (plainte de T. Comexe et R. Le Cerf du 28 décembre 1723, A.D.I.V 9 B 272). Six ans plus tard, le maître de la galiote hollandaise *La Demoiselle Dorothée*, alors mouillée à Saint-Servan, dépose plainte au greffe de l'amirauté de Saint-Malo contre un contrôleur et quatre commis des Devoirs. Celui-ci relate comment les cinq accusés sont montés à son bord la nuit précédente pour le brutaliser lui et son équipage (écoutilles bloquées, coups de canne et de plat d'épée, menaces avec leurs pistolets) avant d'exiger 12 livres pour s'en aller (plainte de A. Binker du 26 septembre 1729, A.D.I.V 9 B 279).

² - Au cours des procédures étudiées, les employés ou les fermiers des Devoirs de Bretagne invoquent l'arrêt du parlement de la province du 14 juillet 1721, évoqué plus haut, qui impose de poursuivre criminellement les commis devant les juges « *qui ont accoutumé de connoistre des devoirs* ». Les employés et les adjudicataires des Fermes de Bretagne s'appuient eux sur le modèle du serment des employés des Fermes daté du 3 décembre 1714, dont ils joignent une copie lorsqu'ils réclament leur renvoi devant les juridictions douanières (voir par exemple la requête de Jean Porée du 21 février 1724, A.D.I.V 9 B 272).

³ - Dans ces trois affaires ayant abouti à un renvoi vers les juges des Traités, on ne trouve pas de trace d'animosité entre les deux juridictions. Au cours des poursuites engagées en décembre 1784 par l'amirauté de Saint-Brieuc contre un commis coupable d'avoir tué un marin sur le port du Légué, le ton semble même cordial comme l'attestent les conclusions du procureur du roi du siège. Celui-ci indique qu'il a « *eu une conférence avec M. le procureur du roi des traites auquel [il a] communiqué l'information et la répétition. Après les avoir lues, [celui-ci] a déclaré que la poursuite de l'affaire appartient à sa juridiction* » et il requiert en conséquence que le procès soit « *renvoyé devant MM. les juges des traites de cette ville* ». Le lieutenant général suivra ses conclusions estimant « *que la querelle qui a été suivie de la mort de Jacques hesry doit estre regardée comme un cas arrivé à l'occasion des exercices d'un employé aux fermes du Roy, relativement au faux tabac dont la connoissance est réservée aux juges des traites...* » (conclusions du procureur du roi et sentence de renvoi des 28 janvier et 3 février 1785, A.D.C.A B 3756).

a) *La spécificité des attributions criminelles des maîtrises royales des Eaux et Forêts*

Degré intermédiaire du système administratif et juridictionnel progressivement mis en place sous l'Ancien régime pour régir le domaine des forêts royales¹, les maîtrises des eaux et forêts constituent à peu de choses près un équivalent fluvial et forestier des amirautés du littoral. Dotées de prérogatives très spécialisées (gestion, entretien et coupe du bois du domaine forestier royal, contraventions en matière de chasse et de pêche sur les cours d'eaux royaux, répression de la délinquance liée à ces trois matières²...), elles apparaissent comme des juridictions voisines, potentiellement concurrentes pour les infractions commises sur des cours d'eaux où l'influence du flux et du reflux de la mer est sujette à caution. En fait, si la rivalité est sensible en matière de police de la pêche³ ou de la navigation, notamment dans les zones où se joignent rivières « maritimes » et rivières classiques, ces juridictions n'ont cependant pas sur le domaine fluvial et forestier la compétence criminelle généraliste dont disposent les amirautés sur le domaine maritime. Les juges forestiers peuvent, il est vrai, procéder à l'extraordinaire contre des délinquants coupables d'infractions graves, mais ces crimes doivent impérativement avoir un rapport immédiat avec leur activité première, à défaut de quoi les accusés doivent être présentés au juge habituellement compétent¹. Respectueuse

¹ - L'institution forestière royale d'une province d'Ancien Régime est dotée d'une structure pyramidale au sommet de la quelle on trouve une « Grande Maîtrise », présidée par un Grand Maître et généralement rattachée au parlement sous le nom de Table de Marbre. Composées d'un maître particulier, d'un garde-marteau, d'un procureur du roi, d'un greffier et de sergents, les maîtrises particulières constituent le niveau intermédiaire du système et les officiers se chargent du suivi administratif et judiciaire des affaires les plus importantes de leur circonscription. Enfin, au bas de l'échelle, les *gruyers* ou *verdiers* assurent la surveillance du terrain, dressent les procès-verbaux et peuvent condamner les contrevenants à des amendes n'excédant pas 12 livres. Voir Andrée CORVOL, *L'homme et l'arbre sous l'Ancien Régime*, Economica, Paris, 1984, 756 p. ; Michel DUVAL, *La Cour d'Eaux et Forêts et la Table de marbre du parlement de Bretagne 1534-1704*, L'imprimerie bretonne, Rennes, 1964, 572 p. ; Lucien BELY (dir.), *op. cit.*, verbo « Maîtrises particulières, maîtres particuliers des eaux et forêts » et Philippe SUEUR, *op. cit.*, t. II, p. 234-236.

² - A titre d'exemple, l'activité répressive des officiers des eaux et forêts bas-poitevins consiste à verbaliser et à sanctionner les propriétaires des bestiaux paissant clandestinement sur le domaine du roi, les voleurs de bois et les braconniers surpris à pêcher dans les rivières navigables ou à chasser sur le domaine forestier royal. Voir Pierre-Yannick LEGAL, *Bois et forêts en Bas-Poitou. XVIII^e siècle. Contribution à l'histoire forestière et sociale*, thèse droit, dactyl., Nantes, 1994, p. 144-148.

³ - Témoin de cette opposition persistante, un rapport daté du 26 mai 1786 est déposé au greffe de l'amirauté de Nantes par un garde-juré du siège contre un homme qui l'avait bousculé et injurié pour avoir dressé un procès-verbal à son beau-fils alors que celui-ci pêchait en Loire avec un carrelet prohibé. Le garde précise notamment que le contrevenant s'était mis à l'insulter de plus belle lorsqu'il avait exhibé sa bandoulière de l'amirauté, affirmant haut et fort qu'il se « *f...ait de lui comme des juges de l'amirauté* » et que la maîtrise des eaux et forêts était seule compétente en matière de pêche (déclaration de G. Ollive du 26 mai 1786, A.D.L.A B 4965).

des pouvoirs des juges ordinaires, cette minoration logique du pouvoir répressif des juges forestiers explique certainement que nous n'ayons trouvé que deux affaires criminelles simultanément réclamées par une maîtrise particulière et une amirauté bretonnes. Survenus à Nantes, les deux cas avaient eu deux solutions radicalement différentes puisque la première affaire avait consacré la compétence de l'amirauté de Nantes, confirmée par le parlement de la province ², tandis que la deuxième procédure s'était achevée sur le renvoi, *a priori* inexplicable, vers la maîtrise des eaux et forêts de deux hommes accusés d'avoir volé du froment à bord d'une gabarre mouillée dans le port fluvial de Nantes ³.

b) Un cas de concurrence entre l'amirauté et l'hôtel des monnaies de Nantes

L'existence d'institutions financières particulières chargées de contrôler la fabrication et la distribution de la monnaie du roi de France puis de poursuivre les fraudeurs éventuels est solidement établie depuis le XIII^e siècle. Au terme d'une évolution liée à accroissement géographique du royaume et à la stratégie royale de création d'offices de finances, la France

¹ - Ordonnance des eaux et forêts du 13 août 1669, titre 1^{er} « De la juridictions des eaux et forêts », art. 8 : « A l'égard des autres crimes qui ne concernent les cas et matières ci-dessus, comme vols, meurtres, rapt, brigandages et excès sur les personnes qui passent, ils n'en pourront connoître quoique commis dans les forêts ou sur les eaux ; sinon qu'ils eussent surpris les coupables en flagrant délit ; auquel cas ils en informeront, et décréteront seulement, et renvoyeront incessamment le prisonnier avec les charges en toute sûreté aux juges à qui la connoissance en appartient par les ordonnances. ». Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XVIII, p. 221. Voir aussi : Daniel JOUSSE, *Traité ...*, *op. cit.*, vol. 1, p. 348-350 et Andrée CORVOL, « La coercition en milieu forestier », dans *Mouvements populaires et conscience sociale, XVI^e-XIX^e siècles*, Actes du colloque de Paris, 24-26 mai 1984, Paris 1985, p. 199-207.

² - Nous n'avons pu trouver qu'une évocation indirecte de la première affaire ayant opposé les juges forestiers à l'amirauté nantaise. A l'occasion de la procédure engagée en 1728 pour élucider les circonstances de la mort d'un marchand retrouvé noyé dans la Sèvre nantaise, le procureur du roi de l'amirauté de Nantes remonte au parlement de la province que les juges seigneuriaux de la prévôté de Vertou ne peuvent être compétents pour juger une affaire qui est survenue sur un cours d'eau sensible à l'effet des marées. Pour appuyer son raisonnement il se fonde sur les ordonnances de la marine de 1681 et 1684 avant d'invoquer, par analogie, la jurisprudence de la Cour qui par « *arrêt contradictoire rendu entre les officiers de l'amirauté et ceux des eaux et forests de nantes le douze avril 1704* [avait maintenu] *les officiers de ladite amirauté dans la possession de connoître de toute matières civiles et criminelles le long de la riviere de loire iusqu'au lieu ou le flux et le reflux se font sentir...* » (remontrance du 27 juillet 1728, A.D.L.A B 4942).

³ - Le 4 juin 1773, l'amirauté de Nantes entame une procédure contre deux hommes arrêtés sur le quai d'Aiguillon par la garde bourgeoise alors qu'ils transportaient deux sacs de froment volés dans une gabarre mouillée à proximité. Après avoir eu confirmation par le batelier et les témoins de l'information que la gabarre était « *mouillée pour lors près du quay de la maison rouge, au dessus du pont de belle croix* », l'avocat du roi requiert (et obtient) que « *l'instruction de cette affaire soit renvoyée aux juges des eaux et forêts de cette ville, à qui la connoissance en appartient...* » (interrogatoires des accusés du 4 juin 1773, conclusions de l'avocat du roi du 5 juin 1773, A.D.L.A B 4958). Ce dessaisissement volontaire semble *a priori* incompréhensible. D'une part, le vol de froment peut difficilement être rapproché des matières forestières criminelles connexes, telles que le vol de bois ou le meurtre de préposés des eaux et forêt. D'autre part, les principaux cours d'eaux navigables traversant Nantes (Loire, Erdre, Sèvre nantaise...) sont soumis à la force des marées et restent donc théoriquement sous administration maritime.

est couverte par un réseau de juridictions monétaires compétentes au pénal pour juger les divers crimes et trafics tournant autour de la monnaie royale ¹. Siégeant dans les villes où le roi bat monnaie, les *juges-gardes des monnaies* sont à la fois des administrateurs locaux, chargés de veiller au bon fonctionnement des ateliers monétaires, et des magistrats de première instance jugeant les causes civiles et criminelles liées à cette activité. A Nantes, où les relations resteront tendues entre l'amirauté et l'hôtel de la monnaie ², un sérieux conflit de juridiction éclate en 1699 après que deux marchands hollandais ont dénoncé au siège de la monnaie le vol de plusieurs centaines de pièces d'or et d'argent ramenées des colonies ³. L'attribution de la compétence de cette affaire était complexe dans la mesure où le butin était

¹ - En dépit de l'opposition des parlements, l'édit de janvier 1551 avait fait de la Cour des monnaies de Paris une cour souveraine. Originellement compétente pour connaître en appel de la majorité des causes monétaires civiles et criminelles, elle siégeait au palais et participait à l'élaboration des édits royaux relatifs à la monnaie. A partir du XVII^e siècle, son pouvoir décline avec la récupération par le Conseil royal des finances de la préparation des textes de loi touchant la monnaie, la création de la Cour des monnaies de Lyon (1704-1771) et le rattachement de la juridiction des monnaies à certains parlements ou chambres des comptes de province (Béarn, Arras, Douai, Metz, Dole). Les cours souveraines exerçaient leur tutelle judiciaire et administrative sur les *Généraux provinciaux* et les *juges-gardes* des monnaies concurrentement compétents pour connaître ces matières en première instance. Voir Daniel JOUSSE, *Traité ... op. cit.*, vol. 1, p. 369-370 ; L. BELY (dir.), *op. cit.*, article « Cours des monnaies », p. 360-361 ; Philippe SUEUR, *op. cit.*, t. II, p. 227-228.

² - Les archives criminelles de l'amirauté de Nantes recèlent deux affaires postérieures indiquant le peu de sympathie qui unissait les deux institutions. Au cours des poursuites engagées contre des bargers et le prêtre de la paroisse d'Indre, soupçonnés d'avoir pillé les bagages d'une passagère de la barque *L'Angélique* naufragée à l'entrée de la Loire en 1727, le directeur de la monnaie refuse ainsi de se présenter en personne devant les juges de l'amirauté qui cherchent à savoir si les accusés n'ont pas échangé de l'argenterie ou de « *vieilles espèces* » provenant du pillage. Le blocage provoqué par l'entêtement du sieur Chalumeau, qui refuse de déposer dans une affaire criminelle et ne propose qu'un certificat, se résout en haut-lieu lorsque le procureur du roi de l'amirauté de Nantes reçoit un courrier du chancelier d'Aguesseau indiquant qu'il n'est «... *pas nécessaire d'insister à avoir une deposition qui ne seroit pas plus forte que le certificat du directeur de la monnoye qui suffit pour constater un fait de la qualité de celui dont il s'agit...* » (lettre du 3 janvier 1733, A.D.L.A B 4943). En 1730, deux bateliers agissent devant l'amirauté de Nantes contre cinq hommes qui les avaient frappés sur la rive de la Loire et poursuivis dans une auberge de la Roche-Maurice (paroisse nantaise de Chantenay). Parmi les cinq accusés que l'amirauté condamne solidairement à 200 livres de dommages-intérêts et aux dépens du procès, on trouve le juge-garde de la monnaie Joseph Cottineau (décret d'assigné du 16 août 1730 et sentence du 3 septembre 1731, A.D.L.A B 4941).

³ - Le 4 août 1699, Jean Sponse et Christophe Abraham se présentent au siège de la monnaie en compagnie d'un interprète nommé Guillaume Vanosse pour dénoncer le vol dont ils viennent d'être victimes. Selon leur déclaration, ce sont deux marchands hollandais revenant de Virginie, arrivés à Paimbœuf quelques jours auparavant à bord du navire irlandais *La Providence* commandé par le capitaine Thomas Gilles de Limerick. Porteurs d'une véritable fortune en « *pièces de huit* », ducats et lingots d'or, les deux marchands ont laissé une première partie de leur magot à bord du navire (lingots d'or, ducats, bagues, soieries indiennes, mousselines...), une autre a été déposée dans le coffre d'un aubergiste irlandais de Paimbœuf nommé « *Maquère* » (un sac de 550 pièces de huit) et ils disent être venus à Nantes, escortés par ledit Maquère et quatre particuliers inconnus, pour y changer le troisième tiers à l'hôtel des monnaies (deux sacs de 600 pièces de huit). Sur place, leurs accompagnateurs leur avaient fait déposer leurs sacs dans une chambre du quartier de la Fosse, puis les avaient égarés dans une partie éloignée de la ville avant de leur fausser compagnie. Victimes d'une habile supercherie, les crédules marchands constateront bien sûr en revenant à Paimbœuf que les sacs déposés sur le navire et à l'auberge ont également disparu (« *dénoncy* » du 4 août 1699, A.D.L.A B 4934).

composé de pièces étrangères dont la circulation intéressait particulièrement les juridictions monétaires. Les Hollandais étaient en outre tombés dans les griffes d'habiles voleurs qui, sous couvert de les protéger, s'étaient entendus pour dérober une fortune déposée en trois endroits différents, ce qui pouvait alimenter les prétentions des juges de chacun de ces lieux (une chambre du quartier de la Fosse à Nantes, le coffre d'une auberge de Paimbœuf et la chambre du navire *La Providence* mouillé dans ce même port). Le siège de la monnaie poursuivait les accusés pour « billonnage »¹ et recel de devises étrangères tandis que l'amirauté entendait juger le vol avec effraction perpétré à bord du navire. Au terme d'une lutte engagée devant le parlement de la province, où se sont pourvus les officiers de la monnaie et l'un des accusés inquiet de voir cette incertitude prolonger d'autant sa détention, la Cour tranche finalement en faveur des juges maritimes faisant, – semble-t-il –, du vol commis sur le bateau l'infraction principale de ce dossier².

Section 3 : La dualité des rapports entretenus avec les juridictions seigneuriales

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, le littoral français est-il juridiquement demeuré une succession de bandes côtières autonomes, rattachées aux innombrables seigneuries nées de l'émiettement de l'empire carolingien, ou bien, comme l'affirment les juristes royaux depuis le XVI^e siècle, le rivage est-il effectivement devenu une dépendance maritime s'insérant dans l'ensemble plus large et plus cohérent du domaine public soumis à l'autorité du monarque ? Etudier les relations entre les justices seigneuriales et les juridictions maritimes royales revient finalement à tenter de répondre à cette question. La solution figure théoriquement dans les grandes ordonnances royales de la Renaissance qui subordonnent les juges seigneuriaux

¹ - Selon Guyot, « Billon se dit de toute matière d'or ou d'argent alliée ou mêlée d'une portion de cuivre plus considérable que celle qui est réglée par les ordonnances rendues sur le titre des monnoies. Billonnage est l'espèce de délit que commettent ceux qui font un mélange prohibé de ces deux sortes de matières, ou qui trafiquent des espèces autres que celles qui ont cours dans le royaume. ». En l'occurrence, le billonnage visait la spéculation pratiquée autour du change des monnaies étrangères officieusement entrées en France. GUYOT, *Répertoire ...*, op. cit., t. 2, verbo « Billon, Billonnage, billonneur », p. 389-390. Sur le billonnage, on se reportera aussi à : J. BODIN, *Réponse à Monsieur de Malestroit, dans Les Six Livres de la République*, t. IV, Fayard, rééd de 1986, p. 464, 469 & 474-491 ; Olivier MÉNARD, *La souveraineté monétaire, entre principe et réalisation*, Thèse Droit, dactyl., Nantes, 1999, p. 198-199 ; Franck C. SPOONER, *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680*, Armand Colin, 1956, 544 p..

² - La décision prise par le parlement a le mérite de rétablir la qualification principale de vol, qui correspond mieux au forfait commis que l'infraction accessoire de billonnage. Le fait de confier l'affaire aux officiers de l'amirauté s'explique peut-être aussi par la qualité des accusés qui étaient majoritairement des matelots du navire *la Providence* et des gens de mer d'origine irlandaise installés à Paimbœuf et à Nantes (Arrêt du 8 mars 1700, A.D.L.A B 4934).

aux magistrats du monarque, et dans l'ordonnance du mois d'août 1681, qui fait des juges d'amirauté les seuls officiers royaux autorisés à connaître les causes maritimes. Les archives criminelles des amirautés révèlent cependant, au plan judiciaire, la mise en œuvre contrastée de cette souveraineté. Témoignant une nouvelle fois de la survie et de l'étonnante vivacité des justices seigneuriales au dernier siècle de l'Ancien Régime ¹, la pratique consacre en fait un phénomène double et contradictoire ². S'il est vrai que les juges seigneuriaux apparaissent parfois comme des concurrents entêtés disputant avec acharnement la compétence d'un crime aux amirautés, ils sont aussi de précieux collaborateurs permettant de réaliser à moindre frais des actes d'instruction essentiels au respect du droit royal.

§ 1 – La revendication seigneuriale des crimes commis sur les grèves et les quais.

En Bretagne, où les juridictions seigneuriales foisonnent plus que dans n'importe quelle autre province ³, les amirautés doivent, – comme les autres tribunaux royaux –, composer avec les anciennes justices des seigneurs. L'étude des procédures criminelles parvenues jusqu'à nous révèle que seulement dix-sept des quarante-trois interventions attestées des juges seigneuriaux traduisent un véritable conflit avec les juges maritimes (soit 40 % des cas). Ces oppositions peuvent être le fait de seigneuries excentrées, tentées de se substituer à la lointaine justice de l'amirauté, ou de juridictions urbaines anciennes telles que les tribunaux séculiers demeurés aux mains des évêques ou des Chapitres de la province.

¹ - Sur cette question, voir Robert VILLERS, *Questions sur la justice de l'ancienne France*, cours de droit, 1963-1964, p. 19 et s. ; Pierre VILLARD, *Les justices seigneuriales dans la Marche*, LGDJ., Paris, 1969, p. 203 et s. ; Olivier GUILLOT, Yves SASSIER, Albert RIGAUDIERE, *Pouvoirs et institutions de la France médiévale*, 2 vol., A. Colin, Paris, 1994, t. 1, p. 177 et s. ; Jean-Pierre ROYER, *Histoire de la justice...*, op. cit., p. 64 et s.

² - Nous avons ainsi dénombré quarante-trois procédures pénales d'amirauté témoignant des interventions des magistrats des seigneuries chevauchant le ressort des amirautés bretonnes. Ces affaires proviennent des archives criminelles des amirautés de Nantes (17), Vannes (7), Quimper (2), Morlaix (1) et Saint-Malo (15). Qu'ils soient concurrents (17 cas) ou collaborateurs (26 cas), les juges seigneuriaux bretons interviennent essentiellement dans le cadre d'affaires criminelles classiques (homicides [13], violences [12], vol et recel [9], infanticides [2], injures [2], suicide [1], divertissements de marchandises à bord d'une prise [1], pillage de bris [1], exposition de fausse-monnaie [1], émeute frumentaire [1]).

³ - Pour les juges et administrateurs royaux, le nombre exact des justices seigneuriales bretonnes demeure un mystère. Les enquêtes réalisées en 1717 et 1766 par les intendants et leurs subdélégués proposent de simples estimations qu'eux-mêmes savent très inférieures à la réalité (l'addition des chiffres avancés par les divers subdélégués donne alors un total d'environ 2300 juridictions). En s'appuyant sur les rôles de répartition dressés pour recouvrer le paiement des finances exigées des propriétaires de justices par l'édit de mars 1707 et la déclaration royale du 1^{er} mai 1708, André Giffard s'est arrêté au chiffre approximatif de 3700 juridictions seigneuriales pour l'année 1711. Voir André GIFFARD, *Les justices seigneuriales en Bretagne aux XVII^e et XVIII^e siècles (1661-1791)*, Reprint Aubin, Ligugé, 1979 (1^{ère} éd. G. Monfort, Brionne, 1903), p. 38-39.

a) *L'exemple malouin : la mésentente entre l'amirauté et les juridictions épiscopales*

Si une multitude de juridictions seigneuriales couvre encore la lande et les côtes de la Bretagne des XVII^e et XVIII^e siècles, les anciennes justices urbaines n'ont cependant pas toutes disparu après l'installation des tribunaux royaux ordinaires dans les principales villes de la province¹. Cette survivance de juridictions citadines d'origine seigneuriale est notamment flagrante à Saint-Malo, où les régaires de l'évêque, les régaires du Chapitre et « la juridiction commune et ordinaire » se partagent traditionnellement la police et le contentieux judiciaire de la ville close, des îles et des grèves adjacentes aux remparts². Suite à la promulgation des ordonnances maritimes de 1681 et 1684 et à l'installation effective de l'amirauté malouine créée par l'édit de juin 1691, la frange littorale du ressort seigneurial située au-delà des fortifications échappe théoriquement aux tribunaux de l'évêque et du Chapitre. Au cours des trente premières années d'existence du nouveau siège d'amirauté, ce démembrement partiel du territoire seigneurial traditionnel est contesté par les juges des coseigneurs qui tentent régulièrement de supplanter l'amirauté lorsqu'un crime survient sur les plages ou les quais situés au pied des murailles de la ville³.

¹ - La justice urbaine de certains seigneurs s'est même si bien maintenue que leurs tribunaux demeurent jusqu'à la Révolution les juridictions de droit commun de certaines villes. En sa qualité de duc de Penthièvre, le comte de Toulouse exerçait ainsi son droit de justice sur les villes de Guingamp, Moncontour et Lamballe. En vertu de ses titres de comte de Porhouët et prince de Léon, le duc de Rohan avait également conservé son droit de juridiction sur Pontivy, Josselin et Landerneau. Pour les villes de plus grande importance, parmi lesquelles on compte bien sûr les cités portuaires où siègent les amirautés, on remarque la place particulière des justices séculières des évêques ou des Chapitres qui continuent de régir la vie judiciaire du cœur et des faubourgs des villes épiscopales de la province. Dol, Tréguier, Saint-Pol de Léon, Quimper, Saint-Malo et Saint-Brieuc sont ainsi presque exclusivement soumis aux tribunaux temporels de leurs évêchés et à Nantes, Vannes et Rennes, les régaires couvrent encore une partie importante de la cité et des faubourgs. Voir Jean BERENGER et Jean MEYER, *La Bretagne de la fin du XVII^e siècle d'après le mémoire de Béchamel de Nointel*, librairie C. Klincksieck, Paris, 1976, p. 102-103 et André GIFFARD, *op. cit.*, p. 49 et s.

² - Comprise dans la circonscription administrative de la sénéchaussée de Rennes, la ville de Saint-Malo en est cependant exclue au plan juridictionnel. En dépit des tentatives royales menées au XVI^e siècle pour déposséder les coseigneurs de leurs droits de justice, la cité restera soumise jusqu'à la fin de l'Ancien Régime aux trois juridictions distinctes héritées de l'ère féodale : les régaires de l'évêque, les régaires du Chapitre et la « seigneurie commune et indivise » (partagée entre ces deux premières juridictions). Souvent composés des mêmes officiers, ces trois tribunaux se complètent pour exercer la police et juger en première instance la majorité des causes civiles et criminelles de la ville (à l'exception des cas royaux). A l'instar des duchés-pairies et anciennes baronnies de la province, leurs sentences ne sont susceptibles d'appel qu'auprès du parlement. Voir Gilles FOUQUERON, *op. cit.*, t. 1, *verbo* « Justice », p. 889-890 & t. 2, *verbo* « Régaire », p. 1306 ; Amédée GUILLOTIN DE CORSON (Abbé), *Pouillé historique de l'Archevêché de Rennes*, t. 1, Fougeray libr.-éd., Rennes, 1880, reprint éd. Régionales de l'Ouest, Mayenne, 1997, p. 610 et 632 et s.

³ - Sur les onze affaires criminelles opposant les sièges d'amirauté bretons aux juridictions seigneuriales urbaines, neuf proviennent ainsi des procédures de l'amirauté malouine contre deux issues des archives du siège nantais. A Nantes, le premier accrochage avait eu lieu en 1714, lorsque l'amirauté s'était imposée aux

.../...

Selon les circonstances, la lutte peut prendre deux formes distinctes. Dans les heures qui suivent la découverte d'un délit perpétré sur le bord de mer, les premiers juges informés tentent tout d'abord de prendre l'avantage en descendant immédiatement sur les lieux du crime pour diriger les opérations et effectuer les premières constatations au nom de leur tribunal. Ce jeu ne profite guère à l'amirauté malouine qui accuse presque toujours un temps de retard sur les juges de l'évêque ou du Chapitre, plus diligents et vraisemblablement mieux renseignés ¹. Passé ce premier moment, les officiers de justice malouins s'affrontent ensuite de façon plus formelle en empruntant les voies de droit juridictionnelles ou hiérarchiques. C'est notamment le cas lorsque les remontrances des gens du roi de l'amirauté préviennent le siège qu'une cause criminelle manifestement maritime est en cours d'instruction devant les juges seigneuriaux de la ville. Avec des fortunes diverses, l'amirauté tente alors de s'imposer en ouvrant sa propre information judiciaire ou en saisissant le parlement ². Les contestations

juge des régaires du Chapitre qui revendiquaient la procédure engagée après la découverte du cadavre d'un homme dans un étier de la ville (requête du procureur du roi de l'amirauté de Nantes au parlement du 27 juillet 1728, A.D.L.A B 4942). En décembre 1724, le siège nantais avait encore du disputer la poursuite d'un homicide praeterintentionnel aux juges de la commanderie de Saint-Jean et Sainte Catherine. Suite à une violente altercation entre bargers survenue sur le quai du « *port de l'Erdre* », un batelier nommé Jean Barbier était mort des coups de bâton qu'il avait reçus sur la tête. Au cours de la descente effectuée par l'amirauté pour lever et autopsier le corps de la victime, le sieur François Richard, professeur en droit de l'Université de Nantes et sénéchal de la commanderie, le procureur fiscal et le greffier de la juridiction tentent de s'opposer à la visite et à la levée du cadavre. Au terme d'une discussion houleuse, où le greffier de l'amirauté retranscrit l'argumentaire des magistrats des deux bords, la modeste juridiction de l'ordre de Malte s'efface et laisse le champ libre à l'amirauté qui peut alors procéder et auditionner sommairement les cinq témoins présents sur place (procès-verbal de descente du 9 décembre 1724, A.D.L.A., B 4940).

¹ - Sur les huit affaires opposant l'amirauté aux juridictions épiscopales malouines entre 1698 et 1724, cette première course de vitesse est gagnée à six reprises par les juges seigneuriaux. Ceux-ci descendent au domicile de gens blessés sur le domaine maritime ou officient directement sur les grèves qu'ils continuent, de fait, d'intégrer à leur territoire originel. La visite du cadavre d'un marin nommé Charles Gautier, retrouvé mort au pied des murs de Saint-Malo le 11 novembre 1698, est ainsi opérée par l'amirauté à deux heures et demie de l'après-midi dans la salle de l'auditoire du Ravelin. Cette dissection est effectuée sur un corps levé et autopsié le matin-même sous la direction du sénéchal des régaires du Chapitre (procès-verbal de descente du 11 déc. 1698, A.D.I.V 9 B 215). Le 3 juillet 1723, à la demande du substitut du procureur du roi, l'amirauté exhume et autopsie le corps de Richard Lemesle, mort des coups de bâton reçus sur la grève du « *Sillon* » trois jours auparavant. Le corps avait été visité le 30 juin précédent puis inhumé sur ordre du sénéchal de la juridiction ordinaire de Saint-Malo (procès-verbal de descente du 3 juill. 1723, A.D.I.V 9 B 269).

² - En 1706, plusieurs soldats de marine et les parents d'un groupe d'enfants qui avait découvert plusieurs sacs de fausses pistoles espagnoles sur la grève de Saint-Servan sont arrêtés pour avoir tenté de les écouler auprès des aubergistes locaux. La juridiction ordinaire de Saint-Malo opère alors une descente sur la plage pour récupérer les pièces restées cachées sous les rochers et recueille les dépositions des premiers témoins avant d'en référer au présidial de Rennes. De son côté, l'amirauté interroge les onze prévenus appréhendés, fait établir un rapport d'orfèvres constatant la contrefaçon des espèces saisies et rend une ordonnance imposant aux inventeurs de nouvelles fausses pistoles de les remettre à la justice sous peine d'être poursuivis comme faux-monnayeurs. L'incertitude sur la juridiction compétente est levée par un arrêt du parlement, rendu sur remontrance de l'avocat général, qui attribue expressément la procédure aux juges de l'amirauté de Saint-Malo au motif que les pièces ont été trouvées sur la grève (interrogatoires, rapport d'orfèvres, ordonnance de

.../...

ayant cessé au milieu des années 1720, alors que le siège d'amirauté semble accepté par tous, la polémique suscitée autour des affaires criminelles nées sur les grèves et les quais de la ville, plus symboliques que lucratives, apparaît bien comme une des stratégies ayant permis à l'amirauté malouine de consolider sa position aux dépens des juges traditionnels.

b) La rareté des conflits entre amirautés et juges des seigneuries rurales

L'étude des rares procédures conflictuelles ¹ indique tout d'abord qu'au dernier siècle de l'Ancien Régime, les « *justices de village* » du littoral semblent surtout s'intéresser aux causes criminelles « classiques » dévolues aux juges d'amirauté, c'est-à-dire des affaires où la compétence des amirautés peut effectivement être mise en cause si le délit n'a pas précisément eu lieu sur le domaine maritime. Les contestations sont de nature territoriale, et non matérielle, elles n'englobent aucune cause maritime propre aux amirautés, telles que les crimes accompagnant les naufrages. Sur ce dernier point, on constate donc l'avancée effective du pouvoir royal qui semble bien avoir officiellement imposé le droit de bris régalien aux seigneurs du littoral.

Comme il serait, selon nous, hâtif d'attribuer au seul respect du droit royal le petit nombre de conflits recensés, il semble nécessaire de chercher une autre explication à cette absence relative de frictions officielles entre les amirautés bretonnes, qui couvrent plusieurs centaines de lieues de rivages, et les innombrables seigneuries rurales donnant sur la mer et les cours d'eaux maritimes de la province. Dans les paroisses côtières ou fluviales éloignées des ports et avant-ports du ressort, où elles ne comptent ni officiers ni commis, les amirautés citadines n'exercent qu'une autorité théorique, infiniment moins perceptible que celle des proches magistrats seigneuriaux auxquels les riverains s'adressent régulièrement pour réaliser certains actes gracieux ou trancher le petit contentieux criminel, civil et rural ². Dans ces endroits reculés, il est même probable qu'un grand nombre de causes objectivement

l'amirauté de Saint-Malo du 26 octobre 1706 et arrêt de la Cour du 30 octobre 1706, A.D.I.V., 9 B 229 et 230).

¹ - En matière criminelle, nous n'avons dénombré que six conflits d'attribution entre les amirautés bretonnes et les justices seigneuriales situées hors des villes de la province. Les affaires proviennent des archives des sièges de Nantes (2), Vannes (1), Morlaix (1) et Saint-Malo (2). Les contestations naissent essentiellement dans le cadre d'affaires criminelles ordinaires (homicide [1], suicide [1], violences [2], vol et recel [1], injures [1]).

² - Les juges seigneuriaux avalisent par exemple les actes de tutelle, les inventaires après décès ou statuent au petit criminel sur « *les simples injures, légères voyes de fait et autres de cette nature qui nécessitent plus réparation que punition* ». Christiane PLESSIX-BUISSET, *Le criminel devant ses juges en Bretagne aux 16^e et*

.../...

maritimes (petites avaries, larcins, altercations entre pêcheurs et goémonniers, crimes commis sur le rivage...) échappe aux juges d'amirauté pour être traitées, d'un commun accord, devant les officiers seigneuriaux du lieu. La rareté et les modes de déclenchement des litiges présents dans les archives laissent même à penser que le détournement des causes d'amirauté est un phénomène tellement admis que c'est plutôt l'engagement d'un conflit de compétence officiel qui rompt l'équilibre judiciaire officieux des seigneuries. Cet ordre local est donc peu perturbé en pratique, dans la mesure où les contestations n'apparaissent que si les officiers d'amirauté sont prévenus du dépouillement de leur compétence ¹ ou si l'intérêt particulier d'une des parties la pousse à saisir le juge maritime du roi ².

Paradoxalement, cet attachement des habitants des paroisses éloignées à leurs justices traditionnelles semble avoir amené les amirautés à changer de stratégie vis-à-vis des officiers seigneuriaux. Plutôt que d'engager de fastidieux conflits de juridiction, qu'ils savent perdus dans la mesure où ils ont peu de chances de connaître un jour la réalité des détournements de compétence, les juges maritimes tâchent de s'attacher les services des juges seigneuriaux pour en faire des instruments de leur trop lointaine autorité.

17^e siècles, éd. Maloine, Paris, 1988, p. 34.

¹ - Sur les six procédures engagées par les amirautés bretonnes pour réserver leur compétence criminelle face aux juridictions seigneuriales rurales, trois ont débuté sur remontrance du ministère public du siège concerné. Le 11 septembre 1692, le procureur du roi du jeune siège de Morlaix remontre ainsi au lieutenant général que l'homicide d'un homme tué sur le rivage par un garde-côte a été jugé par la juridiction de Plougasnou et qu'une seconde instance est en cour devant celle de Lanmeur. Le procureur demande donc qu'il soit fait défense de plaider aux parties et que la connaissance de cette cause d'amirauté soit retirée aux juges du lieu (remontrance du 11 septembre 1692, A.D.F B 4219). Suite à la mort suspecte de Jean Leroy, retrouvé noyé dans la Sèvre nantaise en juin 1728, l'amirauté de Nantes conteste avec véhémence la compétence des officiers de la prévôté de Vertou qui ont mené une rapide enquête, sur demande de la famille, et conclu à la mort accidentelle de la victime. Le procureur du roi réclame donc l'affaire en vertu de la compétence des amirautés sur tous les cours d'eau où se ressentent le flux et le reflux de la mer (remontrance du 16 juin 1728, A.D.L.A 9 B 4942).

² - Dans les trois autres cas signalés, les juges maritimes n'auraient jamais eu vent du détournement de leur compétence par une juridiction seigneuriale concurrente si l'une des parties n'avait pas choisi de déposer une plainte ou une dénonciation au greffe de l'amirauté. Après une rixe survenue à bord d'une barque assurant le passage du « *petit Trémélo* », près de Pont-Scorff, les deux protagonistes déposent leurs plaintes respectives devant l'amirauté de Vannes et la juridiction de La Roche-Moisan (A.D.M 9 B 245). La procédure engagée par un « *maître constructeur de vaisseaux* » du port du Guildo (paroisse de Saint-Pozan) contre des riverains qui lui dérobaient régulièrement des matériaux de construction est révélatrice de cet opportunisme tactique des plaideurs. Après avoir déposé plainte auprès du sénéchal de la baronnie du Guildo, qui avait permis au sergent de la juridiction de perquisitionner aux alentours du chantier, le constructeur avait finalement dénoncé les vols au procureur du roi de l'amirauté de Saint-Malo (plainte et dénonciation de Gabriel Le Masson des 8 août et 23 août 1738, A.D.I.V 9 B 289). Préférant probablement plaider sa cause devant un tribunal royal, l'exécuteur de la ville de Nantes assigne devant l'amirauté deux hommes avec lesquels ils s'était battu dans la rue du Port-la-Vigne, à Bouguenais. Les adversaires du bourreau s'étant déjà plaints auprès du sénéchal de Bougon-en-Bouguenais, le parlement décidera finalement de rendre l'affaire au juge seigneurial (plainte de Victor Gasnier et arrêt de la Cour des 3 et 24 novembre 1777, A. D. L. A B 4960).

§ 2 – Les juges des seigneuries du littoral, relais judiciaire des amirautés royales

Sur les quarante-trois procédures criminelles des amirautés bretonnes témoignant d'une intervention des juges des seigneurs, vingt-six attestent une indéniable collaboration entre les deux types d'institutions (soit 60 % des cas). L'activité répressive des tribunaux maritimes d'Ancien Régime contribue ainsi à mettre à jour la stratégie adoptée par certains juges royaux vis-à-vis des juridictions seigneuriales. Les juges d'amirauté bretons s'appuient doublement sur les officiers seigneuriaux pour résoudre les difficultés que pose la taille de leur ressort. Par arrangement tacite préalable ou par le biais de commissions rogatoires expresses, les juges d'amirauté entérinent bien souvent les mesures conservatoires prises par les officiers seigneuriaux locaux présents lors de la découverte d'un crime commis sur le domaine maritime. En outre, même lorsqu'elles conservent la connaissance intégrale d'une affaire, les amirautés n'hésitent pas à les employer pour réaliser en leur nom, et à moindre coût, des actes d'instruction complémentaires ou isolés, indispensables à la validité de leurs procédures criminelles.

a) La validation des premiers actes d'instruction réalisés par les officiers seigneuriaux

Pour les crimes survenus aux confins du ressort des amirautés bretonnes, la distance séparant les sièges du lieu de l'infraction se révèle un obstacle presque insurmontable pour les juges maritimes. Les conseillers d'amirauté sont tardivement prévenus des crimes et ils renâclent bien souvent à agir devant l'ampleur du travail et la médiocrité des revenus engendrés par ces lointaines investigations criminelles. Considérées comme mineures au regard de leur mission première d'administrateur et de juge du commerce maritime, les expéditions organisées pour informer dans les petites paroisses du littoral sont en fait un fardeau auquel les officiers d'amirauté tentent bien souvent d'échapper. Dans ces conditions, les juridictions des seigneurs haut-justiciers du littoral apparaissent parfois comme un substitut commode permettant de suppléer l'absence de juges royaux lors de la découverte d'un délit.

Nous avons ainsi recensé dix-sept procédures criminelles d'amirauté dont les premiers actes d'instruction sont l'œuvre de magistrats seigneuriaux conscients d'agir dans le domaine

réservé de la justice maritime royale ¹. Selon les cas, les juges locaux mentionnent dès le début de l'affaire qu'ils agissent au nom des juges maritimes ², ou alors ils mènent une instruction préparatoire complète avant de mentionner *in fine* la compétence de l'amirauté vers laquelle ils renvoient la procédure. Ces affaires sont également intéressantes dans la mesure où elles sont pour moitié antérieures aux édits de février 1771 et mars 1772 ³. La datation de ces collaborations juridictionnelles permet de dresser un double constat : les amirautés bretonnes n'avaient pas attendu l'intelligente réforme législative de Maupeou pour récupérer à leur profit les institutions seigneuriales, mais les édits de 1771-1772 ⁴ ont certainement permis de renforcer le phénomène en légitimant les ententes locales

¹ - Ces dix-sept affaires proviennent des archives des sièges de Nantes (9), Vannes (3), Quimper (2) Saint-Brieuc (1) et Saint-Malo (2). La suppléance de l'amirauté permet principalement de réaliser les premiers actes d'instruction pour des faits criminels emportant des peines extraordinaires, notamment lorsque l'accusé a été arrêté en flagrant délit ou dans les heures suivant son forfait (homicide [5], infanticide [1], violences [4], vol et recel [7]).

² - En 1725, le procureur fiscal de la vicomté de Donges invoque ainsi l'urgence de la situation pour demander au sénéchal de la juridiction de descendre à Montoir lever le corps d'une femme récemment découvert dans un étier de la paroisse : « ...comme dans lestier le flux et le reflux donnent à toutes les marées ce qui fait croire que ce sont messieurs les juges de l'amirauté qui en doivent connoître et cependant pour éviter que le cadavre ne fut mangé par les chiens et autres animaux... » (remontrance du 4 août 1725, A.D.L.A B 49..). Après l'arrivée à la côte du corps d'un employé des Fermes nommé Salaün, en décembre 1763, le sénéchal de la vicomté de Saint-Nazaire avait dans un premier temps refusé de procéder à l'autopsie réclamée par l'épouse de la victime. Sur requête écrite présentée au greffe de la juridiction le lendemain, celui-ci avait finalement accepté de descendre au cimetière pour officier, « vu l'éloignement des juges de l'amirauté de Nantes » (requête de Jeanne Larcher et procès-verbal de descente du 31 décembre 1763, A.D.L.A B 4953). Arrêté alors qu'il venait de dérober un palan à bord du navire *Le Dauphin*, Vincent Farcassale est interrogé par le sénéchal de la juridiction de Lorient conformément à la remontrance du procureur fiscal qui observe que « quoique le vol paroisse être de la compétence des juges de l'amirauté, il est néanmoins nécessaire de prendre les interrogatoires dudit farcassale, sauf après sesdits interrogatoires à renvoyer la procédure aux juges qui en doivent connoître... » (remontrance du 26 septembre 1768, A.D.M 9 B 251).

³ - Les huit premières affaires recensées ont eu lieu entre 1684 et 1768, dans le ressort de amirautés de Nantes (3), Vannes (2), Quimper (1) et Saint-Malo (2). Les neuf affaires postérieures aux réformes Maupeou proviennent des archives des sièges nantais (6), vannetais (1) quimpérois (1) et briochin (1). Elles s'échelonnent entre 1771 et 1789.

⁴ - L'édit de mars 1772 est une reprise textuelle d'une partie du préambule de l'édit de février 1771 créant les Conseils supérieurs. Réforme « simple et habile », ce texte prévoyait de rembourser aux seigneurs les frais des poursuites criminelles toutes les fois que les officiers seigneuriaux auraient instruit et immédiatement transmis les procédures à leurs juges royaux de tutelle. En cas d'inactivité flagrante, les juges royaux agissaient par prévention mais les frais de ces poursuites devaient être imputés aux seigneurs permissifs. Ces mesures eurent pour résultat de rationaliser la politique pénale du royaume en faisant reprendre du service aux juges seigneuriaux dès lors qu'ils acceptaient de se limiter à l'instruction initiale des procès criminels, et de jouer le rôle des officiers de police judiciaire contemporains. Les seigneurs intéressés par les émoluments alloués aux juridictions transmettant accusés et instructions préparatoires aux juges royaux ressuscitèrent donc leurs prérogatives de haute justice tandis que les moins diligents furent poussés à les abandonner définitivement. Voir A. GIFFARD, *Les justices seigneuriales...*, op. cit., p. 127 ; Robert VILLERS, *Cours d'histoire des institutions politiques et administratives du Moyen-Age et des Temps Modernes*, 1963-1964, Les Cours de droit, Paris, p. 175 ; Ph. SUEUR, op. cit., t. II, p. 175 et s.

préexistantes. Ils ont attiré vers les greffes d'amirauté des affaires qui n'auraient sans doute jamais été instruites sans la perspective du paiement des actes par le domaine royal ¹.

b) La commodité des lettres rogatoires décernées aux juges des seigneurs

Dans le cadre d'affaires nécessitant de procéder dans des paroisses éloignées du siège, où les officiers d'amirauté entendent néanmoins conserver une maîtrise directe de leur justice, adresser une commission rogatoire aux juges locaux est un moyen idéal pour agir sans avoir à se déplacer en personne. Nous avons ainsi relevé neuf procédures criminelles où les amirautés bretonnes ont eu recours à des juges seigneuriaux expressément mandatés pour agir en leur nom ². En matière de violences, les officiers d'amirauté leur abandonnent parfois la répétition des procès-verbaux des chirurgiens locaux, surtout lorsqu'il s'agit du seul acte d'instruction devant être réalisé sur place. Dans le cadre d'affaires plus sérieuses, emportant peine afflictive, ils leur confient aussi des tâches plus essentielles comme la première descente sur les lieux d'un crime ou l'audition de témoins vivant à plusieurs lieues de leur siège. Ces commissions rogatoires sont bien entendu un moyen pratique pour les juges d'amirauté de rester au palais, pour se concentrer sur des activités plus lucratives, mais l'on peut aussi y voir une forme de compromis permettant de désamorcer d'éventuels conflits en associant les petits juges seigneuriaux à la justice du roi. Ajoutées aux informations criminelles ouvertes du chef des magistrats des seigneurs et reprises à leur compte par les amirautés, ces délégations de pouvoir supplémentaires permettent aux juges seigneuriaux d'effectuer régulièrement des actes de haute-justice. Même mineure, cette activité de suppléance locale des juges royaux assure très certainement une source complémentaire de revenus, payés par le domaine royal, et contribue à renforcer leur autorité auprès des habitants de la seigneurie. Il serait d'ailleurs surprenant que ce type d'arrangement soit le fait des seules amirautés, et que des relations

¹ - A Paimbœuf, la juridiction du marquisat de La Guerche donne un exemple significatif du regain d'intérêt de certains seigneurs pour la chose pénale. A l'exception du renvoi tardif vers le siège d'une procédure ouverte à Corsept pour homicide en 1744, l'amirauté de Nantes n'avait eu aucun rapport avec les juges de cette seigneurie entre 1691 et 1771. A partir de février 1771, les officiers du marquisat paraissent subitement beaucoup plus concernés par les affaires pénales survenues dans le port de leur ville. Entre 1771 et 1789, ceux-ci renvoient six procédures criminelles au greffe de l'amirauté de Nantes (informations, interrogatoires, procès-verbaux détaillant les descentes de justice, les captures, les autopsies ou les effractions, le tout scrupuleusement annoté du montant des vacations dues aux officiers, aux experts ou aux cavaliers de maréchaussée pris en main-forte...), le zèle policier retrouvé des juges de Paimbœuf permettra en tout cas de lutter contre la multiplication des vols de marchandises constatée dans l'avant-port nantais.

² - Les procédures visées proviennent des sièges d'amirauté de Nantes (3), Vannes (4) et Saint-Malo (2). Ces commissions rogatoires furent délivrées aux juges seigneuriaux pour informer dans le cadre d'affaires d'homicide (1), d'infanticide (1), de violences (5), de pillages de bris (1) et d'injures (1).

similaires ne se soient pas tissées entre les justices seigneuriales et les autres juges royaux tenus de battre la campagne ¹. Cette récupération ponctuelle des compétences judiciaires et de la connaissance du terrain des juges de village en vue de faire appliquer le droit commun semble marquer le rattachement progressif des justices seigneuriales au bas de la pyramide des institutions royales, et ce processus contribue, selon nous, à expliquer qu'elles aient si bien survécu jusqu'à la Révolution ².

Section 4 – La réalité du réseau judiciaire des amirautés métropolitaines

Contrairement au reste de la société française, qui vit à l'échelle du village, de la ville ou, au mieux, de la province, le monde maritime d'Ancien Régime a depuis longtemps intégré la dimension nationale et internationale de l'économie. Que l'on se plonge dans les récits des voyageurs, que l'on médite devant les gravures d'Ozanne, les marines de Vernet ou que l'on dépouille les rapports des tournées d'inspection des commissaires royaux, toutes les évocations du monde maritime des XVII^e et XVIII^e siècles témoignent de la débordante activité commerciale et humaine qui anime alors les grands ports français et étrangers. Les caboteurs sillonnent les côtes européennes, les morutiers et les grands navires de commerce naviguent d'un continent à l'autre pour pêcher, acheter, troquer, charger et décharger leurs marchandises. Théoriquement fixée par un rôle et par les registres des classes, la composition des équipages des navires ne cesse en fait jamais de fluctuer. Au gré des embauches décidées par l'armateur ou le capitaine, selon la virulence des maladies ou la fréquence des désertions, les équipages s'amenuisent et se recomposent très rapidement afin de répondre aux besoins du commerce. C'est donc ce monde en perpétuelle effervescence, géographiquement éclaté, que les juges maritimes devraient théoriquement arpenter pour régler les affaires criminelles nées hors de leur ressort. Pour étendre leur action aux autres ports du pays, ceux-ci doivent alors activer le réseau judiciaire des amirautés françaises pour tenter de retrouver des documents officiels attestant la matérialité des faits, les accusés en fuite ou les témoins résidant dans les

¹ - Une affaire jugée par l'amirauté de Nantes mais commencée devant l'hôtel des monnaies de la ville semble confirmer notre hypothèse. En août 1699, deux marchands hollandais dénoncent au juge-garde des monnaies le vol de pièces étrangères et de lingots d'or dont ils viennent d'être victimes. L'enquête exigeant de se rendre à Saint-Nazaire et à Paimbœuf, les premières perquisitions et informations seront réalisées par des juges seigneuriaux agissant sur commission de la juridiction monétaire. (procès-verbaux de descente des 4-7 août 1699 d'André Walsh, « *avocat au parlement et sénéchal du pays de Retz* », A.D.L.A B 4934).

² - Notre étude semble confirmer le phénomène constaté au XVIII^e siècle dans le ressort du présidial d'Angers. Voir Sylvain SOLEIL, « Le maintien des justices seigneuriales à la fin de l'Ancien Régime : faillite des institutions royales ou récupération ? L'exemple angevin », *R.H.D.*, janvier-mars 1996, p. 83 et s.

autres provinces pourvoyeuses de main-d'œuvre maritime. Lentes et coûteuses, ces coopérations procédurales sont loin d'être systématiques. La pratique prouve en fait qu'elles sont surtout mises en œuvre lorsque le gouvernement royal ou des armateurs influents décident de se donner les moyens de châtier les auteurs de crimes dont la multiplication menacerait la bonne marche du commerce ou de la course.

§ 1 – La répartition des tâches lors des procédures menées dans plusieurs ports

Lorsqu'ils naviguent au grand cabotage ou au long cours, les navires français relâchent régulièrement pour commercer, avitailler ou s'abriter dans les ports situés sur leur route. Les procédures criminelles engagées devant les amirautés françaises concernent donc souvent des faits survenus en mer, aux colonies ou lors des escales effectuées par les navires en France et à l'étranger. Au retour, lorsque les rapports des capitaines ou les plaintes des marins déclenchent les procédures criminelles, la question du siège compétent peut se poser avec acuité, notamment lorsque le port du retour, le port d'armement ou le lieu du dépôt de plainte diffèrent. Les juges d'amirautés saisis d'affaires nées dans des ports éloignés de leur ressort contactent parfois leurs homologues des autres sièges métropolitains pour surmonter les difficultés matérielles posées par la distance et l'incertitude quant aux lieux de résidence des témoins potentiels. Sur les quarante-sept procédures attestant des rapports existant en matière répressive entre les amirautés bretonnes et l'ensemble des sièges métropolitains ¹, seulement sept (soit 15 %) traduisent une incertitude ou une opposition ayant nécessité de départager deux amirautés concurrentes. Les quarante autres affaires (soit 85 % des cas) démontrent au contraire que les amirautés françaises entretiennent un réseau d'entraide nationale pour tenter d'agir en commun contre les criminels du monde maritime.

a) Une source épisodique de conflits : la désignation du siège compétent

Recueillir une plainte, retranscrire le rapport d'un capitaine valant dénonciation ou dresser le procès-verbal d'une infraction ne donne pas forcément compétence aux sièges d'amirauté saisis pour poursuivre et punir le crime ainsi découvert. En imposant aux officiers

¹ - Les archives des amirautés bretonnes démontrent que ces relations juridictionnelles ne se limitent pas au cercle des sièges établis dans la province. Sur les quarante-sept affaires criminelles mentionnées, seules dix-sept attestent de rapports unissant une amirauté bretonne à un autre siège de la province. Les trente autres procédures dénombrées témoignent au contraire de la vocation "supraprovinciale" des juges maritimes bretons qui doivent composer avec tous les sièges d'amirauté établis dans les provinces métropolitaines.

de navires de livrer les auteurs de « *crimes capitaux* » aux juges d'amirauté du premier port français où ils feront halte ¹, l'ordonnance de la marine donne une solution relativement claire pour les crimes graves commis en mer ou aux colonies ². Pour les causes criminelles mineures survenues au cours d'un voyage, moins dramatiques mais infiniment plus nombreuses, le code de Colbert ne comporte en revanche aucune disposition fixant les règles de compétence. En l'absence d'un repère légal permettant de rattacher ce contentieux pénal à un siège d'amirauté plutôt qu'à un autre, la détermination du juge effectivement compétent résulte de la seule pratique. Les archives d'amirauté permettent ainsi d'observer que les affaires criminelles nées en mer, aux colonies, à l'étranger ou dans un port français autre que celui dont le navire est originaire, donnent rarement lieu à des poursuites immédiates. La coutume judiciaire des marins semble vouloir que les actions ne soient engagées qu'au retour, à la toute fin du voyage, sans que les relâches dans les ports rencontrés en route soient mises à profit par les plaignants pour porter les faits à la connaissance des juges d'amirauté locaux ³. Cela est vrai

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre 1^{er} « Du capitaine », art. 23.

² - On peut citer à titre d'exemple la violente mutinerie de l'équipage du petit navire havrais *Le Prince de Ligne*, survenue en avril 1783 à hauteur de Penmarch, au cours de laquelle les trois matelots scandinaves du bord avaient tenté de tuer le capitaine Cottin et son fils pour s'emparer du bateau et de la cargaison. Au terme d'une lutte acharnée, le capitaine et son fils étaient finalement parvenus à maîtriser les insurgés avant de mettre leur drapeau en berne pour appeler à l'aide les navires de passage. Lorsque le navire malouin *L'heureux* s'était arrêté pour leur porter secours, le plus dangereux des mutins, un danois nommé Jean Frederick, avait été transféré à son bord et les deux navires avaient continué leur route. Au cours de l'escale de *L'Heureux* au port du Croisic, Jean Frederick fut remis au greffier de l'amirauté qui le fit immédiatement transférer aux geôles de Guérande, puis à Nantes, où il fut interrogé par le lieutenant général de l'amirauté. Les deux complices restés à bord du *Prince de Ligne* furent eux débarqués à Roscoff, avant d'être envoyés à Brest. Roscoff étant situé sur le ressort de l'amirauté de Léon, l'article de l'ordonnance de la marine cité ci-dessus désignait sans ambiguïté les officiers brestois pour juger les mutins. L'amirauté nantaise devra alors transférer à Brest Jean Frederick ainsi qu'une copie des interrogatoires et des divers procès-verbaux réalisés sur place (attestation de réception du greffe de l'amirauté de Brest du 20 juin 1783, A.D.L.A B 4963).

³ - Ce constat est particulièrement vrai pour les marins bretons et normands employés par l'industrie de la grande pêche morutière. Lors d'une campagne, les hommes peuvent servir plusieurs mois d'affilée en mer, à bord des navires traquant la morue verte, ou à terre, au conditionnement de la morue sèche (*stockfisch*) sur les « *échafauds* » établis à la côte de Terre-Neuve. A la fin de cette longue période de pêche, une partie des navires rentre en droiture au port d'armement pour rapatrier une partie des ouvriers, du matériel et les divers produits dérivés de la morue (huile, langues et *rogues* [œufs] servant d'appâts pour la pêche). Les autres bâtiments quittent les eaux de l'Atlantique nord pour les ports ibériques et méditerranéens (Saint-Sébastien, Séville, Alicante, Marseille, Gênes, Livourne, Naples...) où ils négocient leur cargaison de poisson. Sur place, ils achètent en outre des produits provençaux, espagnols ou italiens (huile d'olive, savon, fruits secs, vins, cotonnades provenant des ports du Levant...) pour le compte de leurs armateurs ou des négociants des grands ports européens tels que Nantes, Bordeaux, Le Havre, Dunkerque ou Bristol. En se livrant à cette activité secondaire de grand cabotage, les armateurs et les capitaines des morutiers font de leur voyage retour un fructueux moyen d'augmenter les profits de la seule pêche hauturière. Cette autre forme de « commerce triangulaire », particulière à la grande pêche morutière, rallonge d'autant les campagnes qui peuvent durer près d'une année entière. En matière judiciaire, cet éloignement prolongé semble avoir eu pour effet de « geler » le règlement des conflits et des différends nés pendant les campagnes de pêche. Les archives d'amirauté étudiées démontrent que si des violences sont fréquemment commises à Terre-Neuve ou en mer

.../...

pour les délits constituant le petit criminel mais aussi pour certains crimes capitaux qui, on l'a vu, devraient théoriquement entraîner l'arrestation immédiate de l'accusé et son jugement devant la première amirauté française croisée en chemin ¹.

Cette tactique consistant à retarder les plaintes ou les dénonciations des meurtres, violences et injures commis au cours des voyages traduit surtout le pragmatisme des marins et de leurs familles. Sachant qu'une simple escale est bien trop courte pour obtenir un jugement au fond, ceux-ci préfèrent généralement taire leurs desseins et terminer le voyage ou la campagne sans déclencher d'animosité supplémentaire chez le futur défendeur. Plaignants et dénonciateurs choisissent de remettre leur action afin de pouvoir ester à domicile, sur un territoire familial d'où demandeurs et ministère public pourront plus aisément assigner à comparaître les témoins et les accusés vivant dans les paroisses environnant le port d'attache. Cette volonté de régler les contentieux "chez soi", presque "entre soi", démontre aussi que l'ensemble de la communauté maritime des juges, des armateurs, des marins et de leurs familles tend à considérer l'amirauté du port d'armement comme le tribunal naturel des conflits survenus en mer et aux colonies ².

Méditerranée, peu de marins saisissent les amirautés des premiers ports français où relâche leur navire pour charger ou décharger le fret pris au voyage retour. Voir André LESPAGNOL, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, P.U.R, Saint-Malo, 2^{ème} éd., 1997, 494-867 p. ; Gérard LE BOUEDEC, *Activités maritimes...*, *op. cit.*, p. 7 et s.

¹ - Lorsque des marins meurent des suites de violences reçues en mer ou dans des ports éloignés (altercations au sein des équipages, punitions excessives...), la qualification d'homicide voudrait que l'auteur des coups mortels soit mis aux fers et confié aux premiers juges d'amirauté français rencontrés en chemin. Les officiers majors des navires de commerce appliquent surtout ce principe aux meurtriers ayant utilisé des armes mortelles par nature (épée, poignard, pistolet...). Quand le décès résulte d'un violent « passage à tabac » – la mort survient alors après plusieurs jours d'agonie à l'infirmerie du bord ou dans un hôpital local – tout le monde semble se désintéresser du sort des hommes qui n'ont pu trouver les forces nécessaires à leur guérison. Les victimes rejoignent en silence la liste des anonymes emportés par les fléaux de la marine d'Ancien Régime (alcoolisme, scorbut, septicémie, fièvre typhoïde, dysenterie...).

² - En 1709, la famille d'un matelot et d'un mousse du navire granvillais *Le Comte d'Evreux* intente une action devant l'amirauté malouine contre un maître d'équipage nommé Yves Duvage soupçonné d'avoir provoqué leur mort en les frappant et en les faisant mettre aux fers lors de la traite à Saint-Domingue. Habitant près de Granville, les Ruelland ont pourtant respecté l'ordonnance de la marine en demandant réparation de ce crime capital devant les juges de Saint-Malo, port de retour du navire. Peut-être pour leur faciliter la tâche, les magistrats malouins décident après deux mois d'instruction de renvoyer les plaignants devant l'amirauté de Granville, considérant que la compétence de cette affaire devait revenir aux juges du port de l'armement du navire (plainte et sentence de renvoi des 3 août et 16 octobre 1709, A.D.L.A 9 B 236). Ce sentiment qu'il existe un lien privilégié entre le navire et les juges du port d'armement est également sensible lors des poursuites engagées par les pêcheurs travaillant à Terre-Neuve. En 1681, un matelot normand dépose plainte auprès des juges de l'amirauté de Saint-Malo pour obtenir réparation des coups de bâton que lui a administrés un colon terre-neuvien nommé Julien Petit en janvier 1679. Le plaignant précise ainsi que : « *comme a la ditte coste et pais du chapeau rouge il n'y a point de juges ordinaires, le suppliant na peu exercer ces droits ny mettre sa plainte qu'a son retour en ce pais pour avoir raison desdits excez dommages et interets en resultants* » (plainte de René Eudes du 1^{er} février 1681, A.D.I.V., 9 B 189).

La procédure prévue par l'ordonnance de la marine en matière de crimes capitaux et le consensus faisant des magistrats du port d'armement les juges naturels d'un navire ne sont cependant pas des règles absolues. Certaines causes criminelles peuvent malgré tout déclencher des incertitudes provisoires ou des contestations lorsque deux amirautés sont simultanément informées d'un même crime. Peu nombreuses ¹, les oppositions entre sièges d'amirauté éclatent surtout lorsque les officiers saisis d'une plainte ou d'une dénonciation découvrent au cours de l'instruction que leur affaire fait déjà l'objet de poursuites dans un autre siège du royaume. Selon les cas, l'un des deux sièges peut spontanément reconnaître son incompétence et unilatéralement renvoyer l'affaire vers son "concurrent" ², ou bien, les officiers des deux amirautés concernées s'arc-boutent sur leurs prétentions et attendent que le conflit soit tranché par une autorité ou une juridiction supérieure ³. Les véritables conflits de compétence entre amirautés sont donc bien rares en matière pénale, où les juges maritimes semblent plutôt considérer leurs homologues des autres ports comme des auxiliaires que comme des adversaires.

¹ - Les archives criminelles des amirautés bretonnes contiennent sept affaires indiquant une compétition entre sièges métropolitains. Datant de 1695, la première de ces affaires oppose l'amirauté de Saint-Brieuc au siège d'Abbeville à propos du meurtre de deux marins retrouvés sur le rivage. Les six autres cas proviennent de l'amirauté de Saint-Malo dont la compétence pénale est concurrencée par les sièges de Granville (3), Cherbourg (1), Nantes (1) et par le siège général de l'Amirauté de France établie à Paris (1). Ces sept affaires plus ou moins conflictuelles concernent des cas de violences (2), d'homicides (2), de baraterie de patron (1), d'émigration religieuse clandestine (1) et une contravention infligée à un batelier de Jersey navigant sous pavillon français.

² - Sur les sept affaires évoquées ci-dessus, ce cas de figure se reproduit à trois reprises. En 1788, l'amirauté de Granville adresse par exemple aux juges malouins la procédure qu'elle avait engagée contre un marchand accusé d'avoir feint d'acheter la barque d'un batelier de Jersey pour lui permettre de naviguer sous pavillon français. Les juges normands motivent ce renvoi en rappelant que l'île de Jersey est traditionnellement sous la juridiction malouine et que l'accusé nommé Thomazeau habite Saint-Malo (sentence de renvoi du 2 janvier 1788, A.D.L.A 9 B 351).

³ - Quatre affaires traduisent en revanche un règlement hiérarchique de ces conflits de juridiction entre amirautés. A titre d'exemple, les poursuites engagées en 1716 devant l'amirauté de Saint-Malo par l'armateur Magon de la Chipaudière contre le capitaine du navire négrier *La Paix Couronnée* poussent ce dernier à contester la procédure devant le siège général de l'Amirauté de France. Chargeur associé de la *Compagnie Royale de Saint-Domingue* qui avait affrété le navire, l'armateur malouin avait agi pour obtenir réparation des pertes causées à la Compagnie par les pacotilles du sieur Conil (les 50 barriques chargées pour le compte du capitaine avaient diminué l'espace disponible pour la cargaison d'esclaves, obligeant en outre à déplacer l'infirmerie des captifs sur la dunette où un grand nombre avait succombé en raison des intempéries). L'arrêt du siège général de l'Amirauté de France ordonnant l'envoi de la procédure au greffe du parlement n'avait vraisemblablement pas décidé les juges malouins à se dessaisir du dossier. Le conflit sera donc finalement réglé par la publication de la Déclaration royale du 22 juin 1717 qui donnait compétence exclusive au siège général de l'Amirauté de France pour juger toutes les causes concernant la Compagnie Royale de Saint-Domingue créée par les lettres patentes du mois de septembre 1698 (plainte du sieur Magon du 17 juillet 1716 et arrêt de commandement du siège général de l'Amirauté de France du 10 mars 1717, A.D.I.V 9 B 253).

b) L'échange de renseignements et de documents probants

Lors de leurs investigations criminelles, les amirautés profitent parfois du soutien des autres sièges du royaume qui peuvent leur communiquer les informations et les documents qu'elles détiennent à propos d'un accusé ou d'une affaire en cours. Un contumax condamné pour baraterie par l'intendant et l'amirauté de Nantes en 1698 est ainsi identifié l'année suivante par l'amirauté de Saint-Malo qui le poursuivait pour avoir tenté de faire passer des religionnaires à Guernesey¹. Mais pour les officiers et les greffiers des sièges coopérants, cette collaboration consiste surtout à adresser une copie de tous les actes passés sous le sceau de leur juridiction dès lors que ces pièces ont un rapport direct avec la procédure menée par le tribunal saisi de l'affaire. Les documents que s'échangent les officiers des amirautés sont des attestations spéciales², des retranscriptions des procès-verbaux réalisés sur place ou encore des copies des déclarations de retour effectuées par les capitaines des vaisseaux où se sont déroulés les faits visés par l'enquête³. Les magistrats instructeurs peuvent alors se servir de

¹ - Au cours des poursuites engagées en août 1699 contre un batelier et cinq religionnaires arraisonnés alors qu'ils tentaient de rejoindre les îles anglo-normandes, les officiers malouins sont prévenus que le passeur nommé Pierre Favre a déjà été condamné aux galères à vie dans une affaire de baraterie que l'amirauté de Nantes a instruite et jugée l'année précédente sous la présidence de l'intendant de Bretagne. Cet accusé ne sera donc pas poursuivi pour ses activités de passeur mais simplement renvoyé aux prisons de Nantes pour être attaché à la chaîne des galériens et purger la peine initialement prononcée (lettre du 12 août 1699 de l'intendant Béchameil de Nointel, A.D.I.V., 9 B 216).

² - En août 1690, l'amirauté de Saint-Malo poursuit un protestant rochelais nommé Auguste Lucas qu'un navire corsaire français a capturé à bord d'une prise anglaise. Vraisemblablement adressée aux juges malouins à la demande de l'accusé, une attestation du lieutenant général de l'amirauté de La Rochelle certifie que le jeune prévenu avait émigré avec ses parents en 1680, alors qu'il n'était âgé que de onze ans. Conjugué à l'ardent désir d'abjurer qu'il a manifesté auprès du lieutenant particulier lors de ces interrogatoires, ce certificat à explique certainement qu'il ait finalement été renvoyé hors-procès (certificat du lieutenant général de l'amirauté de La Rochelle du 8 août et sentence de renvoi de l'amirauté de Saint-Malo du 4 octobre 1699, A.D.I.V., 9 B 198). Au cours d'une procédure engagée en 1765 par le capitaine du navire malouin *La Vigilance* contre son second, accusé de l'avoir abusivement destitué et fait emprisonner lors d'une escale à Gênes, le demandeur fait adresser aux juges de l'amirauté de Nantes une retranscription de la déclaration qu'il a faite devant notaire après avoir pu rejoindre le port de Marseille. Datée du 23 mars 1765, la copie du document est authentifiée et certifiée conforme à l'original par un conseiller de l'amirauté de Marseille (copie de la déclaration devant notaire du 9 octobre 1764, A.D.L.A B 4955).

³ - A l'occasion des poursuites engagées contre les équipages corsaires qui se soulèvent et refusent de terminer une campagne, la compétence de l'affaire revient généralement aux officiers de l'amirauté du port d'attache. Survenue lors d'une relâche effectuée à Dunkerque au début du mois de juillet 1745, la révolte des hommes de la frégate malouine *L'Heureux Navigant* force les officiers à accepter les revendications de l'équipage qui entendait abrégier la course et rentrer immédiatement à Saint-Malo. Dès son arrivée au port, le 18 juillet 1745, le navire est investi par les archers et les soldats invalides envoyés par le commissaire de la marine et onze hommes désignés comme meneurs par les officiers majors, sont arrêtés et menés aux prisons de la ville. Les juges de l'amirauté de Saint-Malo commencent alors à instruire l'affaire, en se référant notamment aux actes réalisés « à chaud » par les officiers du siège dunkerquois (copie de la déclaration du 6 juillet 1745 faite par le capitaine Jean Boulet au greffe de l'amirauté de Dunkerque, copie de sa requête écrite du 7 juillet demandant l'intervention de l'amirauté, copie du procès-verbal de descente des huissiers d'amirauté à bord

.../...

ces divers documents pour fonder l'ouverture de leur propre instruction, identifier les témoins et accusés impliqués ou compléter la liste des preuves testimoniales collectées pour établir la matérialité des faits.

c) *Les commissions rogatoires permettant d'instruire à distance*

La composition bigarrée des équipages des navires marchands, où se côtoient des marins originaires des diverses provinces maritimes françaises et européennes, est un facteur très gênant pour les officiers d'amirauté saisis d'affaires criminelles survenues en mer ou aux colonies. Le retour d'un navire est en effet synonyme de libération pour les mariniers, qui ne tardent souvent guère à s'égayer en tous sens pour regagner leur foyer, s'embarquer sur un nouveau navire ou chercher une embauche dans un autre port du royaume. En dépit de l'enregistrement méthodique de la population masculine du littoral établi par le système des classes, le cosmopolitisme et le nomadisme d'une partie des marins demeurent, de fait, de sérieux obstacles à l'action des juges maritimes d'Ancien Régime. Pour éviter que la distance séparant le siège compétent des témoins ou des accusés ne condamne trop de procédures à l'échec, la parade consiste pour le juge instructeur à mandater les officiers des amirautés concernées pour qu'ils procèdent, en son nom, aux actes d'instruction rendus provisoirement impossibles par l'éloignement.

Parmi les archives criminelles étudiées, on trouve ainsi vingt-cinq procédures où les juges d'amirauté ont dû décerner des commissions rogatoires à des homologues officiant dans des zones métropolitaines situées hors de leur ressort territorial. Si la technique procédurale et le formalisme semblent identiques dans toutes les affaires ¹, les lettres rogatoires n'ont cependant pas toutes la même signification. Les commissions sont en fait utilisées de deux façons par les magistrats instructeurs. Certaines désignent très précisément l'acte d'instruction

du navire datée du même jour [injonction aux marins de reprendre la course], A.D.I.V 9 B 295).

¹ - Notamment en raison des droits et privilèges attachés aux offices de judicature, les juges d'Ancien Régime ne sont pas habilités à instruire personnellement hors des limites de leur ressort. Lorsqu'une enquête impose de recueillir des preuves ou des témoignages en dehors de leur juridiction, les parties poursuivantes les plus tenaces réclament aux officiers d'amirauté de s'adresser aux juges du lieu afin que ceux-ci procèdent aux constatations ou à l'audition demandée. Une fois accordée par le juge instructeur, la décision décernant la commission est adressée au siège commis par le procureur du roi ou par la partie civile. Après réception des lettres rogatoires, le juge commis rend une ordonnance marquant qu'il accepte la commission, procède à l'acte d'instruction en indiquant expressément au nom de quelle amirauté il agit, puis il en adresse une copie au greffe du siège commettant. Sur le thème de la commission rogatoire, voir Guy DU ROUSSEAUD DE LA COMBE, *Traité des matières criminelles suivant l'ordonnance du mois d'Août 1670, & les Edits, Déclarations du Roi, Arrêts et Réglemens intervenus jusqu'à présent*, chez Th. Le Gras, Paris, 1751, 4^{ème} éd., p. 326-332 et GUYOT, *Répertoire...*, op. cit., t. 4, p. 156-158.

à effectuer et donnent le nom, – voire le lieu exact d’habitation –, des accusés ou des témoins que la partie poursuivante tient à convoquer devant le juge. Dans ce premier cas de figure, l’officier commettant maîtrise bien son instruction et ne cherche qu’à parfaire sa procédure en obtenant la déposition ou l’interrogatoire d’une personne vivant en dehors de son ressort. Le juge local commis n’est alors qu’un exécutant doté d’une simple “procuration spéciale” qui limite son action à l’exécution fidèle des actes particuliers demandés par la commission ¹. A l’opposé de ce type restrictif de délégation, les lettres rogatoires ont parfois un caractère général, qui laisse toute latitude au juge commis pour relayer localement l’action du magistrat principal ². Souvent succincte, parfois même évasive ³, la formulation de ces commissions

¹ - Lors des poursuites engagées devant l’amirauté de Saint-Malo contre Bertrand Du Fresne, capitaine du navire *La Marie-Angélique* accusé de baraterie de patron, l’armateur Paul Causse-Rouge obtient ainsi du siège qu’il soit accordé une commission rogatoire aux juges de l’amirauté de Nantes pour procéder à l’audition du second, nommé Pierre Hardy, qui était entre-temps devenu employé des Fermes à Paimbœuf (information du 30 août 1720 réalisée par le lieutenant général de l’amirauté de Nantes, A.D.I.V 9 B 269). En 1745, l’épouse d’un matelot de la frégate corsaire *Le Bellone* nommé Laurent Peigné poursuit devant l’amirauté de Nantes un officier major qu’elle accuse d’avoir tué son mari en le rouant de coups lors d’une escale à Brest. Conformément aux souhaits de la plaignante, le lieutenant général nantais complète l’information réalisée en son siège en décernant aux conseillers de l’amirauté de Cornouaille une commission rogatoire pour entendre Pierre Perrenou qui vit à Concarneau (information du 1^{er} septembre 1745 réalisée par le lieutenant particulier de l’amirauté de Quimper, A.D.L.A B 4950).

² - Suite au naufrage et au pillage de la barque vannetaise *La Hyacinthe* (45 tonneaux), perdue à la côte du village de La Chaume le 1^{er} novembre 1712, les bourgeois propriétaires du navire engagent une procédure criminelle devant l’amirauté des Sables-d’Olonne. Les investigations menées sur place par les juges locaux s’étant vraisemblablement heurtées au mutisme des riverains, les plaignants demandent ensuite à ce que l’on entende les équipages des barques bretonnes qui pêchaient à proximité au temps du sinistre. Considérant que « *Lors de Lechoüement de Laditte barque il y avoit au port de cette ville Des Sables Dollone, des chaloupes des costes de bretagne dependantes de ladmirauté de vanes...* », le lieutenant général poitevin décide finalement d’accéder à la requête des propriétaires et permet « *auxdits Supliants de faire Informer Desdits faits contenus Dans Ladite plainte pardevant le Sieur lieutenant general de Ladmirauté de vanes que nous commettons a cet effet pour laditte Information faite Renvoyée en minute en notre greffe, jointe à la minute de la ditte plainte et Information quy Sera faite en consequence...* » (commission rogatoire du 7 septembre 1713, A.D.M 9 B 240).

³ - En 1717, les armateurs du navire lorientais *Le Solide* poursuivent trois de leurs officiers majors qu’ils accusent d’avoir détourné de l’argent et des marchandises au cours des huit années qu’a duré le voyage en Chine et dans les Mers du Sud. Comme certains témoins vivent à Paris et dans divers ports français, les parties civiles déposent une plainte par addition où ils réclament que de nouveaux juges soient commis pour instruire dans ces endroits éloignés, notamment ceux du siège général de l’amirauté de France établi à Paris (Table de Marbre). Le lieutenant particulier décerne alors une « *Commission Rogatoire à tous juges Royaux Requis pour entendre les thémoins qui seront hors du ressort de nostre siège pour lesdites informations faites estre envoyés, clos et cachetés au greffe de ce siège et communiqués au procureur du Roy sur ces Conclusions et des parties civiles...* ». Quatre mois plus tard, cette formulation équivoque provoque une réaction des armateurs qui adressent aux juges vannetais une requête les sommant de préciser quels officiers ils ont voulu commettre « *parceque en la ditte commission rogatoire l’on a pas positivement expliqué auxquels desdits juges par préférence l’on a décerné la commission rogatoire crainte que dans la suite les accusés ne voudront quereller d’incompétence sur ce doute l’information qui sera faite...* ». Le jour même, le siège rend donc une ordonnance précisant que « *la commission rogatoire du quatrieme decembre dernier [...] sera executée selon sa forme exterieure preferablement par les sieurs juges des amirautés des lieux où besoin sera ou a leur deffaut par les juges royaux ordinaires des lieux...* » (plainte par addition et commission rogatoire du siège de l’amirauté de Vannes du 4 décembre 1717, requête de la partie civile et

.../...

indique implicitement que le siège chargé de l’instruction manque de renseignements et qu’il accepte de s’en remettre aux officiers locaux pour trouver de nouvelles preuves dans un territoire matériellement et juridiquement hors de son atteinte. Ceux-ci devront donc théoriquement tout mettre en œuvre pour identifier, retrouver et entendre tous les témoins ou accusés présents sur leur ressort. Ces commissions traduisent donc moins un commandement d’agir qu’une demande d’aide et d’information adressée aux officiers d’un ressort où pourraient se trouver des preuves ou des hommes recherchés. Toutefois, en raison du peu de contrôle qu’exerce le magistrat principal, cette technique de délégation du pouvoir d’instruire repose presque exclusivement sur la bonne volonté des juges locaux qui, par négligence ou intérêt, peuvent tarder à exécuter leur commission et largement compromettre l’efficacité du système.

§ 2 – La collaboration des amirautés en matière pénale : un bilan mitigé

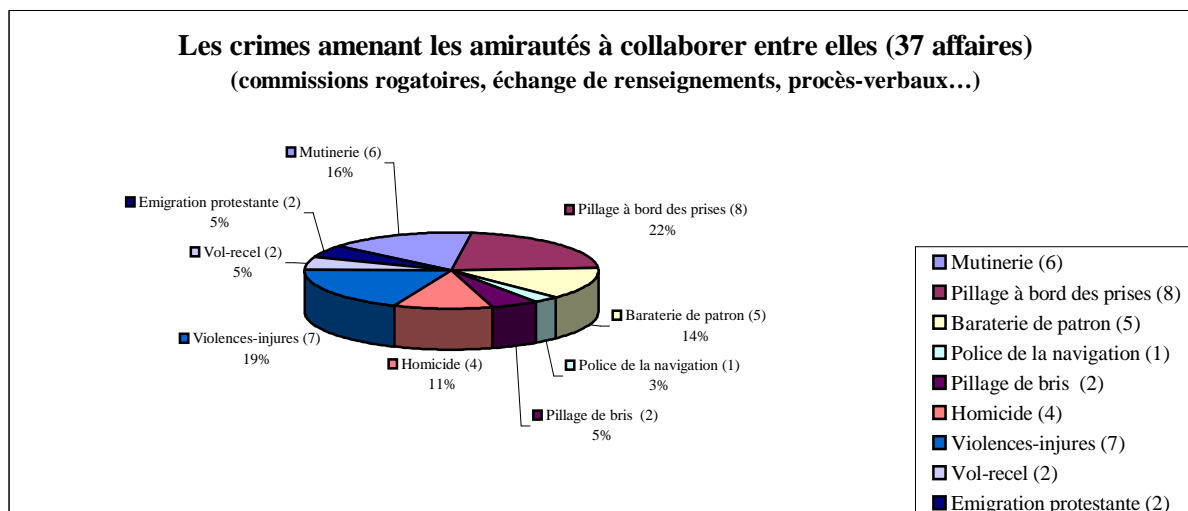
La majorité des causes criminelles traitées par les amirautés sont des affaires locales survenues dans les ports, sur les rivières ou sur les plages de leur ressort. L’instruction de ces crimes n’exige pas si souvent d’en sortir pour dénicher les témoins ou mettre la main sur les accusés. Les collaborations entre les sièges ne traduisent pas une pratique courante mais une tentative ponctuelle des juges maritimes de dépasser les frontières de leur territoire pour rendre effective leur immense, et très théorique, compétence *ratione loci*. Les amirautés recourent donc peu aux services des autres sièges français, préférant réserver la coopération extraterritoriale à la lutte contre la criminalité menaçant les navires ou la bonne marche du commerce. Rare, cette alliance juridictionnelle semble en outre n’avoir pas eu l’efficacité qu’on aurait pu attendre d’une justice appelée, par la nature même du monde maritime, à traiter des affaires criminelles dépassant le ressort des sièges particuliers.

a) Une entraide dirigée contre les crimes affectant le commerce maritime

En matière pénale, la coopération juridictionnelle entre les sièges d’amirauté consiste à s’échanger des renseignements et des documents ou à se décerner mutuellement des lettres rogatoires permettant d’instruire à distance. Le dépouillement des archives criminelles des

ordonnance du même siège du 3 mars 1718, A.D.M 9 B 241).

sièges bretons est très révélateur quant à la nature des crimes qui activent le réseau judiciaire des amirautés françaises d’Ancien Régime.



Comme l’on peut s’en apercevoir sur le graphique ci-dessus, les barateries frauduleuses, les pillage de bris, les mutineries, les détournements commis par les corsaires et les infractions à la police de la navigation constituent la majeure partie des causes criminelles (60%) qui poussent les juges d’amirauté à collaborer entre eux. Bien que leur nombre en valeur absolue ne représente qu’une modeste portion de l’ensemble du contentieux pénal traité par les amirautés (environ 20 %), près des deux tiers des coopérations entre amirautés ont pour origine des crimes spécifiquement maritimes. Cette surreprésentation des délits proprement maritimes s’explique d’abord par le vif intérêt que leur porte le pouvoir politique. Cette vigilance accrue pousse alors les amirautés à tout mettre en œuvre pour montrer leur bonne volonté et régler avec diligence des procès que l’intendant ou les commissaires de la Marine suivent de près. Une seconde explication réside, comme souvent, dans la qualité des parties civiles qui sollicitent l’action des amirautés dans ce type d’affaires. Les premières victimes des barateries de patron, des mutineries, des pillages de bris ou des détournements commis par les corsaires sont bien évidemment les négociants qui possèdent, arment ou assurent les navires touchés par ces agissements. Contrairement aux simples gens de mer et autres justiciables plus modestes, ces hommes sont des notables des villes portuaires qui entretiennent des liens étroits avec les officiers d’amirauté locaux. L’influence de certains se fait parfois sentir jusque dans l’entourage de l’Amiral de France ou du secrétaire d’État à la

Marine¹. Leur fortune leur permet donc de ne pas trop s'inquiéter des frais qu'occasionnent les informations menées sur commission rogatoire. Leurs relations politiques et la proximité sociologique ou familiale avec les officiers d'amirauté leur assurent souvent la bienveillance et le soutien officiel du ministère public. Enfin, les poursuites qu'ils engagent contribuent à défendre leurs intérêts financiers en montrant à tous leur détermination à obtenir le châtement de ceux qui se sont attaqués à leur commerce ou à leurs navires.

b) Une organisation judiciaire insuffisante face aux réalités du monde maritime

Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les armateurs et marchands du continent européen ont depuis longtemps appris à renforcer leur présence dans les villes maritimes relayant leur commerce. Ils entretiennent dans ce but de vastes réseaux d'hommes de confiance établis dans les ports des pays où s'arrêtent régulièrement leurs navires. Chargés de défendre les intérêts locaux de maisons basées dans des cités portuaires françaises ou étrangères, ces représentants sont souvent des gens de plume ou des négociants du lieu qui transmettent leurs ordres aux officiers des navires lors des relâches et correspondent régulièrement avec leurs mandataires pour les tenir au courant de la bonne marche de leur négoce (dates de passage des navires, durée du transit, modalités des contrats de fret ou de vente, déroulement du chargement et du déchargement des marchandises, ...). Lors des procès criminels menés pour réprimer les pillages de bris, les barateries ou les détournements commis par les corsaires, les

¹ - Au cours de la procédure criminelle menée pour réprimer le pillage du navire nantais *La Marie*, naufragé le 26 décembre 1733 sur les côtes de la paroisse de Treguennec en Cornouaille, les juges consuls de Nantes adressent une lettre commune au subdélégué de Quimper qui vient juste d'être chargé de l'instruction de l'affaire. Les consuls y indiquent expressément que le siège de l'amirauté cornouaillaise a été dessaisi au profit de l'intendant après qu'ils aient écrit à Maurepas pour signaler la mauvaise volonté des juges locaux : « A la sollicitation du sieur Bazile cy devant capitaine et propriétaire du Navire *La Marie* de Nantes et des négociants de cette ville qui y avoient fait charger à Marseille des marchandises pour leur Compte, nous primes la liberté par nôtre lettre du 16^e janvier dernier d'informer Mgr le Comte de Maurepas des pillages qu'avoient fait les païsans et riverains de la Mer tant des marchandises que des autres dépendances dudit Navire lors de son naufrage (...). Mgr le Comte de Maurepas ayant fait une grande attention au malheur des intéressés, à la négligence des officiers de l'amirauté de Quimper et aux dangereuses conséquences pour le commerce qui résulteroient de l'impunité des coupables (...). S.M a estimé que pour accélérer la restitution des effets sauvés du naufrage et la punition de ceux qui les recèlent, Il étoit nécessaire d'en oster la connoissance à tous ceux qui par des liaisons de sang ou d'intérêt pouvoient avec quelque apparence être soupçonnés d'avoir fait grace aux coupables (...). C'est pour emplir des vuës si équitables que Mgr le Comte de Maurepas nous marque par sa lettre du 30^e mars dernier que S.M a commis Monseigneur l'intendant pour connoistre de toutes demandes civiles et criminelles qui pourront estre faites concernant le Naufrage dudit vaisseau *La Marie* » (lettre du 20 avril 1734, A.D.F B 4344).

négociants lésés adressent souvent une procuration à ces correspondants locaux pour qu'ils stimulent l'activité du siège saisi de l'affaire ¹.

Si le monde des négociants s'est tout naturellement structuré pour s'adapter aux contraintes du commerce national et international, il semble que les structures institutionnelles françaises n'aient pu suivre le mouvement. Grâce aux pressions du pouvoir royal et aux efforts consentis par les parties civiles les plus déterminées, le nombre de procédures effectivement terminées est largement supérieur à la moyenne lorsque les amirautés collaborent et que des enquêtes sont simultanément menées dans deux ou plusieurs ressorts ². Toutefois, l'effectivité relative des procédures menées de concert par les amirautés ne doit pas masquer la réalité. De nombreuses procédures entamées pour obtenir réparation de crimes nécessitant une coopération entre deux sièges sont abandonnées avant même que les poursuivants aient pu demander l'octroi de lettres rogatoires. A y regarder de plus près, on réalise que les juges d'amirauté sont diligents lorsque la coopération ne suppose pas d'effort particulier de leur part. Ainsi, la communication des documents probants ou des procès-verbaux entre les sièges semble-t-elle avoir relativement bien fonctionné, de même que les informations sur commission rogatoire où le juge commis n'avait qu'à entendre des témoins préalablement identifiés et convoqués par la partie poursuivante ³. En revanche, lorsque les commissions rogatoires les chargent d'enquêter et de trouver eux-mêmes les preuves, les accusés ou les témoins présents sur leur ressort, la motivation fait souvent défaut.

¹ - Après le naufrage du navire nantais *Le Saint-Florent*, perdu en baie d'Audierne au mois de décembre 1734, deux négociants nantais constituent Claude Durbée « *leur procureur général et spécial* » pour les représenter sur place et tâcher de récupérer un baril de piastres valant 25.000 livres qui se trouvait à bord. La procuration prévoit qu'il pourra « ... *pour eux et en leurs noms, réclamer soit de dépositaire ou autres qu'il apartiendra les piastres qu'ils avoient sous connoissement dans ledit navire venant de Cadix, en faire la perquisition nécessaire, mesme dans l'endroit ou ledit navire a pery jusqu'à les avoir pu trouver (...) et a deffaut d'en faire les actions en justice élire de domicile instituer un ou plusieurs procureurs, les révoquer* » (procuration du 22 décembre 1734, A.D.F., B 4455).

² - Parmi les trente-sept affaires où se manifeste une collaboration entre amirautés, treize se terminent par une sentence définitive contre onze pour lesquelles nous n'avons pas pu retrouver de décision finale. Les treize autres procédures sont des causes jugées par des amirautés extérieures à la province bretonne pour les quelles nous n'avons pas toujours pu connaître l'issue du procès. En supposant que le taux d'achèvement des procédures « extraprovinciales » soit proche de celui des sièges bretons, on peut raisonnablement penser que les affaires d'amirauté instruites en coopération sont menées à leur terme une fois sur deux.

³ - En avril 1773, la mort d'un enseigne du navire négrier nantais *L'Aimable Jeannette* pousse un négociant nommé Nicolas Massot, tuteur des enfants de l'officier disparu, à saisir l'amirauté de Nantes pour obtenir la condamnation du capitaine qu'il accuse de l'avoir tué à force de coups et d'humiliations répétées. Décernée le 27 avril 1773 aux officiers de l'amirauté du Havre, où se trouvent alors la majorité des témoins, la commission rogatoire des juges nantais n'est présentée aux juges normands que le 11 juin suivant. Acceptée ce même jour, la commission est exécutée le 12 juin par le « *lieutenant principal civil et criminel* » du siège havrais qui recueille la déposition des six membres d'équipage assignés à la demande de la partie civile (plainte de Nicolas Massot du 26 avril 1773 et information du 12 juin 1773, A.D.L.A B 4958).

Cette mauvaise volonté des magistrats commis va parfois même jusqu'à paralyser la procédure à laquelle ils sont censés participer ¹. Bien que l'activité criminelle ne soit pas le reflet exact de la mission principale des lieutenants d'amirauté, qui demeurent avant tout les administrateurs et les juges consulaires du monde maritime, l'inefficacité relative des collaborations engagées entre les sièges en matière pénale révèle, selon nous, la peine qu'ont les amirautés à suivre l'évolution des pratiques commerciales et à s'adapter aux problèmes posés par l'essor du cabotage international et de la navigation au long cours ². Confrontée, de ce fait, à des crimes d'ampleur provinciale ou nationale qui imposent de pouvoir s'affranchir des étroites limites territoriales attachés à chaque siège particulier, la justice pénale des amirautés françaises reste partiellement inopérante dès que des accusés ou des témoins se trouvent hors du ressort du tribunal compétent.

Section 5 : Les amirautés bretonnes et les institutions françaises d'outre-mer

Aux XVII^e et XVIII^e siècle, les routes traditionnelles du négoce (mer Méditerranée, façade atlantique, mers d'Europe septentrionale) et la recherche de nouveaux débouchés

¹ - Le 22 janvier 1786, un arrêt du Conseil du roi désigne l'amirauté de Dunkerque pour retrouver et punir les escrocs qui avaient coulé les navires *La Charlotte*, *Les Bons Amis*, *L'Africain*, *Le Ballon nantais*, *Le Saint-Louis* et *La Charmante Nancy* pour toucher les primes d'assurance. Une affaire de cette envergure exigeant d'enquêter dans plusieurs ports français, les juges nantais reçoivent en mars une commission adressée par le siège dunkerquois le 20 février 1786. Du 13 mars au 2 juin de la même année, ceux-ci s'acquittent normalement de leur tâche en recueillant la déposition de treize témoins vivant sur leur ressort. Le 8 janvier 1788, une nouvelle ordonnance de l'amirauté de Flandre leur enjoint de procéder au récolement des témoins entendus en vertu des lettres rogatoires décernées en 1786. En dépit du ton insistant de deux lettres entre-temps adressées au siège nantais par le procureur du roi de l'amirauté de Dunkerque, quatre des treize témoins entendus en 1786 n'ont toujours pas été recollés en août 1789. Cette nonchalance coupable immobilise les juges flamands qui ne peuvent parfaire leur procédure et juger définitivement les accusés. Le procureur du roi dunkerquois adresse alors au lieutenant général nantais un dernier courrier le sommant de procéder aux récolements demandés : « *Monsieur et cher confrère, les sollicitations pressantes que se proposent de faire aux états généraux les accusés dans le procès de baraterie pour obtenir l'accélération de leur jugement m'obligent de vous réitérer la prière que je vous ai faite différentes fois d'envoyer sans délai à mon siège le recolement entendu chez vous dans cette affaire [...]. Je n'ai pu me dispenser, pour me soustraire aux imputations de négligence du public mal informé, de rendre compte de la cause de ce retard au garde des sceaux, à l'amiral et au ministre, pour prévenir les mauvaises impressions que les plaintes des accusés pourroient faire concevoir. Vous m'obligeriez infiniment de ne plus différer à m'envoyer ces pièces indispensables sans lesquelles je ne puis donner mes conclusions définitives* » (lettre du procureur du roi de l'amirauté de Dunkerque du 31 août 1789, A.D.L.A B 4966).

² - Philippe Sueur estime ainsi que « *dans leur ensemble, les amirautés fonctionnèrent bien au niveau judiciaire [...] cependant au XVIII^e siècle, leur activité administrative laissait fort à désirer par manque de personnel suffisant et apte à répondre aux nécessités juridiques et techniques engendrées par les développements des échanges* ». Selon nous, ce constat peut tout à fait être étendu à la justice pénale des amirautés qui peinent autant à administrer les affaires maritimes qu'à exercer le droit de glaive du souverain. Philippe SUEUR, *op. cit.*, t. II, p. 239.

commerciaux (Amérique du nord, Mers du sud, Asie) poussent les navires marchands français à sillonner tous les océans du globe. Si les grandes voies maritimes, les comptoirs, les havres étrangers et les ports coloniaux ne peuvent être matériellement soumis au contrôle imposé par l'État royal sur le littoral métropolitain, l'outre-mer n'en est pas pour autant un espace vierge de toute structure judiciaire ou administrative. Les procès criminels des amirautés restituent une part de la réalité de ces institutions extérieures sous deux formes bien distinctes. Dans les ports étrangers où transitent régulièrement les navires de commerce français, ce sont souvent les « consuls de la nation française » qui se manifestent pour gérer les difficultés posées par leurs compatriotes. Sur le sol des colonies, tout aussi lointaines mais juridiquement annexées au territoire national, la présence et la souveraineté françaises sont normalement assurées par les institutions locales inspirées du modèle métropolitain.

§ 1 – La participation des consuls aux procédures commencées à l'étranger

L'établissement de consuls dans les ports de commerce est une institution née du négoce qu'entretenaient traditionnellement les marchands européens avec les cités maritimes de l'empire ottoman ¹. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, leur présence reste étroitement liée aux relations commerciales et politiques unissant les États concernés. Absents de Grande Bretagne et des Pays-Bas ², les consuls français sont surtout présents en Méditerranée (Echelles du Levant, Echelles de Barbarie, ports italiens et espagnols), en Europe du nord (États allemands, Prusse, Suède, Danemark, Russie ...), au Portugal et dans certains comptoirs africains ³. Si

¹ - Selon Guyot, « *ce sont des officiers établis dans la plupart des ports étrangers où nous faisons un commerce un peu étendu (...). Nos Consuls sont établis par nos rois dans les pays étrangers pour y protéger les François, qui, sans renoncer à leur patrie, y ont formé des établissements de commerce, & ceux que le goût des voyages ou le désir de s'instruire conduisent dans ces contrées. Les Consuls président un tribunal chargé de rendre la justice aux uns & aux autres. Ils sont à la tête de l'administration politique & économique de toutes les affaires qui concernent la nation : enfin, c'est sur le commerce de nos vaisseaux qu'ils perçoivent leurs gages & émoluments.* ». Voir GUYOT, *Répertoire...*, op. cit., t.1, p. 573.

² - En vertu du traité commercial conclu à Nimègue entre la France et les états généraux hollandais le 10 août 1678, des consuls français officient quelque temps dans les ports des Provinces-Unies. Mais après la guerre de la Ligue d'Augsbourg et la Guerre de Succession d'Espagne, la rivalité commerciale demeure si vive avec la Grande-Bretagne et les Pays-Bas que la Paix de Ryswick (1693) et le traité d'Utrecht (1713) stipulent que les signataires n'auront désormais plus recours à cette institution. Voir VALIN, op. cit., t. I, p. 262.

³ - A la fin du XVIII^e siècle, l'ordonnance du 9 décembre 1776 restructure l'institution consulaire des Echelles du Levant et de Barbarie. Ces deux zones sont divisées en consulats généraux, en consulats particuliers et en vice-consulats. Pour les Echelles du Levant, quatre consulats généraux sont établis à Smyrne, en Morée, en Syrie (ou en Palestine) et en Egypte. Le texte leur rattache quatre consulats particuliers instaurés dans les ports de Salonique, la Canée, Chypre et Alep. Pour les Echelles de Barbarie, quatre consulats généraux sont créés sur les côtes du Maroc, d'Alger, de Tunis et de Tripoli. En Espagne, les consuls et vice-consuls français sont basés à Cadix, Malaga, Alicante, La Corogne, Oran, Carthagène, Gijón, Barcelone, Majorque, Séville, .../...

leurs privilèges varient en fonction des usages locaux ou du statut accordé par le souverain du pays hôte, les consuls sont généralement des marchands ¹ commis par le roi de France qui leur délègue d'importantes fonctions régaliennes de justice, d'administration et de régulation du commerce ². Outre la représentation diplomatique qu'ils assurent auprès des autorités locales, ils offrent donc aux marins français de passage les facilités – et les contraintes – des institutions maritimes nationales. L'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 investit les consuls de larges pouvoirs de justice et de police sur les équipages des navires battant pavillon français en leur permettant, par exemple, de faire rapatrier de force tous les « *François de vie & conduite scandaleuse* » ³. Au plan judiciaire, l'ordonnance et les textes suivants tendent à faire des tribunaux d'exception des consuls les juridictions ordinaires des marins français relâchant à l'étranger ⁴. Cette apparente omnipotence administrative et

aux îles Canaries, à Sanlucar, Tarragone et Valence. Le Portugal en accueille également à Porto, Lisbonne et dans les archipels de Madère et des Açores (îles Terceira, Sao-Miguel et Faial). La France compte aussi des consuls et vice-consuls dans les ports italiens de Nice, Cagliari, Livourne, Gênes, Lucques, Rome, Ancône, Civita-Vecchia, Naples, Venise, Raguse, Palerme, Messine, *etc.* Les côtes d'Europe du nord sont couvertes par un réseau consulaire beaucoup moins dense que celui existant en méditerranée. On trouve notamment trace des consulats français à Stockholm, Dantzig, Bergen, Elseneur et Saint-Pétersbourg. Enfin, comme en atteste la Convention publiée à Versailles le 14 novembre 1788, les jeunes États-Unis d'Amérique accueillent aussi sur leur sol des consuls et vice-consuls français. Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XX, p. 623-629 et GUYOT, *Répertoire...*, *op. cit.*, t.1, p. 579.

¹ - Souvent considéré comme le chef de la colonie des négociants français du lieu, le consul est officiellement nommé par une lettre de commission royale. Les consuls des Echelles du Levant et de Barbarie sont placés sous la tutelle de l'amirauté et de la chambre de commerce de Marseille devant lesquelles ils doivent faire enregistrer leurs lettres de commission et à qui ils adressent, tous les trimestres, une copie des délibérations des assemblées de notables de la nation. Les autres consuls font enregistrer leurs commissions auprès du parlement français le plus proche et ils adressent directement les copies de leurs délibérations au secrétariat d'État à la Marine. Voir l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre IX « Des Consuls de la nation Française dans les pays étrangers » (articles 1, 3 et 7) et l'ordonnance du 24 mai 1728 (articles 10, 15 et 33).

² - Au plan administratif et économique, les consuls remplissent dans les ports étrangers une part des fonctions normalement remplies par les officiers d'amirauté. Ils recueillent et valident les testaments des marins morts en mer, ils vérifient les congés, reçoivent les déclarations des maîtres de navires, décernent les expéditions attestant la durée de leur séjour et l'état de leur cargaison, ils vérifient l'application effective des *embargos* décrétés par le roi contre les ennemis de l'État et ils lèvent des taxes sur les navires battant pavillon français. D'un montant variable selon les arrangements passés avec le pays d'accueil ou la nature des marchandises transportées, le taux de ces impopulaires droits de consulat est fixé par ordonnance ou par arrêt du Conseil (arrêts du Conseil du roi des 20 janvier 1660 et 9 décembre 1776, ordonnance du 24 mai 1728, *etc.* ...) et le produit en est généralement partagé entre le consul lui-même et le corps de la nation. Voir l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre IX « Des Consuls... » (articles 20, 21 et 27) et GUYOT, *op. cit.*, t.1, p. 575-578.

³ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre IX « Des consuls... », article 15.

⁴ - Comme le souligne Valin, le consul est considéré par tous comme « *le chef de la nation dans le lieu de son établissement* ». Hormis dans les ports où le souverain local a privé les consuls français de toute prérogative juridictionnelle, ceux-ci disposent d'un droit de police et de justice quasi-absolu sur leurs compatriotes, tant en matière civile qu'en matière criminelle. A la fin du XVIII^e siècle, l'ordonnance du 18 février 1687 interdit
.../...

judiciaire respecte toutefois les règles essentielles de la justice criminelle d'Ancien Régime. Lorsqu'ils font arrêter des hommes coupables de crimes graves, les consuls sont tenus de réaliser l'instruction du procès et d'en envoyer copie en métropole, mais les textes leur interdisent formellement de juger à l'extraordinaire ¹.

Au cours de nos recherches, nous avons dénombré quinze affaires témoignant du rôle épisodiquement joué par les consuls français en matière pénale ou disciplinaire. La nature essentiellement violente des crimes concernés ² montre que les escales dans les ports étrangers servent aussi d'exutoires au ressentiment et aux tensions accumulés lors des voyages. Le consul étant la seule émanation locale du pouvoir royal, c'est vers lui que se tournent certains officiers ou hommes d'équipage pour régler les conflits du bord ³ ou obtenir un procès-verbal officiel, utilisable en cas de poursuites ultérieures ⁴. Lorsqu'ils sont prévenus

explicitement aux maîtres et aux matelots français de saisir les juges des lieux lorsqu'il existe un consulat dans le port de leur relâche. L'ordonnance de la marine prévoit que deux députés et quatre notables négociants composeront le tribunal réuni et présidé par le consul (devant les difficultés rencontrées pour réunir tant d'assesseurs, la Déclaration du 25 mai 1722 permettra aux consuls de siéger avec seulement deux députés ou deux notables). Les jugements civils sont exécutoires par provision, nonobstant l'appel, tandis que les sentences rendues au petit criminel ne sont pas susceptibles de recours. La contestation des décisions rendues par les consuls officiant aux Echelles du Levant, de Barbarie ou dans les autres ports de méditerranée et d'Afrique occidentale doit être portée devant le parlement d'Aix. L'appel des décisions émanant des autres consulats doit être interjeté auprès du parlement le plus proche du port étranger où l'affaire a été jugée. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 254-255 et Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre IX « Des consuls... », article 13.

¹ - « Et où il echerroit peine afflictive, ils [les consuls] instruiront le procès le procès et l'envoyeront avec l'accusé dans le premier vaisseau de nos sujets faisant son retour en nostre royaume, pour être jugé par les officiers de l'amirauté du premier port où le vaisseau fera sa décharge ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre 1^{er}, titre IX *Des consuls*, article 14.

² - Ces quinze affaires proviennent des archives criminelles des amirautés de Nantes (3), Vannes (3) et Saint-Malo (9). Il s'agit de procédures ouvertes en France pour réprimer des mutineries ou des désertions (7), des homicides (3), des violences ou injures (3) et des barateries de patron (2). En matière pénale, les consuls les plus sollicités par les marins français sont ceux qui résident sur les côtes ou dans les îles dépendant de l'Espagne et du Portugal (Amsterdam [1], La Corogne [2], Lisbonne [4], Setúbal [1], Gibraltar [1], Carthagène [1], île Faial [1], île Ténériffe [1], Gênes [2] et Norfolk en Virginie [1]).

³ - En septembre 1764, une violente altercation oppose le second et le capitaine du navire nantais *La Vigilance* qui mouillait alors dans le port de Gênes. Une fois séparés par leurs hommes, les deux officiers se ruent chez le consul du lieu pour déposer plainte et demander la destitution immédiate de l'adversaire. Avant de statuer, le consul entend séparément tous les membres d'équipage puis soumet l'ensemble du dossier au conseil des notables qu'il préside. Convaincu par les déclarations du second et des marins, qui s'étaient plaints du manque de provisions, des violences répétées et de l'alcoolisme du capitaine, le conseil de la nation ordonne « à tous les Officiers et Matelots généralement de l'Equipage du Navire la Vigilance commandé par le sieur Loüis Legrand de Nantes actuellement ancré dans ce port de ne plus reconnoître dorenavant pour leur Capitaine que le sieur François Lehir Capitaine en second sur ledit Navire qui, suivant les informations que nous avons prises, en a toutes les capacités ». Le capitaine est arrêté le lendemain, à la sortie du consulat où il venait de déposer une nouvelle plainte, retenu dix jours en prison puis renvoyé à Marseille à bord du navire *La Sainte Famille* (extraits des registres de la chancellerie consulaire de France à Gênes des 9, 11 et 12 septembre 1764, A.D.L.A, B 4955).

⁴ - Après la mort d'un matelot du navire corsaire malouin *Le Faucon*, occis d'un coup d'épée pour avoir refusé
.../...

qu'un Français a commis un crime méritant une peine afflictive, les consuls s'occupent d'abord d'obtenir l'aide des autorités locales afin de le faire appréhender. Ensuite, selon les cas, ils tâchent de le faire rapatrier d'urgence en France ¹, où le procès est alors entièrement mené par l'amirauté du port de la décharge du navire, ou bien, ils instruisent l'affaire de leur mieux avant de renvoyer en métropole l'accusé et les copies de sa procédure. Les consuls étant rarement de véritables juristes, il arrive que les exigences formelles de l'ordonnance de 1670 soient méconnues par ces magistrats instructeurs improvisés et que leurs erreurs empêchent les amirautés de parfaire certains procès ².

§ 2 – Une collaboration illusoire avec les juridictions établies aux colonies

Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, les institutions coloniales restent marquées par le modèle métropolitain imposé par Colbert et Seignelay. Hormis certains territoires, confiés à

de rentrer à bord après une virée dans le port de Belém, l'impulsif officier prend la fuite pour éviter d'être arrêté. Le capitaine informe alors le consul français de Lisbonne devant lequel il fait déposer tous les membres d'équipage ayant assisté à la scène (extrait des registres du consulat de France à Lisbonne du 6 novembre 1696, A.D.I.V., 9 B 212).

¹ - Le procès mené en 1686 par l'amirauté de Saint-Malo contre un marin du navire *Le Saint-Aaron* illustre bien les efforts parfois engagés par les consuls pour qu'on leur confie les Français coupables de crimes capitaux. Poursuivi pour avoir égorgé un de ses camarades dans le port d'Amsterdam, François Pridon est immédiatement emprisonné sur ordre du *Grand Bailli* et des *bourgmestres et échevins* de la ville. Cinq jours après les faits, le consul Chabert adresse au lieutenant général de l'amirauté de Saint-Malo une lettre l'informant des circonstances du crime et l'invitant à se préparer à juger le matelot homicide au cas où les juges hollandais accéderaient à sa demande « d'extradition ». Au terme de deux mois d'attente, le consul obtient finalement l'autorisation de le faire rapatrier et juger à Saint-Malo (lettres du consul d'Amsterdam des 19 juillet et 30 septembre 1686, A.D.I.V., 9 B 194).

² - Un exemple de la méfiance des juges maritimes pour les compétences judiciaires des consuls nous est fourni par la procédure engagée en 1787 contre une partie de l'équipage du brigantin sétois *Le David*. Les officiers et certains marins étaient poursuivis pour avoir chargé des marchandises à Saint-Domingue et s'être enfui sans verser l'argent prévu pour les régler. Les accusés avaient ensuite revendu la cargaison à leur profit avant de se rendre à Norfolk, en Virginie, où ils avaient causé des avaries à la coque du navire et déserté. Alertés de ces agissements par un volontaire du bord et par le courrier d'un négociant du Cap-Français, le vice-consul et les députés de la nation de Norfolk engagent des poursuites criminelles contre le capitaine Ferrier et ses complices (arrestation, interrogatoire, information, récolement, perquisitions...). La procédure réalisée avant l'évasion du principal accusé est ensuite recopiée et expédiée en France en deux exemplaires (un pour le secrétaire d'État à la Marine Castries, l'autre pour les officiers de l'amirauté de Nantes où se rendaient le brigantin et son nouvel équipage). Plusieurs mois après avoir reçu cette procédure, le procureur du roi de l'amirauté de Nantes note les irrégularités qui émaillent l'instruction consulaire : « *les deux témoins (...) par lesquels le capitaine Ferrier a été chargé de baraterie se sont présentés volontairement au lieu d'avoir été assignés ou au moins requis par le vice-consul (...). Il n'a été récollé et confronté au capitaine Ferrier qu'un des de ces deux témoins qui n'a même pas déposé devant le vice-consul représentant le juge mais devant le vice-chancelier (...). Ces nullités ne nous permettent pas de continuer cette procédure mais comme les différents délits dont sont accusés lesdits Ferrier et les gens de son équipage sont de nature à exiger la vindicte publique nous prendrons comme dénonciation les déclarations faites le vingt-sept juillet et 9 août 1787 devant le sieur Philippe Le Bailly [vice-chancelier] par les sieurs Plasse et Martau et sur ces déclarations nous établirons la base de la procédure que nous sommes obligés de recommencer* » (remontrance du procureur du roi du 8 septembre 1788, A.D.L.A B 4966).

l'autorité presque exclusive des grandes compagnies de commerce, les dépendances de l'empire d'outre-mer sont toutes soumises au classique schéma tripartite répartissant les pouvoirs entre un gouverneur (ou un lieutenant général), un intendant et un Conseil Supérieur inspiré du modèle des parlements métropolitains ¹. La faiblesse numérique des communautés de colons français reste cependant un problème lancinant pour le pouvoir royal qui peine à attirer aux colonies un nombre suffisant de commerçants et d'hommes de plume ². Le peuplement insuffisant en hommes de loi susceptibles de reproduire le modèle institutionnel métropolitain oblige, dès l'origine, à renoncer au système de l'office et à prévoir des aménagements ouvrant la justice et l'administration locale à des Habitants non gradués en droit ³. S'ils s'inspirent volontiers des habitudes protestataires prises par les parlements métropolitains ⁴, les Conseils supérieurs ont originellement été créés pour intégrer les colonies

¹ - Les conseils supérieurs des colonies ont majoritairement été créés sous le règne de Louis XIV, dans les premières années suivant l'annexion définitive à la France : au Canada en 1663, en Acadie en 1670, à la Martinique et Guadeloupe en 1664, au Petit-Goâve en 1685, à Pondichéry en 1701 et au Cap-Français en 1702 (déplacé au Port-au-Prince par la suite). Les territoires placés sous le contrôle des compagnies de commerce ont des institutions légèrement différentes, essentiellement composées de directeurs et de commis (Conseil provincial de l'île de Bourbon créé en 1711...). Voir Philippe HAUDRERE, *L'empire des rois 1500-1789*, Denoël, Paris, 1997, p. 141 ; L. BELY (dir.), *op. cit., verbo* « Conseils souverains », p. 325-326 ; André LACHANCE, *La justice criminelle du roi au Canada au XVIII^e siècle. Tribunaux et officiers*, Les Presses de l'Université de Laval, Québec, 1978, p. 21 et s. ; GUYOT, *Répertoire...*, *op. cit.*, t. 3, p. 701, *verbo* « Colonie ».

² - Aux Antilles par exemple, l'émigration française atteint péniblement les 500 personnes par an. Combinée à l'immensité des territoires, cette absence de peuplement colon poussera la France remplacer une partie des hommes par la pierre en asseyant son autorité sur un réseau de forteresses et de garnisons. Voir Jean MEYER, Jean TARRADE Jacques THOBIE et Annie REY-GOLDZEIGER, *Histoire de la France coloniale*, Armand Colin, Paris, 1991, t. I, p. 216-217.

³ - La Déclaration du 1^{er} août 1645 « portant établissement d'une justice souveraine dans les îles de l'Amérique » créait un embryon de conseil souverain. Elle prévoyait que les appels des jugements civils et criminels rendus en première instance ne seraient plus envoyés en métropole, mais jugés sur place par le gouverneur assisté du « nombre de gradués requis par nos ordonnances, si tant y en a dans son isle ; et au défaut de gradués jusqu'au nombre de huit des principaux officiers et habitans d'icelle ». La Déclaration du 11 octobre 1664 « portant établissement d'un conseil supérieur à la Martinique » reprenait cette solution en créant : « en ladite île de la Martinique, un conseil supérieur composé du gouverneur d'icelle qui a été ou qui sera par nous pourvu sur la nomination desdits directeurs [de la Compagnie des Indes occidentales], et des officiers que ces directeurs trouveront à propos d'y faire entrer, et auxquels ils donneront leurs commissions expresses pour, avec le nombre de gradués requis par nos ordonnances, si tant il y en a dans ladite île, et au défaut de gradués des principaux habitans d'icelle jusqu'au nombre de six, juger souverainement et en dernier ressort et en dernier ressort tous les procès et différends, tant civils que criminels, mus et à mouvoir entre nosdits sujets et habitans de ladite île de la Martinique et de celles qui en dépendent ». Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XVII, p. 52-53 & vol. XVIII, p. 41-43.

⁴ - Après la Guerre de Succession d'Autriche et la Guerre de Sept Ans, les conseils supérieurs s'inscrivent dans la tradition autonomiste propre aux grands colons français. Les Cours contestent régulièrement les ordres des secrétaires d'État à la marine, refusent d'enregistrer les textes royaux et leurs membres font afficher des placards hostiles aux gouverneurs et au pouvoir métropolitain. Dans les années 1760, les gouverneurs d'Estaing et Rohan-Montbazan sont en butte à l'opposition ouverte des conseillers dominguois issus de l'aristocratie des grands Habitants et des planteurs. En 1769, il règne un tel climat de sédition sur l'île que
.../...

dans le système juridique français. Il leur revient notamment de faire appliquer les ordonnances royales et de soumettre le droit privé local aux dispositions de la Coutume de Paris¹. Ils assurent cette mission en édictant des arrêts de règlement (fixation des prix, police des esclaves, du commerce, des cabarets...) et en contrôlant les décisions de justice ou de police rendues par les juridictions de première instance. Les tribunaux inférieurs soumis à cette tutelle sont les sénéchaussées et les amirautés locales, officiellement distinctes, mais généralement réunies aux mains des mêmes juges².

Quoique les marins métropolitains n'aient vraisemblablement pas souvent saisi ces justices d'outre-mer, les archives criminelles des amirautés bretonnes recèlent quelques traces de leur activité³. La lecture des pièces de procédure ramenées des colonies nous montre des juges locaux partiellement incapables de rendre la justice aux gens de mer de passage. Sur place, il semble que les rares poursuites intentées devant les juges ordinaires ou les conseils

Montbazou fait arrêter en pleine séance et déporter en France les conseillers indociles. Remodelés par des édits de mars et avril 1769, les conseils dominguois ne cesseront pourtant jamais d'entraver l'action des ministres de la marine et des colonies. Choiseul finira même par supprimer le conseil de Saint-Domingue, dissous par un édit de janvier 1787. Voir Pierre PLUCHON, *Histoire de la colonisation*, t. 1, *Le premier empire colonial. Des origines à la Restauration*, Fayard, Paris, 1991, p. 612-613.

¹ - Niant les particularismes locaux propres aux divers territoires, cette obligation de se référer au droit public royal et aux articles de la Coutume de Paris visait à constituer un ensemble juridique colonial cohérent, notamment en matière domaniale et foncière. Les premiers textes établissant ce régime commun furent l'édit du 28 mai 1664 créant la première Compagnie des Indes occidentales (art. 34) et le règlement du 4 novembre 1671 « *sur le fait du commandement des armes, de la justice, de la police, des finances et du choix des officiers aux îles de l'Amérique* » (art. 11). Voir GUYOT, *op. cit.*, t. 3, p. 701, *verbo* « Colonie » ; ISAMBERT, *op. cit.*, t. XVIII, p. 439-441.

² - Au XVII^e siècle, il n'existe généralement pas d'amirautés dans les colonies où les divers droits de l'Amiral ont été concédés aux premières compagnies commerciales avant d'être récupérés par les gouverneurs. À défaut d'amirauté, la justice et la police maritimes sont assurées par les juges des conseils supérieurs ou des sénéchaussées. L'arrêt du Conseil du 4 mars 1695 rend au grand officier de la Couronne ses droits sur la navigation et les prises faites aux colonies, mais le comte de Toulouse doit attendre la période polysynodiale pour obtenir que de véritables sièges d'amirauté y soient créés. En dépit de son intitulé, le règlement du 12 janvier 1717 « *concernant les sièges d'amirauté que le roi veut être établis dans tous les ports des îles & colonies Françaises* » change peu de choses à l'ordre ancien. Le texte prévoit que les juges seront désignés au roi par l'Amiral, qu'ils exerceront sur commission du roi et qu'ils seront révocables *ad nutum* (art. 2). Comme le roi n'impose pas de prendre de lettres de compatibilité, les candidats peuvent être choisis parmi les juges ordinaires en fonction (art. 3). Enfin, ils sont « *dispensés d'être gradués* » (art. 7) s'ils peuvent passer avec succès un examen portant sur les ordonnances et les affaires maritimes. Le changement est donc surtout formel pour les « nouveaux » lieutenants, procureurs du roi et greffiers d'amirauté auxquels on demande surtout de tenir des registres séparés pour distinguer les affaires ordinaires des causes maritimes (art. 12). Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 41, 161 & 116-120.

³ - Nous avons recensé douze affaires témoignant de l'activité des justices d'outre-mer. Les documents étudiés provenaient des archives criminelles des amirautés de Nantes (7), Vannes (2) et Saint-Malo (3). Les juridictions coloniales mentionnées sont les sièges royaux situés en Martinique (Saint-Pierre, Fort-Royal), à Saint-Domingue (Cap-Français, Petit-Goâve, Léoganne) ainsi que les conseils supérieurs de la Martinique, de l'île de Bourbon (île de La Réunion) et de l'île de France (île Maurice).

supérieures soient régulièrement hachées par l'appareillage des navires ¹, – qui repartent sitôt leur cales chargées de produits coloniaux –, et renvoyées devant les juges métropolitains ². Dans de telles conditions, il est logique de penser que peu de plaignants prennent le risque d'engager des poursuites qu'ils savent difficiles, – les pressions sont fortes tant à bord du navire qu'au sein du microcosme de la société coloniale –, et susceptibles d'être interrompues à tout moment, sans égard pour les frais engagés. Face à ces difficultés pratiques, les marins des navires bretons voyageant aux colonies adoptent la même tactique que ceux qui relâchent dans les ports situés à l'étranger ou hors de leur province. Ils patientent jusqu'au retour et présentent leur cause à l'amirauté de leur port d'attache. Lorsque des actions engagées en France nécessitent que des investigations soient menées aux colonies, les archives montrent aussi que les juges métropolitains tentent – sans le moindre succès – de décerner des commissions rogatoires aux magistrats d'outre-mer ³.

¹ - Le 14 septembre 1714, le chirurgien-major de la frégate négrière *L'Aurore* porte plainte auprès de l'amirauté de Nantes contre le capitaine qui l'a régulièrement humilié au cours du voyage entre Nantes, la Guinée et les Antilles. Il dépose en même temps la procédure inachevée qu'il a entamée devant les juges martiniquais de Saint-Pierre et du Fort-Royal où avait successivement relâché le navire (plainte de Jean-Baptiste Legras du 14 septembre 1714, A.D.L.A B 4938). De la même manière, le premier pilote du navire *Les Deux Couronnes* saisit le siège malouin le 16 septembre 1720 pour obtenir réparation des coups que lui avaient infligés trois marins du bord sur une plage de l'île de Bourbon. Le plaignant produit également un exemplaire de la plainte rejetée six mois plus tôt par un juge du Conseil de l'île de Bourbon qui constatait l'impossibilité d'informer « attendu le prompt départ du vaisseau » (plaintes de François Legoff des 20 mars et 16 septembre 1720, A.D.I.V 9 B 263).

² - En novembre 1741, le Conseil supérieur de l'île de France poursuit un cambusier du navire de la Compagnie des Indes *La Baleine*, que l'on soupçonne d'avoir empoisonné l'équipage en mélangeant de l'eau de mer aux alcools du bord (soixante-trois marins et soldats sont morts au cours du voyage entre Lorient et l'île de France). Au terme de l'instruction criminelle menée par un des juges gradués (décret de prise de corps, audition et récolement de 107 témoins, règlement à l'extraordinaire...), le conseil constitué du gouverneur, de trois employés de la Compagnie et des trois conseillers gradués décide de renvoyer Jean-Baptiste Carou et sa procédure devant les juges de l'amirauté de Vannes (sentence de renvoi du 9 février 1742, A.D.M., 9 B 247). En septembre 1768, le capitaine du navire négrier *Le Saint-Louis* porte plainte devant le lieutenant de l'amirauté du Fort-Royal contre deux de ses officiers qu'il accuse d'avoir voulu le destituer de force puis d'avoir fomenté une révolte des noirs d'un comptoir français de Guinée. Dix mois après l'information et la capture d'un des deux officiers nommé Thibaudeau, un arrêt du conseil supérieur de la Martinique ordonne de renvoyer cette affaire sensible au Conseil privé du roi (plainte du capitaine Jean Blondeau du 29 septembre 1768 et arrêt du conseil supérieur de la Martinique du 7 juillet 1769, A.D.M., 9 B 251).

³ - Lors des poursuites engagées contre le capitaine par la veuve d'un homme du navire négrier nantais *L'Africaine*, la plaignante affirme que la mort de son mari résulte du travail forcé et des coups infligés par le capitaine au cours du voyage entre Nantes, la Guinée et Saint-Domingue. Après avoir entendu les témoins présentés par l'accusation, l'amirauté de Nantes décrète l'accusé d'ajournement personnel et décerne une commission rogatoire « aux juges connoissants des causes maritimes au cap françois coste de saint-domingue pour interroger le chirurgien de l'hospital dudit lieu sur les symptomes de la maladie qui a esté suivie de la mort dudit jean Leviel cy-devant charpentier dudit navire l'affricaine pour ledit interrogatoire estre rapporté devant nous » (sentence avant-faire-droit du 7 septembre 1714, A.D.L.A., B 4938). Au cours de l'affaire de baraterie du brigantin sétois *Le David*, évoquée plus haut, les irrégularités contenues dans l'instruction réalisée par le vice-consul de Norfolk en 1787 obligent le procureur du roi de l'amirauté de Nantes à requérir à décerner qu'une commission rogatoire soit décernée aux juges dominguois (remontrance

.../...

Tous ces éléments amènent à dresser un portrait peu flatteur des juridictions d'outre-mer. Au travers du prisme des archives criminelles des amirautés bretonnes, elles apparaissent comme des formations réduites et peu qualifiées, plus adaptées au règlement des différends locaux qu'au jugement des crimes commis par les équipages des navires de passage. Le mouvement perpétuel des navires, la brièveté des relâches et la pénurie d'hommes de loi qualifiés constituent à cette époque des handicaps trop sérieux pour que les juges coloniaux puissent effectivement traiter le contentieux pénal importé sur leur territoire par les marins des navires marchands métropolitains.

CHAPITRE 3 : LA PRATIQUE CRIMINELLE DES AMIRAUTES OU L'ORDONNANCE DE 1670 A L'ÉPREUVE DU MONDE MARITIME

A l'instar des autres tribunaux dotés d'attributions répressives, les amirautés d'Ancien Régime sont soumises au droit commun progressivement instauré dans le royaume par les grandes ordonnances pénales de la monarchie. S'inspirant à la fois des textes des souverains de la Renaissance ¹, des ouvrages de doctrine et de la jurisprudence des parlements du XVII^e siècle, la grande ordonnance criminelle promulguée au mois d'août 1670 est un savant dosage de conservatisme et de modernité. Comme en attestent les discussions qu'il entraîne au cours de son élaboration, le code de procédure criminelle du Roi-Soleil abroge effectivement certains abus mais il n'en demeure pas moins un texte rigoureux, conforme à l'esprit de son temps ². Comme les dispositions de l'ordonnance criminelle et son application par les

du 8 septembre 1788, A.D.L.A., B 4966). Dans ces deux cas, aucun document n'atteste que les juges coloniaux aient donné suite à ces commissions.

¹ - Promulguée sous le règne de Louis XII, l'ordonnance de Blois (1498) distingue pour la première fois procédure ordinaire et extraordinaire. La voie extraordinaire se caractérise notamment par le secret entourant l'instruction et par la possibilité de recourir à la torture. Œuvre du chancelier de François 1^{er} Guillaume Poyet, qui sera d'ailleurs arrêté en 1542 et jugé dans les formes prévues par son texte, la fameuse ordonnance de Villers-Cotterêts (1539) contient entre autres choses trente-quatre articles consacrés à la procédure criminelle (articles 139 à 172). Voir Adhémar ESMEIN, *Histoire de la procédure criminelle en France et spécialement depuis le XIII^e siècle jusqu'à nos jours*, Larose et Forcel Libr.-éd., Paris, 1882, p. 135-158.

² - Volet criminel de l'immense œuvre codificatrice réalisée sous la houlette de Louis XIV et Colbert, l'ordonnance du mois d'août 1670 est patiemment élaborée par un groupe de conseillers d'État et de maîtres des requêtes qui se réunissent chaque semaine, de mai 1667 à juin 1670, pour discuter du contenu des articles. Au terme de cette première phase de rédaction, le projet est soumis à l'étude d'une assemblée comptant dix commissaires du Conseil et vingt-neuf députés du parlement de Paris. Entre juin et juillet 1670, cette assemblée tient sept « conférences » au cours desquelles on débat, parfois vivement, des dispositions du futur code criminel du royaume. Les discussions les plus passionnées naissent des divergences opposant le premier président Lamoignon, partisan d'un adoucissement de la procédure pénale, à Pussort, conseiller d'État et oncle de Colbert, favorable au maintien des dispositions inspirées des ordonnances de Blois et Villers-Cotterêts. Notamment sur les points les plus controversés, comme les droits et les garanties donnés aux accusés, la personnalité et l'influence de Pussort sur le comité font que le texte conserve finalement le

.../...

tribunaux ordinaires du royaume sont aujourd'hui bien connues des chercheurs ¹, il est plus parlant d'insister sur les principales difficultés qu'ont rencontrées les amirautés bretonnes pour "amariner" la grande ordonnance de Saint-Germain-en-Laye. Schématiquement, quatre types de personnages interviennent dans le procès pénal d'Ancien Régime : les dénonciateurs ou plaignants, les magistrats, les témoins et les accusés. L'ordonnance a scrupuleusement décrit le rôle assigné à chacun d'eux dans le procès mais, bien sûr, la pratique s'écarte souvent de la procédure prévue. Comme les complications proviennent toujours de la défaillance de l'un ou l'autre de ces acteurs, l'étude de leurs comportements respectifs au cours de l'instance permet de mieux comprendre les dysfonctionnements des procédures criminelles menées par les amirautés.

Section 1 : La pratique des justiciables agissant devant les amirautés

Quoique l'ordonnance du mois d'août 1670 ait quelque peu aménagé le régime de la plainte en faveur des plaignants, l'Ancien Régime reste une époque où il est financièrement périlleux pour les particuliers de porter leurs causes pénales devant un juge. Craignant l'épée de Damoclès que représentent les frais de justice demandés aux accusateurs privés, les victimes de condition modeste et leurs ayants droit se contentent de dénoncer le crime sans se porter partie civile. La fréquence des retraits et des transactions montre en outre que la justice criminelle des amirautés n'est souvent qu'un moyen d'accélérer le règlement privatif des conflits. Les gens de mer préfèrent indubitablement les "paix privées" aux sentences officielles, même en cas de crime méritant peine afflictive.

§ 1 – Les dénonciations et les plaintes déposées par les particuliers

Plaintes et dénonciations verbales faites de vive voix au greffe, plaintes rédigées par procureurs, missives des greffiers des avant-ports, courriers des ecclésiastiques des paroisses éloignées, procès-verbaux des huissiers et des gardes-jurés de l'amirauté, les plaintes et les

caractère inquisitorial et rigoureux de ses prédécesseurs. Voir le *Procès-verbal des conférences tenues par ordre du roi sur l'examen des articles de l'ordonnance civile du mois d'avril 1667 et de l'ordonnance criminelle du mois d'août 1670*, chez les Associez (éd. Anonyme.), Paris, 1724 et Adhémar ESMEIN, *op. cit.*, p. 181-211.

¹ - Voir Yvonne BONGERT, *Le droit pénal français de la fin du XV^e siècle à l'ordonnance de 1670*, cours de doctorat, Paris, 1972 ; Christiane PLESSIX-BUISSET, *op.cit.* ; André LAINGUI et Arlette LEBIGRE, *Histoire du droit pénal*, t. 2, *La procédure criminelle*, Cujas, Paris, 1979, p. 81-83 ; Jean-Marie CARBASSE, *Histoire du droit pénal op. cit.*, p. 177-179.

dénonciations adressées au ministère public peuvent prendre les formes les plus variées. Devant les amirautés comme devant toutes les autres juridictions, la dénonciation et la plainte sont les deux voies offertes aux particuliers pour saisir officiellement la justice. Sans nous attarder sur les diverses modalités de saisine prévues par l'ordonnance de 1670, qui sont aujourd'hui bien connues ¹, nous nous intéresserons aux particularités rencontrées dans les archives criminelles d'amirauté. Les rapports de retour des maîtres de navires sont un type de dénonciation propre au monde maritime. Les plaintes déposées par les armateurs et des gens de mer comportent elles-aussi nombre de traits caractéristiques.

a) *Les « grands rapports » des maîtres de navires*

En vertu de l'ordonnance de la marine, tous les maîtres de navires français et étrangers sont tenus de se signaler à l'amirauté dans les vingt-quatre heures suivant leur arrivée dans un port du royaume, même pour une simple relâche ². Principalement destinés à fixer et à recouvrer les diverses taxes prélevées par l'Amiral, les fermiers, les États provinciaux, les villes ou certains seigneurs, les rapports précisent la nature du chargement, le trajet suivi par le navire depuis son départ et tous les incidents survenus à bord. Obligatoires pour les capitaines au long cours, ou pour les pêcheurs et caboteurs ayant subi un événement notable, les « grands rapports » déposés au greffe principal sont les déclarations les plus susceptibles de déclencher l'activité pénale des amirautés. Tandis qu'ils écoutent les maîtres de navire relater leur voyage, – le périple a parfois duré des mois, voire des années –, le lieutenant et le procureur du roi s'enquière des incidents survenus à bord ou lors des relâches ³. Conformément aux dispositions de l'ordonnance de la marine, certains capitaines signalent les homicides commis au cours du voyage et remettent le coupable à l'amirauté, s'ils sont parvenus à le mettre aux fers avant qu'il ne s'enfuit ⁴. D'autres, moins scrupuleux, se

¹ - Voir Marie-Yvonne CREPIN, « Le rôle pénal du ministère public : l'exemple du parlement de Bretagne », dans Jean-Marie CARBASSE (dir.), *Histoire du parquet*, P.U.F., coll. Droit et justice, Paris, 2000, p. 77-104.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, Livre I, titre X, art. 4 & 6.

³ - Aux termes de l'ordonnance, « *Le maître faisant son rapport, représentera le congé, & déclarera le lieu & le temps de son départ, le port & le chargement de son navire, la route qu'il aura tenue, les hasards qu'il aura courus, les désordres arrivés dans son vaisseau, toutes les circonstances considérables de son voyage.* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, Livre I, titre X, art. 5.

⁴ - Au retour d'un voyage dans les Mers du Sud, le capitaine du *Pontchartrain* déclare aux juges malouins qu'un de ses lieutenants a été tué par le chirurgien-major lors d'une relâche à Valparaiso, au Chili. Après avoir tué Gui Manet d'un coup d'épée, peut-être en duel, le sieur Verdun de la Sauvagère s'est enfui vers l'intérieur des terres où l'équipage n'est pas parvenu à le retrouver (déclaration de retour du 31 août 1719, A.D.I.V., 9 B 263). Deux ans plus tard, au greffe de l'amirauté établi au Port-Louis, le capitaine du navire de la Compagnie

.../...

contentent d'inclure la victime dans la liste des membres d'équipage morts de cause naturelle. Ces omissions volontaires ne peuvent alors être révélées qu'ultérieurement, si la famille du défunt décide d'agir en justice et le capitaine complice risque alors d'être poursuivi pour n'avoir pas accompli son devoir ¹. Les délits les plus fréquemment signalés par les rapports touchent aux manquements disciplinaires des membres d'équipage. Si la désertion apparaît dans ces déclarations comme un phénomène endémique, qui ne déclenche qu'épisodiquement l'indignation des maîtres de navires ², ces derniers dénoncent en revanche régulièrement, et avec véhémence, les actes d'insubordination auxquels ils ont dû faire face pendant leur périple. Les séditions décrites vont de la simple altercation individuelle avec un matelot ³ ou un officier marinier, à la mutinerie collective d'une partie de l'équipage ⁴. L'effet de ces dénonciations est très variable, mais l'on peut dire dans l'ensemble que le parquet déclenche peu de procédures contre les déserteurs et les mutins qui lui sont ainsi désignés. Les cas de

des Indes orientales *Le Solide* rapporte qu'un de ses matelots, nommé Albert Castelin, en a poignardé un autre au cours du voyage. Le capitaine dénonce « ... *le tout a monsieur le procureur du roy pour faire les suites dudit homicide comme il verra offrant de lui remettre l'accusé détenu depuis aux fers sur le vaisseau et de lui administrer les preuves, ne voullant au surplus estre partie et déclarant au moyen de ce se décharger de tout...* » (déclaration de retour du 24 août 1721, A.D.M., 9 B 263)

¹ - Dans sa déclaration de retour du 2 mai 1684, le capitaine du navire *Le Bélizani* déclare à l'amirauté de Saint-Malo que deux de ses matelots sont morts à Marseille « *de leurs morts naturelle (sic)* ». Cinq jours plus tard, le siège reçoit la plainte de la veuve de l'un d'eux qui affirme que son mari, Jacques Goinard, est mort des coups infligés par un maître d'équipage surnommé « *la citerne* ». Au terme d'une instruction criminelle qui donne raison à la veuve, le meurtrier est finalement condamné à la pendaison par contumace. Le capitaine Pommerel doit quant à lui acquitter les dépens de l'instance et payer une amende de cent livres au gouverneur « *faute à luy d'avoir informé desdits faits et homicide contre le nommé la citerne dans le temps du delit de sestre saizi de sa personne et fait proceder aux instructions les plus urgentes* » (sentence du 8 mai 1687, A.D.I.V., 9 B 196).

² - En mai 1718, le capitaine du navire *La Thérèse* effectue son rapport de retour au greffe de l'amirauté de Saint-Malo. Bertrand Des Ages y décrit les incidents ayant émaillé son périple en s'attardant particulièrement sur la désertion de quatre de ces hommes. Lors d'une relâche en rade de Cuxhaven, près de Hambourg, les déserteurs ont volé la chaloupe du bord pour fuir à terre. Comme son navire s'est échoué quelques jours plus tard, le capitaine insiste sur cet événement qui, selon lui, a indirectement causé la perte de la cargaison et du vaisseau en privant l'équipage de cette chaloupe (impossibilité de récupérer l'ancre, puis de décharger les marchandises...). En l'absence de réaction du procureur du roi, Des Ages porte plainte contre les quatre déserteurs deux semaines plus tard (déclaration de retour et plainte des 9 et 15 mai 1718, A.D.I.V., 9 B 258).

³ - Le 22 février 1689, le capitaine du petit navire *Le Saint-Antoine de Padoue* déclare qu'un de ses hommes s'est violemment rebellé pendant le voyage qu'il vient de faire en Méditerranée. Augustin Blanchard l'a frappé à plusieurs reprises et il aurait même tenté de le jeter à la mer. Lors d'une relâche à Gibraltar, le capitaine Gautier dénonce Blanchard au consul qui le fait emprisonner pendant trois semaines. Le navire ayant appareillé sans le mutin, ce dernier rentre par ses propres moyens à Saint-Malo. Sur place, il est assigné par l'amirauté et condamné en une simple peine d'amende (sentence du 4 mai 1689, A.D.I.V. 9 B 197).

⁴ - Dans son rapport de retour du 7 avril 1758, le capitaine du navire corsaire *Le Comte de Langeron* dénonce quatre-vingts hommes de son équipage aux juges de l'amirauté malouine. Trente-cinq d'entre eux ont déserté lors des deux relâches qu'il a faites à Saint-Malo pour ramener ses prises et ravitailler. Quarante-cinq autres se sont ligués en mer pour refuser de manœuvrer, l'obligeant à rentrer au port avant le terme de la campagne (déclaration de retour du 7 avril 1758, A.D.I.V. 9 B 311).

trahison ou d'intelligence avec l'ennemi constituent enfin le dernier type de crimes signalés au ministère public dans les rapports de retour ¹. Rares, ces délits sont systématiquement poursuivis par les procureurs du roi qui ont à cœur, dans un domaine aussi sensible, de montrer leur diligence au secrétaire d'État à la Marine.

b) La spécificité des plaintes portées devant les tribunaux maritimes

Les dispositions de l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 attribuent une compétence exclusive aux amirautés pour juger tous les crimes et délits survenus en mer, dans les ports ou sur les côtes. Cette compétence territoriale stricte amène donc indifféremment devant les juges d'amirauté tous les justiciables victimes de crimes perpétrés sur le domaine maritime. Sans surprise, les plaignants sont majoritairement ce que l'ordonnance de la marine nomme des « gens de mer »², c'est à dire tous les hommes, – de statuts sociaux pourtant très divers –, vivant de près ou de loin des navires, du commerce maritime et de la pêche. Les amirautés reçoivent ainsi un grand nombre de plaintes collectives émanant des assureurs, des propriétaires de cargaisons ou des sociétaires des compagnies d'armement lésés par les mutineries, les malversations des équipages ou le pillage des navires naufragés ³. Ces

¹ - Au cours de la Guerre de Succession d'Autriche, le capitaine du navire négrier *Le Maure* déclare aux juges de l'amirauté de Nantes qu'il a bien failli être pris par l'ennemi au cours de sa traite sur les côtes africaines. Entré en rade de « *Gabingue* » à la fin du mois de décembre 1747, le capitaine Hupen découvre en arrivant que deux navires anglais sont déjà à pied d'œuvre. Plus soucieux de protéger l'intérêt de leur armement que de prendre part au conflit en cours, les trois capitaines parlementent et conviennent d'une trêve qui leur permette de terminer tranquillement leur commerce. Dans la nuit du 31 décembre, une vingtaine d'Anglais armés de sabres et de pistolets montent à bord et tentent malgré tout de s'emparer du négrier français. Complice des assaillants qu'il a vraisemblablement poussés à agir, le matelot Jean Turenne se range immédiatement de leur côté et indique où sont la capitaine et le second. La tentative échoue lorsque les officiers majors britanniques réalisent ce qui est en train de se passer. Respectant l'accord passé avec le capitaine français, ils envoient alors une chaloupe et des hommes en armes pour aider l'équipage du *Maure*. Les assaillants qui agissaient sans l'aval de leurs supérieurs prennent peur et se rendent immédiatement. Le traître est aussitôt mis aux fers. Quand il arrive à Nantes, le capitaine livre son prisonnier qui est aussitôt enfermé au château de la ville (remontrance du procureur du roi du 5 avril 1748, A.D.L.A., B 4952)

² -L'ordonnance, rappelons-le, classe pêle-mêle dans cette catégorie les propriétaires, les capitaines, maîtres ou patrons de navires, les aumôniers catholiques, les écrivains, les pilotes, les contremaîtres, les chirurgiens, les matelots, les charpentiers et calfateurs. Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, Livre II, titres I à IX.

³ - Le 11 octobre 1710, Thomas Pépin, sieur de Belle-île, armateur du navire *Le Fortuné*, Robert Potier, sieur de La Ronsais, armateur du *Don du Saint-Esprit* et Julien Le Breton, armateur du *François* déposent une plainte commune auprès des juges de l'amirauté de Saint-Malo. Ils ont appris que la longue campagne de course qu'ils viennent de financer au large des côtes de la Guinée et des Antilles (années 1708-1709) s'est révélée très fructueuse pour les officiers et les équipages des trois navires qui ont profité de l'éloignement pour piller les navires anglais et hollandais arraisonnés (vins, argenterie, ivoire, esclaves noirs débarqués et vendus clandestinement à la Martinique...). Les corsaires sont également accusés d'avoir rançonné les habitants des côtes guinéennes et de s'être appropriés les biens de leurs camarades morts en mer. Les armateurs saisissent donc les juges malouins pour obtenir que des monitoires soient publiés dans les paroisses de Saint-Malo, Saint-Servan et Cancale (plainte et monitoire du 11 octobre 1710, A.D.I.V., 9 B 239).

plaignants sont d'importants négociants, ils sont solvables et payent les frais de justice avec plus d'exactitude que les receveurs du domaine royal, ils disposent d'appuis politiques et leurs préjudices atteignent souvent plusieurs milliers de livres. On observe alors un empressement plutôt inhabituel chez les officiers d'amirauté qui quittent promptement le palais, ou leur logis, pour réaliser les actes d'instructions requis ¹.

Les procès d'amirauté opposent fréquemment des parties originaires de régions, voire de pays, éloignées du siège où se déroule effectivement l'instance. Dans ces conditions, la nécessité de pouvoir réagir promptement en fonction de l'évolution du procès oblige certains plaideurs à s'en remettre à des correspondants domiciliés dans le ressort et à leur donner toute latitude pour agir – ou réagir – à leur place. Cette faculté est épisodiquement utilisée par des particuliers ² mais elle est surtout le fait des négociants frappés par les fortunes de mer ou les malversations des équipages. Les réseaux marchands habituellement utilisés pour organiser le trafic des marchandises servent également, en cas de procès, à faciliter et à rendre plus efficaces les démarches judiciaires des plaignants vivant loin du siège où s'instruit leur affaire. En cas de naufrage par exemple ³, il est fréquent qu'un marchand local se présente aux

¹ - A titre d'exemple, on peut citer une requête adressée au greffe de l'amirauté de Nantes par les armateurs de la frégate malouine *La Fortunée*. Début janvier 1697, deux navires hollandais (*Le Saint-Jean* d'Amsterdam et *L'Aventure*) capturés par la frégate sont ramenés à l'abri dans l'estuaire de la Loire. Mais avant de prévenir les armateurs de leur arrivée, les lieutenants chargés de les convoier font une halte à Saint-Nazaire où ils font discrètement décharger une partie de la cargaison. Prévenu des « vols et pillages » commis par ces officiers, le banquier et futur maire de Nantes Gérard Mellier, intéressé dans le navire, comparait avec son procureur au greffe de l'amirauté pour déposer une première plainte au nom de tous les armateurs. Après avoir vraisemblablement glané des renseignements sur le port, il revient quelques heures plus tard et réclame une descente de justice immédiate afin de dénicher « plusieurs effets que ledit roger ou de la chapelle ou leurs complices ont mis ou déposé en quelques maisons de la fosse de cette ville ». Après avoir décerné acte du réquisitoire du sieur Mellier, le lieutenant général, le procureur du roi, le greffier et un huissier se rendent prestement à « l'hauberge ou pend pour enseigne l'image St Christophe » où ils interrogent sommairement « une femme qui s'est nommée françoise pavageau » et saisissent « deux petits barils vuides et un grand coffre appartenans audit roger » (requête par comparution au greffe du 17 janvier 1697, A.D.L.A B 4933).

² - En janvier 1768, la veuve d'un marin du navire granvilais *Le François* intente une action devant l'amirauté de Granville pour obtenir réparation de la mort de son mari, Jean Cadelou. Thérèse Huhel accuse le capitaine du navire Jean-François Boissard d'avoir provoqué la mort de son mari en la frappant à coups de bâton sur la grève du port des « Petites Oies », à Terre-Neuve. Après avoir obtenu des magistrats granvilais une commission rogatoire lui permettant de faire entendre deux témoins par les juges de l'amirauté de Saint-Malo, elle leur fait parvenir cette commission par l'intermédiaire de Bertrand Hugelot, « marchand à St servan » à qui elle a donné procuration pour la représenter « devant les juges compétents » (procuration du 18 janvier 1768, A.D.I.V., 9 B 321).

³ - Dans la nuit du 10 au 11 janvier 1754, le navire hollandais *Le Jeune Brasseur* coule au large des côtes des paroisses de Kerity, Penmarch et Plomeur emportant avec lui l'équipage et sa cargaison de vin de Bordeaux. Les riverains s'étant naturellement accaparés une bonne part des débris rendus par les flots, les propriétaires hollandais du navire et du fret décident de poursuivre les pilleurs devant l'amirauté de Quimper. Agissant « pour eux-mêmes et pour Jean Couderc, Jean Christoffle Risch, Isaac Van Goodoever, Gysbert Smit, Loché et Escot, Abraham Jacobs et Cie, aussy marchands en cette ville et intéressés dans la cargaison », Guillaume Martin et Pierre Eymat « marchands de Rotterdam » adressent au siège une procuration faite

.../...

juges d'amirauté locaux, nanti d'une procuration des parties civiles, pour participer aux opérations de sauvetage du bris et diriger les poursuites pénales éventuellement menées contre les pillards. Cette technique est également utilisée par les armateurs pour maintenir la pression sur les magistrats jugeant les pillages de prises ¹ ou les barateries frauduleuses ².

Les juges maritimes reçoivent également nombre de plaintes émanant des familles des marins morts en mer ou aux colonies dans des circonstances suspectes. Outre la douleur et le désir de voir le meurtrier expier son crime, les actions des pères, mères, frères ou sœurs de la victime s'expliquent donc aussi par des considérations pécuniaires. Héritiers légaux, ceux-ci ont des droits successoraux sur les gages et salaires dus par l'armateur à la victime ³. Si le défunt avait emporté des marchandises pour commercer en cours de route, ces pacotilles, – parfois considérables –, et le produit de leur vente font également partie de l'héritage. Même en l'absence de meurtre, les ayants droits peuvent ainsi être amenés à agir devant les

devant notaire, à Amsterdam, où ils indiquent qu'ils ont donné tout pouvoir à Pierre Boucher « marchand à Quimper », pour « réclamer et recevoir tout ce qui est sauvé, en donner quittances et décharges, payer tous les droits de sauvetage (et) comparoître devant toutes cours de l'amirauté » (procuration du 4 février 1754, A.D.F B 4462).

¹ - En août 1711, le pillage des six prises hollandaises ramenées à Paimbœuf par les frégates *La Fidèle*, *La Matine* et *Le Jupiter* pousse les armateurs à poursuivre criminellement les corsaires et les riverains qui se sont associés pour détourner les effets les plus précieux de leurs cargaisons (vaisselle et piastres d'argent, cacao, tabac, indigo...). Bien que les trois navires soient originaires de ports différents, une plainte commune est déposée par Antoine Houckaerd « marchand à Nantes, intéressé dans la frégate la matine, représentant des armateurs de la fidèle de dunkerque », Jean Hure et Jean Larbourie « marchands agissant pour le compte des armateurs du jupiter de bayonne » (plainte du 31 août 1711, A.D.L.A., B 4938).

² - Au retour de l'équipage du navire lorientais *Le Solide*, perdu au large du Brésil après avoir commercé en Chine et dans les Mers du Sud pendant près de huit ans, les directeurs de la Compagnie de Chine engagent des poursuites devant l'amirauté de Vannes contre trois des officiers majors qu'ils accusent d'avoir diverti une part de l'argent et des marchandises. Fraîchement rapatriés de Lisbonne au Port-Louis par la tartane *Le Saint-Sévère*, quarante des hommes d'équipage sont entendus par le lieutenant particulier de l'amirauté de Vannes du 13 au 23 février 1717. Les divers actes d'instruction (informations, récolements anticipés...) se font à la demande de « noble homme louis de faverolles entier commissaire de la marine faisant et agissant pour M^{es} jean maurice lambrosse directeur général de l'armement du vaisseau le solide, jean orvau, françois de moranlieu et anthoine beranque escuyer conseiller et secrétaire du Roy maison et Couronne de France de ses finances aux fins de leur procuration passée (...) au chatelet de paris en datte du vingt quatrième janvier dernier » (procès-verbal de descente au Port-Louis du 12 au 23 février 1717, A.D.M., 9 B 241).

³ - Suite à une révolte survenue à bord du navire *La Marie de la Paix*, au mouillage au Cap Fréhel en juillet 1687, un maître d'équipage est violemment frappé à la tête par un des mutins nommé Pierre Denis. Grièvement touché, Bernard Robert poursuit lui-même son agresseur devant l'amirauté de Saint-Malo mais il meurt de ses blessures deux mois plus tard. Cinq jours après sa mort, Josseline Michelot, demoiselle des Tourelles, mère de la victime et « héritière ordine turbato », dépose au siège une requête indiquant qu'elle « veut demeurer partie accusatrice » (requête du 6 juin 1687, A.D.I.V., 9 B 195). Après le retour du navire négrier *La Marie-Heureuse*, en juillet 1751, Jean Gernigand porte plainte devant l'amirauté de Nantes contre le second capitaine qu'il accuse du meurtre de son fils, disparu lors de la traite sur les côtes de Guinée. Battu à coups de pied et de fusain alors qu'il manœuvrait au cabestan, il était mort de fièvre quelques jours plus tard. Dans les premières lignes de sa requête, le plaignant indique sa qualité en ses termes : « jean gernigand, tonnelier, héritier ordine verso de defunt charles gernigand son fils » (plainte du 21 juillet 1751, A.D.L.A B 4951).

amirautés lorsque des membres d'équipage se sont appropriés les effets personnels et les pacotilles de leur parent mort en mer ¹. Vraisemblablement courantes, ces pratiques sont d'ailleurs prohibées par l'ordonnance de la marine de 1681².

Dernière spécificité maritime, les amirautés traitent aussi les plaintes adressées par les receveurs de l'Amiral ³ lorsque les droits et privilèges du prince ont été bafoués par un contrevenant ou par les parties d'un procès ⁴. Le statut de procureur de ces receveurs leur permet d'engager des poursuites judiciaires distinctes de l'action publique des gens du roi ⁵.

¹ - En 1721, la sœur du capitaine du vaisseau de la Compagnie des Indes *La Vierge de Grâce* saisit les juges de l'amirauté de Vannes en vue de faire condamner, par la voie pénale, les membres d'équipage qui se sont emparés des effets personnels et des pacotilles du défunt (vêtements, papiers, un lingot d'argent valant 5.000 livres...) : « *Suplie humblement demoiselle marie nicolle henry heritiere sous bénéfice d'inventaire de deffunt noble homme jean baptiste henry sieur de Qerjan son frère en son vivant capitaine sur le vaisseau La vierge de grace de la compagnie des indes (...). Disant que ledit feu sieur de Qerjan (...) tomba malade sur ledit vaisseau en sa route pour se rendre a sa destination en sorte que ledit sieur Qerjan estant mort de cette maladie sur ledit vaisseau parmi des officiers dudit vaisseau et quelques gens de l'esquipage entrèrent dans la chambre dudit feu sieur Qerjan et enleverent la plus grande partie de ses effets qui estoient considerables et a la valeur de plus de vingt mille livres* » (plainte du 14 novembre 1721, A.D.M., 9 B 242).

² - La mortalité effrayante frappant les équipages des vaisseaux d'Ancien Régime et la fréquence des abus ont amené les rédacteurs de l'ordonnance à consacrer un titre complet aux formalités encadrant la rédaction des testaments, l'inventaire et la conservation des effets des défunts morts en mer ou aux colonies. Qu'ils soient rédigés par l'écrivain du bord ou qu'ils soient de la main même du *de cujus*, les testaments ne peuvent être faits en faveur de gens se trouvant à bord et ils doivent être authentifiés par témoins. Après le décès, l'inventaire doit être fait par l'écrivain et certifié par des parents ou deux témoins. Cet inventaire et les biens du défunt (ou le fruit de leur vente) doivent être conservés par le maître du navire et rapportés à bon port pour être remis aux héritiers. Lorsque des marins ou des passagers meurent sans héritiers et sans avoir testé, l'ordonnance prévoit que les effets seront répartis par tiers entre le roi, l'Amiral et l'hôpital du port du retour. Au XVIII^e siècle, ces dernières dispositions sont cependant abrogées par les textes royaux attribuant aux Invalides de la Marine le produit de l'adjudication de ces biens en déshérence (édits de décembre 1712 et juillet 1720, Déclaration du 30 décembre 1720, Règlement du 23 août 1739). Voir l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre XI (11 articles) ; VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 427 et s.

³ - Au terme du processus de réorganisation des tribunaux maritimes engagé au profit du pouvoir royal, l'Amiral a progressivement perdu la mainmise qu'il avait à l'origine sur les juridictions portant son nom. Au dernier siècle de l'Ancien Régime, le titulaire de la charge d'Amiral est un prince autorisé à prélever ses taxes traditionnelles sur le commerce maritime et la navigation, mais les gens du parquet des amirautés n'ont plus pour vocation de lui obéir directement, ni de défendre prioritairement ses intérêts personnels. Maillons essentiels de l'administration mise en place depuis le Moyen-Âge pour recouvrer ses droits casuels et domaniaux, les receveurs sont en fait les véritables procureurs du grand officier de la Couronne

⁴ - Confirmant les dispositions des ordonnances de 1543 (art. 3) et 1584 (art. 7), le code maritime de Colbert a laissé à l'Amiral cette faculté – normalement réservée au roi – de pouvoir plaider par procureur. Le texte prévoit ainsi que l'Amiral « *Pourra établir en chaque siège d'amirauté un procureur ou receveur, pour la délivrance des congés, & la perception de ses droits* » (ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre I, article 12). Pour Valin, cette double qualité de receveur et de procureur « *donne le pouvoir au receveur d'intenter & de poursuivre au profit de M. l'amiral toutes les actions dépendantes du recouvrement de ses droits.* ». Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 107.

⁵ - Selon Valin, « *il y a une infinité d'exemples, où les receveurs de M. l'amiral, tant par instance directe & primitive, que par intervention, ont poursuivi ou réclamé ses droits en justice (...). Cela n'empêche pas néanmoins que le procureur du roi de l'amirauté ne prenne souvent des conclusions pour le paiement des droits de M. l'amiral, sans attendre les poursuites du receveur, sur-tout lorsqu'il y a contravention aux reglemens, & qu'oultre les droits de M. l'amiral, il échoit de prononcer quelque amende ou la confiscation* .../...

Les procédures pénales des sièges bretons révèlent tout d'abord que les receveurs des droits d'amirauté¹ s'immiscent rarement dans les procès criminels instruits dans les sièges auxquels ils sont rattachés. Concentrées dans les vingt-cinq dernières années du règne de Louis XIV, les dix affaires relevées proviennent toutes des minutes du greffe de l'amirauté de Saint-Malo et neuf des plaintes déposées par les receveurs visent des corsaires accusés d'avoir détourné des marchandises à bord des prises qu'ils ont faites en mer². Dans le contexte des conflits de la Ligue d'Augsbourg et de Succession d'Espagne, où la guerre navale fait rage entre les belligérants, l'industrie malouine de la course vit son âge d'or. Jusqu'à la Guerre de Succession d'Autriche, l'Amiral profite d'ailleurs très largement des périodes de guerre qui lui permettent de décupler ses revenus annuels grâce au dixième qu'il touche sur toutes les prises. C'est justement cette part prélevée *in fine* sur l'adjudication des prises qui souffre des ponctions clandestines des corsaires. Lorsqu'ils sont prévenus par les commis de l'Amiral placés à bord que d'importants détournements ont eu lieu, les receveurs peuvent choisir de déclencher et de mener eux-mêmes les poursuites³. Toutefois, si les gens du roi ou les armateurs ont déjà engagé une action criminelle contre les pilliers, ils se contentent alors d'être partie jointe⁴. Que le procès aille à son terme ou qu'une transaction intervienne entre

contre les contrevenans ». *Ibid.*, p. 107-108.

¹ - En raison de l'hostilité des États et du parlement de la province, qui ont toujours refusé d'appliquer les textes plaçant les côtes de Bretagne de sous l'autorité de l'Amiral de France, les droits d'amirauté y sont levés au profit du gouverneur. Entre 1672 et 1695, les divers droits et privilèges d'amirauté sont donc perçus par le Duc de Chaulnes. A partir de 1695, l'unification des zones fiscales d'amirauté est réalisée, de fait, par la monarchie qui attribue simultanément le gouvernement de la Bretagne et la charge d'Amiral de France au jeune comte de Toulouse. Cette solution est reprise en 1737 lorsque le duc de Penthièvre lui succède.

² - La seule procédure n'ayant pas trait à la course est engagée en 1703 par le receveur malouin Jean Hocquart de la Motte, après que des bateliers ont frappé son commis sur le quai de la ville. Le préposé cherchait à ouvrir les écoutilles d'une barque pour vérifier que ceux-ci avaient bien acquitté les droits prélevés par l'Amiral sur les marchandises entrant dans la province (plainte du 27 novembre 1703, A.D.I.V., 9 B 223).

³ - En janvier 1695, le receveur du duc de Chaulnes à Saint-Malo porte plainte contre le capitaine du navire corsaire *La Ville de Saint-Malo*. Le capitaine Desvaux, sieur du Morier y est accusé d'avoir "arrangé" l'adjudication faite à Terre-neuve des prises arraisonnées au large de la Nouvelle-Angleterre. Jean-Baptiste Jazier affirme ainsi que « *lon a caché plusieurs effets et marchandises qui estoient dans lesdites prises ayant le dit dumorier fait les inventaires à sa volonté et hors de la présence du préposé pour la conservation de mondit seigneur layant mesme empesché par violence destre presant lors quil estoit necessaire de voir la consistance des effets et marchandises agréés et ustenciles des dites prises dont ledit desvaux auroit fait des ventes simulées d'intelligence avec ceux de son party et receu par dessoubs main des sommes considérables lesquelles ont tourné à son profit particulier ce qui est une infidélité condamné par tous les arrest et reglements de la cour et par l'ordonnance de 1681 touchant les affaires de la marine* » (plainte du 5 février 1695, A.D.I.V., 9 B 209).

⁴ - Après le retour à Saint-Malo des navires *Le Curieux* et *Le Diligent*, armés en course et en marchandises pour Moka en 1708, les armateurs Gris du Colombier et Lefer de la Saudrais poursuivent les officiers majors qu'ils accusent d'avoir détourné des marchandises saisies à bord des prises rencontrées en route (notamment le vaisseau hollandais de 800 tonneaux *Le Vainqueur*, de Middelburg). Deux mois après les armateurs, alors

.../...

les parties, le but des receveurs reste toujours le même : obtenir des accusés la restitution (en nature ou en espèces) des effets ou des marchandises détournées, y prélever le dixième de l'Amiral et toucher leur commission sur les sommes recouvrées.

§ 2 – Des plaignants prompts à abandonner ou à transiger avec l'accusé

En dépit de l'affermissement constant du pouvoir royal et de sa justice, les recherches menées ces dernières années ont permis de révéler l'importance du phénomène infrajudiciaire sous l'Ancien Régime¹ ainsi que le rôle prépondérant joué par les notaires dans la médiation et la passation des accommodements². L'étude des archives criminelles d'amirauté permet de confirmer ces constatations. Les plaignants donnent généralement la date précise à laquelle ont eu lieu les faits délictueux à l'origine du procès. Lorsqu'on compare cette date à celle du dépôt effectif de la plainte, on s'aperçoit qu'un laps de temps – allant de quelques jours à plusieurs mois – sépare toujours le crime de la saisine effective du juge pénal. Ce hiatus est en fait un signe tangible des négociations préalables que mènent les adversaires, mais aussi leurs clans ou leurs familles respectives, pour trouver une solution privée au différend³. Qu'ils estent au « petit criminel » ou qu'ils soient partie civile dans un procès pénal instruit à l'extraordinaire, les plaideurs ne peuvent poursuivre que leur intérêt civil. Comme ils supportent, en outre, tout le poids des frais de justice, il n'est guère surprenant que les justiciables privilégient si volontiers l'accommodement à la sanction institutionnelle.

que l'information a mis à jour l'ampleur des détournements, le receveur Jean Hocquart dépose à son tour une requête devant l'amirauté malouine pour se joindre à l'action principale et obtenir le paiement des droits de l'Amiral sur les biens divertis (plainte du 22 juillet 1710, A.D.I.V., 9 B 241).

¹ - Pour les XVI^e et XVII^e siècles parisiens, on consultera notamment : Alfred SOMAN, « L'infrajustice à Paris d'après les archives notariales », *Annales H.E.S.*, 1983, p. 369-375. En province, les pratiques privatistes semblent avoir gardé les faveurs des justiciables du XVII^e siècle, comme l'attestent les travaux menés par Abel Poitrineau ainsi que ceux de Nicole Castan. Voir sur ce point : Abel POITRINEAU, *La vie rurale en Basse-Auvergne au XVIII^e siècle*, Paris, 1965, p. 618-619 ; Nicole CASTAN, *Justice et répression en Languedoc à l'époque des Lumières*, Paris, 1980, p. 13-51.

² - Voir Alain MOREAU, « Notariat, Révolution : codification », dans Robert BADINTER (dir.), *Une autre justice...*, *op. cit.* ; *Essai sur la nature et l'évolution de la fonction notariale 1788-1980, Le notariat français à partir de sa codification*, Socapress, Perpignan, 1991, 2^e éd. revue et Jean-Paul POISSON, *Notaires et sociétés*, Economica, Paris, 2 vol., 1985-1990, 736 p. & 597 p.

³ - Au mois d'octobre 1772, un jeune matelot du navire *Le Jean-Jacques* est violemment battu par deux charpentiers du bord en rade de Paimbœuf (coups de pied, poing, barre de gouvernail...). Plusieurs semaines après les faits, la mère d'Olivier Fredot porte plainte auprès de l'amirauté de Nantes contre « les meurtriers [qui] l'ont entretenue pendant longtemps d'un accommodement, et l'ont empêchée par là de rendre sa plainte : mais comme ils n'ont donné que des paroles elle a pris le party de faire visiter son fils par le sieur gaurichon chirurgien du roy juré aux rapports, au moyen de quoy elle est en état d'agir » (plainte de Marie-Julienne Foucher du 17 novembre 1772, A.D.L.A., B 4957).

a) Les accommodements clôturant les poursuites intentées au « petit criminel »

En cas d'échec des pourparlers infrajudiciaires, l'offensé saisit la justice pour tâcher d'obtenir par la voie publique les réparations qu'il n'a pu obtenir par la voie privée. Hormis quelques chicaneurs, soucieux d'obtenir coûte que coûte un jugement favorable, les plaideurs ne comptent pas forcément mener à terme les procédures qu'ils déclenchent au petit criminel. Le dépôt de plainte et l'audition de témoins sont aussi une démonstration de force visant à prouver sa détermination et à faire plier l'adversaire pour qu'il accepte de transiger. Les négociations ne sont donc jamais vraiment interrompues entre les parties qui continuent de débattre de l'indemnisation par hommes de loi interposés¹. Généralement conclue devant notaires², la transaction privée est une solution courante et parfaitement légale pour abrégé les petits procès criminels instruits à l'ordinaire. Dans ce type d'affaires, la primauté des accommodements est même expressément consacrée par l'ordonnance de 1670, dont le texte

¹ - Cette délégation du pouvoir de négocier les accommodements pose parfois problème lorsque l'homme de loi appointé pour transiger accepte des conditions qui ne satisfont pas le plaignant. En février 1693, un marchand servant comme enseigne et interprète du navire corsaire malouin *Le Saint-Malo* traîne ses officiers supérieurs devant l'amirauté. Jean Escroignard signale aux juges les détournements de marchandises commis au cours de la campagne et il poursuit son capitaine, à titre personnel, pour avoir raison des injures qu'il dit avoir subies (brimades, exclusion de la table des officiers...). Six jours après avoir porté plainte, il adresse une requête au siège où il dénonce le désistement que l'on aurait arraché à son avocat. Selon lui, l'arrangement n'a été « extorqué à la facilité du sieur Renault que par violences et menaces et en partie par bonne chères, et caresses, bouteilles de vin or et argent tant à l'auberge des bastons royaux qu'autres endroits » (requête du 15 février 1693, A.D.I.V., 9 B 276).

² - Par leur statut particulier, les notaires permettent de donner un caractère à la fois officiel et discret aux arrangements convenus par les parties. Leur ministère permet d'authentifier l'accord et d'établir que l'indemnisation prévue a bien été versée aux demandeurs. Conclue au terme d'une procédure engagée par un marchand vannetais contre deux bateliers du passage Saint-Armel qui l'avaient frappé et jeté à l'eau, une transaction entérinée par l'amirauté de Vannes en 1719 donne un bon exemple du travail de formalisation réalisé par les notaires dans ce genre d'affaires. Pierre Le Bot dit la fontaine et André Le Digabel se sont entendus « pour arrester le cours de l'instance criminelle que ledit la fontaine a intentée au siège de l'admirauté de vanves contre ledit le digabel, et sur le décret de prise de corps qui a esté énoncé sur sa plainte, et pour éviter aux longues Suittes, frais et procédures que cette instance pourroit causer aux parties soit audit siège de l'admirauté de vanves, ou par les appellations qui pourroient estre Rellevées (...) et pour entretenir entre eux la paix et l'amitié ont arrestez les conditions qui suivent ». Pierre Le Bot accepte de se désister de sa plainte et renonce à faire exécuter le décret de prise de corps obtenu contre son adversaire. De son côté André Le Digabel « a promis comme de fait il promet de ne jamais médire ny méfaire une façon quelconque audit lebot dit la fontaine, luy iurant toute seureté de sa part dès à présent et pour les frais faits pour laditte instance criminelle jusques à ce jour montant à la somme de vingt huit livres dix huit sols quatre deniers, et les sept livres que ledit lebot dit la fontaine a déclaré dans sa plainte avoir perdu, ledit le digabel les a présentement devant nous Réaliséz, comptééz et payééz aux espèces de pièces de six livres et autres monnoyes ayant cours (...) et au moyen de ce que les dits le bot et le digabel demeurent respectivement quitte les uns envers les autres et la ditte instance criminelle assoupie pour son respect » (transaction du 4 septembre 1719, A.D.M., 9 B 241).

impose aux officiers du ministère public de cesser toute poursuite lorsque les parties se sont entendues ¹. De toutes les causes jugées par les amirautés, les affaires de violences et d'injures sont les procédures qui donnent le plus lieu aux arrangements entre les parties. Illustrée par les rares traces de transactions figurant dans les archives criminelles ², cette propension des parties à favoriser la conciliation se manifeste aussi par le grand nombre de procédures criminelles interrompues au stade de l'information.

**La proportion d'affaires pénales effectivement jugées par les amirautés bretonnes
(tous crimes confondus, 1679-1791)**

	Affaires pénales ouvertes	Affaires restées sans suite	Affaires jugées ou renvoyées
Amirauté de Nantes (1692-1791)	413	275 (67 %)	138 (33 %)
Amirauté de Vannes (1692-1788)	147	68 (46 %)	79 (54%)
Amirauté de Quimper (1716-1791)	73	32 (44 %)	41 (56 %)
Amirauté de Saint-Malo (1679-1791)	1007	598 (59%)	409 (41 %)
TOTAL	1640	973 (59 %)	667 (41 %)

Outre le grand nombre même de procédures inachevées, un dernier indice tangible des défections judiciaires convenues par les parties se déduit des brèves mentions que les greffiers griffonnent de temps à autre sur les chemises des dossiers qui n'ont pas abouti : « *l'affaire est arrangée* » ³, « *sans suite les parties étant d'accord* », etc. . Tout cela laisse à penser que les

¹ - « *Enjoignons à nos Procureurs, et à ceux des Seigneurs, de poursuivre incessamment ceux qui seront prévenus de crimes capitaux, ou auxquels il écherra peine afflictive, nonobstant toutes transactions et cessions de droit faites par les Parties. Et à l'égard de tous les autres, seront les transactions exécutées, sans que nos Procureurs ou ceux des Seigneurs puissent en faire aucune poursuite.* ». Ordonnance du mois d'août 1670, titre XXV, article 19.

² - Sur toutes les procédures criminelles dépouillées dans le cadre de cette étude, seules vingt-neuf contiennent des documents permettant d'affirmer avec certitude qu'il y a bien eu un accord passé entre les parties (copies de transactions fournies par les accusés, interrogatoires ou requêtes mentionnant l'accommodement...). Douze de ces conventions ont été passées pour abrégé des procès criminels mineurs (violences [8], rébellion contre les commis des Fermes ou des Devoirs [2] et injures [2]).

³ - Entre autres exemples, on trouve cette annotation sur la chemise entourant une procédure de l'amirauté de Nantes engagée par le capitaine de navire Pierre Micquel en novembre 1775. Après s'être battu sur le port du Pouliguen avec un de ses anciens matelots, l'officier dépose plainte auprès du siège nantais qui entend trois jours plus tard les témoins désignés par le plaignant. Cette information est le dernier document de la procédure qui s'arrête brusquement (plainte et information des 22 et 25 novembre 1775, A.D.L.A., B 4959).

parties s'accordent très souvent pour abandonner la voie judiciaire, sans toutefois prendre la peine de communiquer au greffe une copie de l'acte par lequel elles mettent fin au procès ¹.

b) La survivance des transactions en matière de grands crimes

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les « paix privées » conclues entre les victimes et les auteurs de délits graves ne sont pas totalement proscrites par le droit pénal d'Ancien Régime. Les arrangements sont effectivement interdits par les ordonnances en l'absence de plainte ou de dénonciation, quand ils tendent à cacher le crime aux autorités et à assurer l'impunité au coupable. En revanche, lorsqu'une infraction majeure a été portée à la connaissance des gens du roi, le ministère public est obligé par sa charge d'être partie au procès ². Même après le délai de 24 heures prévu par l'ordonnance, le retrait de la partie privée est souvent admis dans la mesure où il ne referme que le volet civil de l'action judiciaire menée contre l'accusé ³.

Quoiqu'ils ne constituent vraisemblablement qu'une petite partie des transactions réellement passées par les justiciables d'amirauté bretons en la matière, nous avons relevé dix-sept accommodements passés entre des victimes (ou leurs ayants droit) et des accusés poursuivis pour des crimes méritant normalement un procès à l'extraordinaire ⁴. Le premier constat, – *a priori* surprenant –, vient de ce qu'aucun des accusés concernés n'a finalement été

¹ - L'entérinement des transactions privées par les juges n'est d'ailleurs pas une formalité obligatoire pour les parties. A la question « *Est-il essentiel qu'une Transaction soit homologuée par le juge saisi du procès qu'elle termine ?* », Guyot répond : « *Non ; la loi romaine, qu'on vient de citer, décide assez clairement que cela est inutile ; et tel est notre usage* ». Voir GUYOT, *Répertoire...*, *op. cit.*, t. XVII, p. 240, *verbo* « Transaction ».

² - Depuis le XVI^e siècle (ordonnances de Blois [art. 184], Orléans [art. 63]...), les gens du roi sont tenus de poursuivre tous les crimes graves ayant offensé l'ordre public. Même en cas de retrait de la partie civile, le désistement est interdit aux officiers du ministère public qui doivent toujours mener la procédure à terme « *si le crime intéresse la société civile par rapport à la vindicte publique* ». DU ROUSSEAUD DE LA COMBE, *op. cit.*, p. 310-312 ; Daniel JOUSSE, *Traité ...*, *op. cit.*, t. I, p. 576.

³ - Serpillon affirme que les transactions sont normalement impossibles en cas d'assassinat prémédité, de duel, de rapt, de rébellion à justice, d'adultère, de faux et de maquerellage. Comme Jousse, Du Rousseaud de la Combe semble considérer que la partie civile peut toujours renoncer aux réparations qu'aurait prononcées la juridiction par jugement : « *parmi nous, il est permis à la Partie civile de se désister impunément de sa poursuite ; ce qui paroît régulier puisqu'elle ne poursuit que son intérêt civil, & qu'il est permis à chacun de renoncer à ce qui a été introduit en sa faveur (...). Comme aussi il est permis à un accusé de transiger, non seulement de l'accusation sur délits privés, Quoè non ad publicam loesionem, sed ad rem familiarem respiciunt ; (...) mais aussi de tous crimes publics* ». Voir François SERPILLON, *op. cit.*, t. 1, p. 358-359 ; DU ROUSSEAUD DE LA COMBE, *op. cit.*, p. 291-292 ; Daniel JOUSSE, *Traité ...*, *op. cit.*, t. I, p. 604 et s.

⁴ - Sur les vingt-neuf affaires pénales jugées par les amirautés bretonnes où il reste une trace écrite de la transaction passée entre accusés et victimes, dix-sept touchent à des crimes méritant théoriquement peine afflictive (homicide ou tentative d'homicide [10], détournements à bord des prises [2], viol ou tentative de viol [2], mutinerie [1], désertion [1] et enlèvement d'une femme mariée [1]).

condamné à une peine afflictive ou infamante ¹. Si cinq de ces arrangements sont des accords licites passés par des héritiers avec des homicides graciés par lettres de rémission, les douze autres conventions posent plus de questions quant à l'indépendance théorique des actions privées et publiques en matière de crimes graves. Pour y répondre et tenter d'expliquer l'apparente placidité des magistrats d'amirauté, il faut rappeler la nature particulière de ces infractions. Le fait que les affaires de viol ² et d'enlèvement ³ se soient terminées par un accord entre les parties n'est pas forcément une surprise. En dépit d'une législation et d'une doctrine sévères, le règlement amiable accompagne, – voire supplante –, souvent la solution purement judiciaire dans le domaine particulier des affaires pénales touchant aux mœurs ou aux conflits familiaux ⁴. Pour les autres cas, c'est-à-dire les meurtres commis en mer et les crimes plus spécifiquement maritimes, l'attitude conciliatrice des accusateurs et l'immobilisme du parquet trouvent certainement leur explication dans la pénurie de marins dont souffre la France à cette époque. Pour ne pas rendre impossible le recrutement des officiers et des matelots, qui permettent la bonne marche du commerce, de la course et qui

¹ - Sur les dix-sept procédures concernées, cinq sont des affaires d'homicides graciés par lettres de rémission, cinq se terminent par une sentence d'absolution entérinant une transaction et les sept dernières restent sans suite après que les juges aient été avertis du désistement de l'accusation.

² - Le 28 janvier 1708, l'amirauté de Saint-Malo décrète de prise de corps un des officiers majors du navire corsaire malouin *L'Épingle*. La veille, une des passagères de la prise anglaise *Le Jacques*, de White Haven, a accusé Joseph Fauvel de l'avoir forcée à partager sa chambre pendant toute la campagne de course (trois semaines en mer) puis de l'avoir retenue à Terre-neuve – dans les mêmes conditions – au cours des six derniers mois. Rapatriée à Saint-Malo avec l'équipage et les autres passagers de la prise, Eleanor Brown a profité de l'interrogatoire de routine des juges de l'amirauté pour dénoncer les abus de l'officier corsaire et signaler qu'elle était enceinte de ses oeuvres. Trois semaines après le début de l'instruction, un jugement du siège renvoie l'accusé hors-procès et entérine une transaction attribuant 300 livres à la jeune femme pour assurer sa subsistance pendant les couches et faire recevoir l'enfant à l'hôpital de Saint-Malo (sentence du 17 février 1708, A.D.I.V., 9 B 235).

³ - Le 29 juillet 1706, un matelot de Saint-Suliac nommé Pierre Marié porte plainte devant l'amirauté de Saint-Malo contre deux hommes qui l'ont agressé sur la grève de la paroisse. Les assaillants l'ont menacé avec un pistolet puis l'ont bousculé avant de s'enfuir avec sa femme. Cet enlèvement a eu lieu alors qu'elle venait de sortir du couvent où elle avait été « authentiquée » pour avoir eu une relation coupable avec le recteur de la paroisse. Arrêtés dans les jours qui suivent, Julien Chrétienne et Yves Chalot sont en fait deux cousins éloignés qui ont agi à la demande de la mère de l'épouse, pour la protéger d'un mari réputé violent. Quinze jours après le début de l'affaire, Pierre Marié accepte de transiger devant notaire et de se désister de sa plainte contre les 26 livres tournois offertes par les deux accusés (transaction du 14 août 1706, A.D.I.V., 9 B 230).

⁴ - Depuis le XVI^e siècle, les ordonnances royales prévoient le dernier supplice pour les auteurs de viol, de rapt de violence et même pour ceux – ou celles – qui ont « suborné » des fils ou filles mineurs (rappelons que l'édit de février 1556 a fixé la majorité matrimoniale à 25 ans pour les filles et à 30 ans pour les garçons). A l'égard des « séducteurs » par exemple, les juges s'écartent ainsi souvent de la lettre de l'ordonnance de Blois (1579) et de la Déclaration du 22 novembre 1730. Ils s'entêtent à ne prononcer que de simples peines de galère ou de bannissement. En Bretagne, les magistrats s'appuient même parfois sur la coutume pour offrir le choix à l'accusé entre la corde et le mariage avec la fille subornée. L'indulgence des juges dans ce domaine s'explique aussi certainement par le poids des pratiques sociales, plus conciliatrices que répressives. Voir, Jean-Marie CARBASSE, *Histoire...*, *op. cit.*, p. 314 et s.

embarquent en temps de guerre sur les vaisseaux du roi, les considérations économiques et la Raison d'État obligent à fermer les yeux sur de nombreux délits¹. En outre, quoique le pillage des prises et la désertion soient classés par l'ordonnance de la marine parmi les crimes méritant une procédure extraordinaire, ces crimes conservent malgré tout une forte connotation contractuelle et privatiste. Ajoutée aux impératifs stratégiques, cette conception conforte sûrement les magistrats dans l'idée qu'il est inutile d'aggraver les poursuites quand les armateurs et les marins accusés ont trouvé un moyen de s'entendre². Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, la passation d'accords, – clandestins ou officiels –, entre les victimes et les accusés reste donc un moyen efficace, et admis de tous, pour court-circuiter ou limiter la sévérité de l'appareil judiciaire des amirautés. La quasi-indifférence du ministère public des amirautés envers les transactions clandestines et les désistements tardifs s'explique aussi par l'absence de moyens financiers de l'institution. Sachant qu'ils ne seront jamais payés pour

¹ - Le 25 mai 1707, le capitaine du navire corsaire *Le Natal* dépose plainte auprès de l'amirauté de Saint-Malo contre quatre de ses hommes qui se sont embusqués et l'ont bastonné sur la grève du port de Solidor. En quelques jours, trois des accusés sont arrêtés, interrogés et le siège prononce le règlement à l'extraordinaire de leur procès. Le 10 juin, les trois prévenus adressent une requête où ils annoncent qu'ils se sont enrôlés dans la marine royale et qu'ils se sont accommodés avec leur capitaine. En l'échange du remboursement de son épée, de son justaucorps et des frais de géologie, Joseph Lesné s'est désisté de son action criminelle envers les mutins. Les premières conclusions prises le lendemain par l'avocat du roi sont sévères mais plutôt logiques au regard du droit : « *Nous requerons qu'attendu qu'il s'agit du crime qualifié d'un guet a pens et d'une caballe concertée pour assassiner par les dits mathelots leur officier major et meurtre qui mérite destre suivy par les rigueurs de l'ordonnance et suivant l'article sept du titre des mathelots faute audit lesné de suivre l'exécution de de la sentence du règlement à l'extraordinaire et sur son desistement nous soyons subrogés à faire les dittes suites à ses frais* ». Le 15 juillet, le siège rend une sentence en conformité subrogeant l'avocat du roi dans les droits de la partie civile et les confrontations sont organisées le 2 août suivant. Vraisemblablement influencé par le commissaire de la marine ou les armateurs, qui peinent à trouver des matelots pour servir sur les navires engagés dans la Guerre de Succession d'Espagne, l'avocat du roi requiert finalement que les trois détenus soient solidairement condamnés en 100 livres de réparation envers leur capitaine – soit le montant de la transaction – et en 30 livres d'amende envers l'Amiral (conclusions du 11 juin et 18 août 1707, [sentence manquante], A.D.I.V., 9 B 234).

² - Au cours de l'été 1707, le receveur de l'Amiral et les armateurs des navires corsaires malouins *L'Intrépide*, *Le Natal* et *L'Aimable* portent plainte auprès de l'amirauté de Saint-Malo contre les principaux officiers majors des trois vaisseaux. Ceux-ci sont accusés d'avoir détourné à leur profit une partie des marchandises des prises anglo-hollandaises qu'ils ont faites en commun et convoyées jusqu'à Brest et Morlaix. Plus d'un an après le début de la procédure, le capitaine, le second et un lieutenant de *L'Aimable* passent un accord avec les armateurs Lebrun et Rouzier comme en atteste l'acte de désistement sous seing privé déposé à l'amirauté : « *Nous soussignés armateurs des vaisseaux l'aymable et le natal déclarons nous départir et désister de la plainte par nous mise, charges, informations, décrets et toute autre procédure en conséquence contre les sieurs du portail collet et de beaulieu tréoart et roche sans nulle ny aucune réservation consentants à cet effet qu'ils se fassent élargir et justifier desdits décrets contr'eux énoncés et que leurs parts leur soient payées sans pouvoir prétendre autre chose ny aucuns dommages et interests par ce que néantmoins ils payeront ou qu'il leur sera diminué sur leurs parts tous les frais généralement faits contr'eux et leurs complices suivant le mémoire quy leur sera fourny* ». En condamnant solidairement ces trois accusés à la restitution des effets détournés et aux dépens assortis d'une amende de 30 livres envers l'Amiral, la sentence finale ne fait donc qu'entériner l'arrangement conclu avec les armateurs (désistement du 2 septembre 1708 et sentence du 17 janvier 1709, A.D.I.V., 9 B 234).

tous leurs efforts, les gens du roi s'attachent prioritairement à punir les crimes jugés les plus odieux par la société d'Ancien Régime en général, et par les populations du littoral en particulier. Dans les affaires de pillage des prises, de désertion ou de meurtres non prémédités commis en mer, parties civiles et accusés font partie de la communauté des gens de mer qui se connaissent et se côtoient régulièrement. Manifestations d'une délinquance endogène, ces crimes paraissent plus excusables à la société du littoral dont les notables et hommes de loi locaux vont parfois jusqu'à encadrer eux-mêmes les négociations ¹. Contraintes à la mansuétude par le besoin récurrent de l'État en marins expérimentés, animées par une magistrature insuffisamment financée pour mener à terme toutes les procédures qui lui incombent, les amirautés n'ont souvent d'autre choix que d'entériner le règlement privatif des crimes publics voulu par la communauté des gens de mer.

Section 2 : L'attitude des magistrats menant l'instruction criminelle

Comparées aux revenus réguliers que leur procurent les activités de police et les causes de droit privé, les maigres épices et vacations octroyées par le roi pour instruire les crimes freinent indiscutablement le zèle des magistrats d'amirauté. A la différence des présidiaux et des tribunaux douaniers, très occupés par les causes criminelles, les amirautés ne traitent en outre qu'un modeste volume annuel d'affaires pénales. Si l'on y ajoute la fréquence des accommodements, tout cela n'incite guère les magistrats à s'impliquer plus que de raison dans leurs missions répressives. Le parquet des tribunaux maritimes se distingue quant à lui par son attachement quasi obsessionnel à la protection du commerce et de la navigation. Le déroulement des descentes sur les lieux des délits montre également que la pratique criminelle

¹ - Au cours de l'année 1704, la mère d'un matelot du navire *L'Elisabeth* traîne le capitaine et le second devant l'amirauté de Nantes pour répondre du meurtre de son fils, tué au cours du dernier voyage. Les deux accusés ayant pu obtenir des lettres de rémission, la veuve Jegat n'en reste pourtant pas là. Le 26 novembre 1704, elle adresse à l'amirauté une dénonciation signalant un second homicide commis à bord, lors du séjour du navire dans le port de Paimbœuf. Les juges maritimes nantais tardant à agir, elle en appelle au parlement qui, par arrêt du 19 janvier 1705, ordonne à l'amirauté d'informer des faits dénoncés. Sommée par jugement de fournir des preuves, elle fournit au siège des « *deffenses* » où elle explique comment les deux mêmes officiers se sont discrètement accommodés avec la femme d'un certain Bercegay. Venu à Paimbœuf pour voir son frère qui servait comme canonier à bord du navire, le dénommé Bercegay s'était battu avec le second Jean Thomas qui l'avait frappé à la tête avec une barre d'aspect. Son mari étant mort de ses blessures deux semaines plus tard, la veuve Bercegay avait finalement choisi de se taire et d'accepter les vingt écus proposés par le meurtrier. Les termes de l'accord et l'argent lui avaient été remis par les sieurs Jérôme Galliot et Pierre Belliotte, respectivement procureurs fiscaux des vicomtés de Saint-Nazaire et Donges. L'arrangement avait ensuite été discrètement mis par écrit sous les auspices de maître Jean Chauveau, avocat et notaire à Montoir (« *deffenses* » du 14 février 1705, A.D.L.A., B 4936).

des amirautés s'écarte parfois des préceptes de la loi, et ce, dès les premiers temps de l'instruction.

§ 1 – Le *credo* du parquet : protéger l'ordre public, la navigation et le commerce

En l'absence de partie civile déclarée, la poursuite des crimes méritant la vengeance publique incombe toujours au parquet ¹. Cet engagement officiel du ministère public prend toujours la forme d'une remontrance adressée aux juges. En s'inspirant des dénonciations, des plaintes ou des ordres supérieurs qu'il reçoit, l'homme du roi s'efforce de qualifier le crime et d'expliquer en quoi il porte atteinte à l'ordre public et aux intérêts socio-économiques du monde maritime. A défaut de plainte privée, sa « remontrance en forme de plainte » est le document qui fonde l'ensemble de l'action criminelle. Elle guide le juge lors des premiers interrogatoires des accusés, elle est lue aux témoins avant qu'ils ne déposent et elle sert de base aux monitoires qui pourront être publiés dans les paroisses du ressort de l'amirauté. Tout en rappelant les faits et les circonstances du délit qu'il entend poursuivre ², il appuie généralement sa démonstration en mentionnant les textes royaux et les intérêts supérieurs qu'il entend faire respecter. La particularité du ministère public des amirautés ressort lors des poursuites engagées pour punir les vols commis sur les quais et les crimes spécifiquement maritimes. Les gens du roi invoquent presque toujours la protection des armateurs et la sécurité du commerce pour exhorter les juges à appliquer les dispositions de l'ordonnance de la marine. Les remontrants en appellent ainsi à une sévérité exemplaire pour réprimer les barateries de patron ³, les mutineries ¹, les désertions, les pillages de bris ², les échouements

¹ - Ordonnance criminelle du mois d'août 1670, titre III, art. 8 & titre XXV, art. 19.

² - En septembre 1776, le procureur du roi de l'amirauté de Nantes remontre ainsi au siège : « *qu'il a été informé qu'environ les fetes de la pentecote dernière il fut fait un vol avec fracture dans un bateau mouillé au quai joignant l'hotel dieu de cette ville (...) que ce fut après avoir forcé la serrure d'un coffre avec un cizeau qu'on parvint a enlever quatre vingts seize livres d'argent et des effets à l'usage de ce batelier au nombre desquels étoient dix chemises ou environ marquées MB, dix paires de bats de laine (...) les effets dont il est question ont été recelés en différents endroits, notemment chez marguerite guillou et chez pierre brevet cabaretier (...) le nommé guillou, batelier de profession et marguerite guillou sa cousine soupçonnée d'etre sa complice furent conduits aux prisons royaux de cette ville le quatorze et quinze de ce mois. Ces faits s'ils ont vrais, comme il est à croire, méritent la répréhension de la justice* » (remontrance du 17 septembre 1776, A.D.L.A, B 4959).

³ - Au cours d'une perquisition menée en juillet 1698, dans le cadre d'une autre procédure criminelle, l'amirauté nantaise apprend que des marchandises déclarées naufragées en mars 1697 sont stockées dans un entrepôt de la rue de Guérande, à Nantes. Cette découverte fortuite permet de mettre à jour l'escroquerie réalisée l'année passée par le maître de la barque *La Jeanne* de Noirmoutier. Après avoir appareillé pour le Portugal, Guillaume Chesneau a discrètement relâché dans les ports de l'ermitage (à Nantes), Paimbœuf, Saint-Nazaire et dans l'estuaire de la Vilaine où il a revendu les marchandises pour son compte. Pour maquiller son crime, il a ensuite sabordé son navire au large de Belle-Île et déclaré que la marchandise détournée avait été perdue

.../...

de navires³ ou les détournements commis par les corsaires⁴. Lorsque des crimes de droit commun sont commis sur les grèves ou dans les ports, le fondement des remontrances se fait plus classique. Les gens du roi rappellent les faits en insistant particulièrement sur la compétence territoriale exclusive des amirautés. Dans les premières décennies d'existence des tribunaux maritimes bretons, les procureurs du roi contribuent ainsi à consolider les droits de

dans le sinistre. Après avoir rappelé les faits, le procureur du roi remontre «[qu'] *on ne sauroit punir trop sévèrement un crime qui entraîne de si funestes suites, qui est d'un si mauvais exemple dans le négoce de la mer dont la bonne foy est l'ame, qu'il faut un exemple de sévérité pour purger dans le département la fidélité d'un commerce qui est si décrié chez les étrangers, & que le délit de chesneau en faisant sa fortune et celle de ses complices a fait la Ruine de celle de plusieurs hommes qui luy avaient confié des effets* » (A.D.L.A B 4933, remontrance du 16 octobre 1698).

- ¹ - Le 8 avril 1704, le capitaine de la frégate corsaire *Le Duc de Bourgogne* fait son rapport de retour au greffe de l'amirauté de Nantes. Il y dénonce la révolte d'une partie de l'équipage qui s'est soulevé lors d'une relâche dans le port de Muros en Galice. Solidaires de trois de leurs camarades qui ont été mis aux fers pour avoir tenté de désertir, et probablement pressés de rentrer, plusieurs officiers marinières et matelots ont refusé de continuer la course, ce qui a obligé le capitaine à revenir à Nantes. Quelques jours plus tard, le procureur du roi de l'amirauté saisit le siège de cette affaire. Après un propos liminaire où il expose que « *la crainte de dieu* » et les « *loix de la subordination* » régissent la société comme la vie à bord des navires, celui-ci remontre « *qu'au préjudice de ces principes universellement Receus chez toutes les nations a qui la Religion, la morale et la police sont connües les nommés Tanguy de la fosse, René Roualé, Jacques picard [...] sans aucun respect pour le nom de dieu qu'ils ont blasphémé, ont excité des séditions ou les ont appuyées et autorisés pendant la dernière campagne, Refusé d'obéir au capitaine et aux officiers qu'ils sont insultés* ». « *Comme les blasphemes, cet esprit de revolte, la dite faute de subordination, le manquement de respect et d'obéissance qui peuvent faire avorter les desseins les mieux pris et les faire eschouer les armemens les mieux concertez ne doivent pas rester impunis* », le procureur du roi requiert et obtient l'ouverture d'une information contre les mutins (remontrance du 19 avril 1704, A.D.L.A B 4936).
- ² - Après le naufrage du sloop anglais *La Peggy*, dressé à la côte de Plouhinec en février 1776, les officiers de l'amirauté de Quimper descendent sur place pour superviser les opérations de sauvetage. A Audierne, le procureur du roi remontre au juge descendu avec lui que les riverains ont manifestement pillé l'épave et les coffres de l'équipage. Affirmant « *que l'unique moyen darrester de tels vols et pillages, aussi à craindre par les malheureux navigateurs que la naufrage meme et qui se faisoit presque toujours avec la seule difference de plus ou moins de barbarie de la part des riverains, est d'en poursuivre les coupables et les punir de toutes les rigueurs des loix* », il cite l'ordonnance de la marine (titre des naufrages, article 6) et « *à l'effet d'accelerer l'instruction de cette procédure et diminuer les fraix d'information* » il requiert que l'on procède à l'audition des témoins « *de suite et avant le départ de la présente commission* » (A.D.F., B 4475, remontrance du 20 février 1776).
- ³ - Le 25 octobre 1698, le fils du capitaine du navire olonnais *L'Amitié* dénonce au siège nantais le locman responsable de la perte du bâtiment, éventré sur un rocher près de Paimbœuf. Rappelant que les ordonnances de la marine imposent d'être reçu à l'amirauté pour pouvoir servir comme pilote lamaneur, le procureur du roi remontre le lendemain que le coupable est un matelot de Saint-Nazaire nommé André Bauguet qui en fait fonction « *au mépris des loix si sages & importantes pour le commerce* » et « *comme on ne saurait trop punir trop severement cet esprit de Temerité ou de malice qu'il est d'une si grande ordonnance pour le commerce de réprimer* », celui-ci réclame l'ouverture d'une instruction criminelle contre le marinier nazairien (remontrance du 26 octobre 1698, A.D.L.A., B 4933).
- ⁴ - Informé des détournements commis à bord de la prise anglaise *L'Industrie*, capturée par le corsaire malouin *Le François de la Paix* en octobre 1693, le procureur de l'amirauté de Saint-Malo remontre ainsi : « *[qu'] il a été fait des pillages considérables consistant en plusieurs espèce d'or et d'argent, Indigo, dents d'elephant et autres effets et marchandises par les officiers et autres gens de l'équipage tant dudit vaisseau que des autres qui ly ont aidé à faire les dittes prises en quoy les armateurs et le reste dudit équipage souffrent de grands préjudices ainsy que monseigneur le duc de chaulnes dont le dixieme se trouve par ce moiën notablement diminué* » (remontrance du 22 juin 1693, A.D.I.V., 9 B 203).

leur siège en invoquant les ordonnances de la marine de 1681 et 1684, l'édit fondateur de juin 1691 ou la déclaration royale du 31 janvier 1694¹. Certaines réquisitions montrent enfin que les gens du roi tentent parfois d'agir à titre préventif, pour éviter que survienne un accident² ou qu'un crime grave ne soit commis. En 1776, par peur que le navire anglais *La Judith* soit attaqué à sa sortie de la Loire, le procureur du roi de l'amirauté de Nantes requiert ainsi que l'huissier visiteur du siège descende à Paimbœuf pour inspecter et immobiliser un navire soupçonné d'être aux mains d'*Insurgents* américains³.

§ 2 – Les premiers dysfonctionnements révélés par les « descentes » de justice

A la demande des gens du roi qui comparaissent pour les avertir, les juges d'amirauté prévenus d'un délit sont tenus par l'ordonnance de 1670 de descendre sur les lieux pour constater officiellement le crime, entendre les premiers témoins et effectuer tous les relevés matériels utiles à l'enquête⁴. Conséquence de l'étendue du territoire des amirautés bretonnes, ces sorties peuvent aussi bien mener les officiers sur les quais de leur ville, à deux pas du palais, qu'aux confins du ressort. Que ce soit en matière de meurtre ou de pillage de bris, les

¹ - En juillet 1723, le procureur du roi de l'amirauté de Saint-Malo remontre au lieutenant général que le gardien du fort de la pointe de la Varde vient de mourir des blessures. Selon lui, la mort de Richard Le Mesle résulte des coups que lui a donnés son beau-frère sur la grève du Sillon et sur les quais de Saint-Malo. Pour enlever l'affaire au sénéchal de la juridiction ordinaire de Saint-Malo, qui a fait lever le corps deux jours plus tôt, le procureur du roi invoque l'ordonnance de 1681 et la déclaration royale du mois de janvier 1694 confirmant les prérogatives criminelles des amirautés bretonnes. Il requiert en outre qu'il soit descendu au cimetière de la ville pour exhumer le corps et effectuer une nouvelle autopsie au nom de l'amirauté (remontrance du 2 juillet 1723, A.D.I.V., 9 B 268).

² - Après expertise, une ordonnance de l'amirauté de Nantes du 15 février 1785 décide de la destruction d'un lot de chanvre avarié provenant du navire russe *La Dame Hélène*. Alors qu'un huissier du siège s'appêtait à le brûler, une partie du lot est subrepticement déchargée de sa toue et emportée par un groupe de portefaix. Quoiqu'il soit malaisé de parler de vol pour des marchandises vouées au bûcher, le procureur du roi entreprend malgré tout des poursuites en affirmant « [qu'] *il est très intéressant de découvrir le plus promptement les auteurs de ce délit qui sont d'autant plus coupables qu'ils ne peuvent espérer faire avec ce chanvre que de très mauvais cordages qui en rompant au moindre effort pourroient mettre la fortune et la vie de plusieurs citoyens en danger* » (remontrance du 14 mars 1785, A.D.L.A B 4965).

³ - Le 21 février 1776, le capitaine du navire anglais *La Judith* déclare au commissaire général de la marine de Nantes qu'il craint d'être attaqué par un navire ancré près du sien, à Paimbœuf. Selon lui, *L'Aimable Marie* navigue sous un faux pavillon français, pour le compte des rebelles de Nouvelle-Angleterre. Ceux-ci auraient déjà tenté de débaucher ses hommes d'équipage pour l'affaiblir et ils auraient pour projet de l'attaquer à sa sortie de l'estuaire. Le lendemain, le procureur du roi de l'amirauté requiert que l'huissier visiteur du siège se rende à bord de *L'Aimable Marie* pour vérifier les papiers et la nature exacte de sa cargaison (remontrance du 22 février 1776, A.D.L.A B 4960).

⁴ - « *Les juges dresseront sur le champ et sans déplacer procès-verbal de l'état auquel seront trouvées les personnes blessées, ou le corps mort, ensemble du lieu ou le délit aura été commis, et de tout ce qui peut servir pour la décharge et conviction. Les Procès-verbaux seront remis au Greffe dans les vingt-quatre heures ; ensemble les armes, meubles, hardes, qui pourront servir à la preuve, et feront ensuite partie des pièces du procès* ». Ordonnance criminelle du mois d'août 1670, titre IV, article 1 & 2.

procès-verbaux de descente rédigés à cette occasion expliquent souvent pourquoi la machine judiciaire des amirautés se grippe parfois dès les premiers temps de l’instruction.

a) *La répugnance des juges d’amirauté à instruire hors de leur ville*

En principe, les juridictions d’amirauté devraient toujours dépêcher leur lieutenant criminel, le procureur du roi, le greffier et un huissier sur les lieux d’un crime. En fait, la pratique montre que si les officiers supérieurs descendent en personne sur les quais de leur ville, ils refusent régulièrement de se déplacer pour enquêter sur les côtes des paroisses éloignées du siège. Lorsqu’ils sont absents ou occupés à des affaires plus lucratives, telles que les causes privées ou l’instruction des prises, les gens du roi sont remplacés par leur substitut ou par un avocat postulant au siège. Ce suppléant adresse les premières remontrances au siège et représente le ministère public au cours de la descente. Guère plus motivés par ce type d’enquêtes, les lieutenants invoquent souvent les affaires en cours ou leur santé pour renvoyer la commission vers les simples conseillers¹. Selon que les modestes vacations versées par les receveurs du domaine les intéressent ou non, les simples conseillers peuvent accepter la délégation ou tenter, eux aussi, de se déporter vers les avocats inscrits au tableau de la juridiction². Ces cascades de déports plus ou moins abusifs sont souvent la première cause retardant l’instruction des crimes commis à l’extérieur des villes d’amirauté. Outre le temps

¹ - Le 3 avril 1737, le procureur du roi de l’amirauté de Nantes est prévenu qu’un meurtre vient d’être commis à Paimbœuf. Le corps d’un matelot nommé François Armély a été retrouvé sur la grève du port, lardé de coups de couteau. Le procureur comparait aussitôt au siège pour réclamer une descente à Paimbœuf. Le jour-même, le lieutenant général, le lieutenant particulier et le conseiller Lemaire se déportent successivement. Probablement sous la pression des autres juges, le lieutenant particulier Guillermo finit par accepter de descendre le lendemain. Il ne part cependant que le jour suivant, le 5 avril, à bord d’une barge qui le dépose à Paimbœuf à 9 heures du soir. Le cadavre n’est donc exhumé et autopsié que le 6 avril (procès-verbal de descente du 3 au 10 avril 1737, A.D.L.A B 4948).

² - Le 13 novembre 1773, le procureur du roi de l’amirauté de Morlaix reçoit la dénonciation d’un habitant de Pleumeur-Bodou, près de Lannion. Louis Melot signale le meurtre de son frère François, tué sur la côte en août dernier. Le procureur de l’amirauté se déporte vers son homologue de la sénéchaussée ordinaire de la ville qui adresse une remontrance au lieutenant général de l’amirauté le 20 novembre. La demande visant à descendre sur les lieux pour exhumer et autopsier le corps est rejetée par le lieutenant général de l’amirauté qui, comme le procureur, invoque sa « maladie » et se déporte vers le sénéchal ordinaire. Autorisé par le parlement à se substituer aux juges d’amirauté en cas d’empêchement, – au détriment des avocats qui ne l’ont pas oublié –, le sénéchal prétexte sa « mauvaise santé » pour refuser à son tour la commission. La remontrance échoit ensuite au lieutenant particulier, qui n’en veut pas, puis elle passe entre les mains de onze avocats morlaisiens qui se déportent tous. Considérant « *que messieurs les juges royaux de morlaix se sont fait autoriser a connoistre des affaires de l’amirauté preferablement aux avocats posutlants et qu’ils connoissent effectivement des affaires qui leur paroissent bonnes* », l’ancien des avocats a ainsi déclaré « *ne vouloir accepter la corvée dont il s’agit* ». Le 25 novembre suivant, les officiers de la cour royale de Morlaix acceptent finalement de descendre sur les lieux pour exhumer et faire « visiter » le cadavre de Louis Melot (déports du 21 au 24 novembre 1773, A.D.F., B 4227).

perdu à trouver un juge ou un gradué prêt à accepter la commission, les distances et la lenteur des transports compromettent aussi l'efficacité des tribunaux maritimes. Qu'ils louent des chevaux ou qu'ils embarquent sur les chaloupes des pêcheurs et des bateliers locaux, ces messieurs de l'amirauté mettent généralement deux, trois voire quatre jours pour arriver à destination. Ce différé empêche bien sûr de collecter des preuves « fraîches », mais il affaiblit également l'autorité de l'amirauté sur les paroisses excentrées du ressort. En cas d'homicide, la putréfaction rapide des corps pousse régulièrement les riverains à les enterrer ou à se tourner vers le juge seigneurial. Les « visites » se font alors au cimetière sur des cadavres décomposés, dont certains ont déjà été autopsiés sur ordre des juges locaux ¹.

b) Les levées de cadavres, enquêtes criminelles ou simples corvées sanitaires ?

Lever les cadavres retrouvés sur la grève et expliquer les causes de leur mort est certainement l'une des tâches les plus ingrates dévolues aux amirautés par l'ordonnance de la marine ². Suite aux naufrages, aux épidémies ou aux combats menés en temps de guerre, les flots rejettent périodiquement les corps de marins ou de passagers péris en mer. Même sur les berges des fleuves soumis à l'influence de la mer, les corps déposés par le courant peuvent provenir de contrées lointaines situées en amont ou en aval du lieu de leur découverte. Pour les juges maritimes, cette mission revient donc souvent à constater la mort de personnes inconnues et à les faire inhumer pour prévenir les risques épidémiques. Les magistrats d'amirauté affichent ainsi un mépris à peine voilé pour cette tâche peu engageante, fastidieuse et, – comble de tout –, mal payée par les receveurs du domaine. Les documents indiquent même que certains officiers vont parfois jusqu'à accorder les permis d'inhumer sans descendre sur les lieux. Ces abus restent toutefois rares et semblent surtout avoir été le fait des derniers magistrats du siège de Saint-Brieuc ³. La pratique permet en fait de distinguer deux

¹ - A la fin du mois de février 1694, l'avocat du roi de l'amirauté de Saint-Malo demande au lieutenant général de descendre à Cancale pour enquêter sur la mort d'un gentilhomme retrouvé sur la grève du port de La Houle. Alors qu'ils entendent sommairement la femme du défunt et les premiers témoins, le procureur fiscal de la juridiction de Plessix-Bertrand surgit pour contester la compétence de l'amirauté et prévenir que le sénéchal mène déjà l'instruction de l'affaire. Selon lui, Louis Flambart a été reçu les coups d'épée qui l'ont tué sur le chemin de Cancale à Pontorson. En dépit de ces protestations, l'amirauté exhume et autopsie le cadavre, qui est ainsi visité une seconde fois, avant de décréter le pise de corps le suspect désigné par les témoins (procès-verbal de descente du 23 février 1694, A.D.I.V., 9 B 207).

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre II, article 8 & *ibid.* livre IV, titre IX, article 32

³ - Parmi les rares archives de l'amirauté de Saint-Brieuc, les liasses contiennent encore les procès-verbaux et les .../...

cas de figure. Lorsque la victime retrouvée sur la grève est connue des riverains, l'amirauté mène une véritable enquête sur les lieux où elle descend. Le travail est en partie facilité par la coutume qui veut qu'une véritable cohue entoure alors les juges. Si elle gêne la progression des officiers et piétine allègrement les lieux ¹, la foule assemblée reste une source de renseignements pour les magistrats qui manquent rarement d'interpeller la « populace ». Les badauds apprennent ou confirment aux juges l'identité du mort ² et certains leur soufflent même le nom des suspects qu'accuse la rumeur publique ³. En revanche, si le cadavre n'est pas connu de la population environnante ou si son état n'a pas permis de l'identifier, les officiers de l'amirauté ne trouvent pas grand monde sur les lieux. La mort d'un inconnu, fut-elle suspecte, n'intéresse visiblement ni les riverains, ni les juges d'amirauté. Pressés d'expédier la corvée, les tribunaux maritimes ne consacrent guère de temps à enquêter sur la mort d'un cadavre inconnu ou méconnaissable. Quand elle a lieu, l'information se résume en une rapide audition des voisins ou des inventeurs du corps. Certains médecins et chirurgiens facilitent parfois le laxisme des juges en déclarant leur incapacité à connaître la cause de la mort ou en concluant opportunément à un décès accidentel ⁴. Lorsque les autopsies et les

correspondances concernant les levées de cadavres effectuées de 1781 à 1790. Les documents montrent que le lieutenant général Dubois de la Villabel, le procureur du roi Gaultier et les avocats qui les suppléent accordent régulièrement des permissions d'inhumer par simple retour de courrier. Sur la foi des témoignages rapportés par les hommes d'église qui écrivent pour signaler la découverte d'un corps sur la grève de leur paroisse, les permis d'inhumer sont parfois délivrés sans plus de formalités (A.D.C.A., B 3752-3761).

¹ - Suite à la découverte du corps du père O'Neil, retrouvé sans vie sur la grève du port de Nantes au début du mois de septembre 1771, l'amirauté descend pour lever et visiter le corps du prêtre qui a été battu et noyé dans le fleuve. Le rédacteur du procès-verbal indique « [qu'] attendu la prodigieuse quantité de spectateurs qu'il y a sur le rivage et l'impossibilité de les faire écarter nous avons fait transporter ledit cadavre en l'hotel de la bourse, ou étant nous l'avons fait dépouiller de ses vêtements » (procès-verbal de descente du 6 septembre 1771, A.D.L.A B 4957).

² - Le 17 août 1723, le procureur du roi de l'amirauté de Quimper reçoit la dénonciation d'un habitant des Plomeur qui lui signale le meurtre d'un habitant de la paroisse. Au cours d'une altercation entre des riverains qui se disputaient des barriques de vin venues à la côte, le dénommé Hervé Larnicol a été violemment frappé à la tête et il est mort de ses blessures. Comme ils travaillent alors au sauvetage d'un navire naufragé à Kerity, tout près de Plomeur, les officiers de l'amirauté se rendent immédiatement sur les lieux. Arrivé sur place, le lieutenant indique « [qu'] ayant remarqué qu'il avoit l'œil droit presque hors la teste et remply de contusions, nous aurions aussi trouvé dans l'aire ou est ladite grange une grande quantité de monde auxquels demandé s'ils connoissoient ledit cadavre et s'ils le connoissoient pour estre un homme querelleur et ont repondu quelles le connoissoient fort bien pour estre le cadavre de hervé larnicol de kerurogez en plomeur et pour estre homme de bon comportement » (procès-verbal du 17 août 1723, A.D.F., B 4448).

³ - Après la mort d'un irlandais nommé Walter Butler, tué d'un coup d'épée sur la grève du Sillon en août 1692, le conseiller Gardin et l'avocat du roi de l'amirauté de Saint-Malo descendent sur les lieux pour élucider l'affaire. « Ayant demandé aux personnes assemblées sur le lieu s'ils avoient connoissance de l'homicide dudit butler », il se présente à eux une « Delle Besry Irlandoise habituée en cette ville (...) qui nous a dit cognoistre ledit butler et avoir appris que celui qui lavoit tué estoit le sieur patrixe lambert » (procès-verbal du 26 août 1723, A.D.I.V., 9 B 201).

⁴ - Lors d'une descente effectuée sur la grève de la paroisse de Saint-Cast, en août 1781, les chirurgiens-jurés
.../...

dépositions n'ont rien donné, les juges se contentent de faire enterrer le corps, sur place ou dans le cimetière de la paroisse concernée, puis ils rebroussement chemin sans plus y penser. Si les insuffisances de la médecine légale du temps et le manque de moyens de l'institution expliquent assez bien ces classements sans suite, cette police sanitaire expéditive a toutefois du assurer l'impunité à plus d'un meurtrier.

c) **La difficulté de poursuivre les pilleurs tout en dirigeant le sauvetage du bris**

Au cours des procédures particulières liées aux naufrages, les magistrats doivent veiller à la sauvegarde des équipages et au sauvetage des débris jetés à la côte. L'ordonnance de la marine leur impose ainsi de réprimer les violences et les déprédations que pourraient commettre les riverains. La pratique montre toutefois les difficultés qu'éprouvent les juges maritimes pour remplir ces deux missions concomitantes. Le premier problème tient au laps de temps dont ont besoin les officiers d'amirauté pour parvenir sur les lieux des naufrages. Entre le moment du sinistre et leur arrivée effective sur les côtes, il s'écoule des heures, voire des jours, qui sont largement mis à profit par les pilleurs. Quand les envoyés de l'amirauté parviennent à destination, la frénésie des riverains n'est d'ailleurs pas toujours retombée et certains continuent à œuvrer au nez et à la barbe des officiers¹. Au cours des nuits suivant les sinistres, les plages jonchées de bris restent des endroits dangereux où les officiers de l'amirauté n'osent guère se risquer². Le pillage s'y prolonge et les corps de garde établis pour

briochins écrivent ainsi dans leur rapport : « on nous a présenté un cadavre de sexe masculin, procédant à l'examen nous avons remarqué toute la boîte osseuse fracturée et le cerveau sortant par différents endroits, ce qui nous prouve qu'il est tombé sur des rochers, ce qui nous a paru la cause de la mort » (procès-verbal des chirurgiens du 22 août 1781, A.D.C.A., B 3752).

¹ - Après le naufrage du navire *La Sainte-Anne*, du Pouliguen, drossée à la côte de Moustierlin à la fin du mois de mars 1728, la population des paroisses environnantes s'est littéralement jetée sur les débris de l'épave et de la cargaison. Arrivés sur les lieux le 28 mars, le lieutenant général de l'amirauté de Quimper écrit le lendemain : « qu'après le départ dudit greffier un nombre infiny de gens tant hommes que femmes se sont randus à la cote et quelques soins que nous nous soyons donnés pour empêcher le pillage il sen est toutefois fait plusieurs devant nous jusqua mesme a deffoncer deux barriques de vin blanc et un baril de gouldron que lesdits particuliers ont enlevé tant dans des sceaux pots et autres vases sans que par nos menaces et autrement nous ayons pu y remedier ny meme reconnoître lesdits particuliers attendu que ceux qui ne commettoient pas ce pillage disoit aussy ne les point connoître et que le procureur terrien dans ce temps netoit pas encore arrivé » (procès-verbal de descente du 27 mars au 2 avril 1728, A.D.F., B 4339).

² - Prévenus qu'un navire inconnu de 120 tonneaux s'est brisé sur la grève de Crozon le 16 janvier 1774, les officiers de l'amirauté de Quimper y parviennent trois jours plus tard. Après avoir recueilli le rapport du commis au greffe de Camaret et du sous-brigadier des Fermes, le lieutenant particulier et l'avocat remplaçant le procureur du roi tentent de réquisitionner plusieurs charretiers locaux pour aller chercher un câble du navire qui a été mis de côté par les employés des Fermes, « Mais lesdits charretiers leur répondirent quil

.../...

garder les effets naufragés sont régulièrement attaqués par des bandes de riverains, souvent ivres, armés de pierres et de bâtons ¹.

Avant l'instauration d'un semblant d'ordre par les gens de l'amirauté, de nombreux habitants ont participé à la curée du pillage. L'autre difficulté vient donc de l'ambiguïté qui entoure la plupart des riverains réquisitionnés pour récupérer et stocker le bris. Dans les régions propices aux naufrages, comme la Cornouaille ou le Léon, le pillage est l'affaire de tous. Il est alors bien rare que les sauveteurs employés par l'amirauté n'aient pas auparavant travaillé pour leur propre compte. Soucieux de ne pas se priver du soutien d'une population dont ils ont besoin pour collecter les effets naufragés, – et assurer la réalité du droit de bris régalien –, les magistrats hésitent souvent à mener de front les opérations de sauvetage et les poursuites criminelles normalement encourues par les pilleurs. Certains abandonnent même leur mission répressive et choisissent de ne pas engager d'action criminelle contre les pilleurs de bris dont ils décrivent pourtant les méfaits dans leur procès-verbal de descente ². D'autres préfèrent limiter leur action sur le terrain aux seules opérations de sauvetage et remettre à plus tard l'ouverture de l'information criminelle ³. Si elles facilitent le ramassage du bris et les

faisoit nuit et que la vie de quiconque iroit à cette heure pour sauver ledit cable et le transporter a camaret, seroit exposée au milieu du peuple, qui étoit occupé au pillage dudit navire » (procès-verbal de descente du 19 au 21 janvier 1774, A.D.F., B 4473).

¹ - Le 6 décembre 1728, le recteur de Tréguennec écrit aux magistrats de l'amirauté quimpéroise pour signaler l'échouement sur les côtes de sa paroisse du navire danois *Le Prince Royal*. Dès l'arrivée des officiers, les gardiens établis par le procureur terrien de la paroisse se plaignent d'avoir été attaqués la nuit précédente par « *un nombre infiny de personnes* ». Bien que le lieutenant général ait ordonné au procureur terrien de fournir de la poudre et des plombs aux gardiens, les attaques se répètent toutes les nuits suivantes. Au matin du 9 décembre, le greffier note ainsi que les gardiens ont été « *assommés de coups de pierre [...] que mesme un des gardiens nous auroit fait voir un œil presque hors la teste d'un coup de pierre qu'il avoit receu* ». Interrogés par les magistrats, ceux-ci affirment qu'ils ont du tirer en l'air « *pour leur faire peur nosant point tirer sur eux [les agresseurs] crainte de les tuer parce que sils en avoient tué quelques uns cette multitude de monde se seroit jetté sur eux et les auroit assommé mesme tous égorgé et le pillage auroit été plus grand* » (procès-verbal de descente du 7 au 18 décembre 1728, A.D.F., B 4339).

² - Regroupées sous la mention « naufrages », on trouve ainsi aux archives départementales du Finistère soixante-six liasses contenant des procédures de sauvetage de bris instruites par l'amirauté de Quimper entre 1724 et 1791 (cotes B 4336 à B 4401). Séparées des minutes criminelles du siège (conservées sous les cotes B 4446 à B 4484) parce qu'elles contiennent peu de procédures proprement pénales, ces archives décrivent pourtant des agissements très similaires aux pillages criminellement poursuivis. A titre d'exemple, on peut citer la procédure engagée suite au naufrage du navire du Croisic *La Catherine*, échoué à la côte de Plouhinec le 19 décembre 1742. Trois jours après le sinistre, les officiers de l'amirauté de Quimper arrivent sur les lieux où ils interrogent le maître du navire, le procureur terrien et le gardien établi pour protéger l'épave. Tous trois déclarent qu'une foule de paysans est apparue au bord de la falaise dès que les recteurs de Plouhinec et Poulgoazec ont quitté les lieux du naufrage. Le visage masqué par « *des poches qu'ils avoient par dessus la teste* », des riverains armés de bâtons ont ensuite attaqué la tente des gardiens à la tombée de la nuit pour y dérober du bris, des victuailles et des vêtements (procès-verbal de descente du 21 au 24 décembre 1742, A.D.F., B 4353).

³ - Le 30 novembre 1716, un navire hollandais s'échoue sur la grève de Beuzec Capacaval, près de La Torche de .../...

restitutions volontaires, ces poursuites à retardement hypothèquent en revanche les chances de pouvoir effectivement arrêter et punir les pilleurs. Pragmatique, l'amirauté de Quimper semble aussi avoir tenté d'ouvrir une troisième voie en matière de répression des pillages. Entre 1728 et 1774, plusieurs procès-verbaux montrent que les officiers cornouaillais tentent de régler la question sur le champ, au petit criminel. Après une rapide information, les riverains et les sauveteurs convaincus d'avoir pillé du bris sont sommairement jugés et condamnés à des peines d'amende envers l'Amiral ¹.

Section 3 – De la difficulté d'instruire des crimes sur les côtes du royaume

Court-circuitée par la préférence des plaignants pour le règlement privé des conflits, entravée par le dédain des magistrats pour certaines affaires, la justice pénale des amirautés doit également surmonter les difficultés inhérentes aux coutumes et aux modes de vie du monde qu'elle entend régir. Le monde maritime et les sociétés du littoral se prêtent assez mal aux exigences formelles de la procédure criminelle de l'ordonnance de 1670. Solidarités locales, méfiance rurale vis-à-vis des lointaines institutions urbaines, absences cycliques des hommes vivant de la mer, les mentalités et les pratiques des populations bordières gênent indubitablement les amirautés. Ces problèmes apparaissent notamment au cours de l'information des crimes, où transparaît la plus ou moins bonne volonté des témoins appelés à déposer. Pour les mêmes raisons, les amirautés peinent également à mettre la main sur les accusés visés par les procédures. Ceux-ci sont souvent les Arlésiennes de l'instruction et leur absence tend à décrédibiliser les poursuites entamées par les tribunaux maritimes.

Penmarch. Jaugeant plus de 400 tonneaux, le *Saint-Jacques* de Rotterdam est éventré par le choc et toute la cargaison qu'il a chargée en Espagne sombre ou s'éparpille sur la côte, à perte de vue (sel, balles de laine, barils d'huile et de vin de Malaga, caisses d'oranges, de citrons, d'olives...). Présents sur les lieux pendant dix jours, les officiers de l'amirauté de Quimper encadrent les opérations de sauvetage du bris dont la majeure partie est entreposée dans la chapelle de la paroisse. Interrogés dès le 2 décembre sur les circonstances du sinistre, le capitaine et les cinq autres marins hollandais à avoir survécu signalent le pillage auquel se sont livrés des centaines de riverains. Le procureur du roi n'adresse pourtant pas de remontrance au siège avant le 12 février 1716 suivant. Il agit alors sur l'ordre du procureur général du parlement auquel les propriétaires de la cargaison ont vraisemblablement dénoncé les pillages (procès-verbal du 1^{er} au 10 décembre 1716 et remontrance du 12 février 1717, A.D.F., B 4446).

¹ - Suite au naufrage du navire *L'Anne* de Londres, perdu au large de Plouan le 20 janvier 1728, les officiers du siège quimpérois descendent à la côte pendant une semaine pour récupérer le bris et limiter les pillages. Les perquisitions opérées chez certains riverains ayant permis de retrouver des effets naufragés (coffres, habits, planches, vin, livres imprimés en Anglais, amandes...), cinq paroissiens de Tréguennec sont décrétés d'ajournement et interrogés. Deux d'entre eux sont sommairement condamnés en trois livres d'amende pour « avoir laissé leur domestique aller à la cote » (procès-verbal du 21 au 28 janvier, interrogatoires et sentence du 26 janvier 1728, A.D.F., B 4339).

§ 1 – Les informations criminelles menées par les amirautés

Sous l’Ancien Régime, identifier, trouver et faire comparaître des témoins directs est une tâche complexe dévolue au ministère public ou aux parties civiles chargées d’administrer la preuve. Au cours des procès criminels menés devant les amirautés, plusieurs difficultés propres au monde maritime empêchent les magistrats d’appeler devant eux tous les témoins. Une fois assignés, les témoins sont entendus par les juges qui doivent faire la preuve de toute leur habileté pour obtenir le maximum de renseignements. A ces procédés d’information classiques, la police de l’amirauté sur les équipages de la marine marchande ajoute deux sources de témoignages inconnues des autres juridictions : les instructions faites en mer par les officiers majors et l’interrogatoire de routine imposé aux équipages naufragés ou capturés à bord des prises.

a) Les obstacles empêchant la collecte normale des témoignages

A moins que la victime ou le dénonciateur n’aient déjà fourni une liste de témoins, les procureurs des parties civiles et les gens du roi doivent toujours mener une enquête préalable pour connaître le nom des éventuels témoins. De nombreuses affaires criminelles montrent que la population refuse régulièrement de collaborer avec la justice. Pour lutter contre ce premier réflexe qui scelle les lèvres des témoins, les juges d’amirauté doivent fréquemment autoriser les parties poursuivantes à publier des lettres monitoriales¹. Jouant sur le fort sentiment religieux des habitants du littoral², la crainte des censures de l’Église est le

¹ - Publiés par trois dimanches consécutifs aux prônes des messes paroissiales, les monitoires sont lus aux fidèles par les ecclésiastiques donnant l’office. Dans les semaines suivantes, un réagrave est publié dans les mêmes conditions pour prononcer l’excommunication des témoins qui auraient gardé le silence. D’après l’ordonnance de 1670 (titre VII, art. 10) et les pénalistes du XVIII^e siècle, les témoins doivent faire une première déposition au curé. Celui doit prendre en note les révélations obtenues puis renvoyer le tout, sous pli cacheté, au procureur du roi ou au procureur de la partie civile. En Bretagne, et dans certaines autres provinces, l’usage voulant que les curés ne rédigent pas les déclarations de leurs paroissiens s’est maintenu. Dans ses régions, ceux-ci se contentent donc de renvoyer au greffe le nom et le domicile des témoins « *venus à révélation* ». Voir MUYART DE VOUGLANS, *Instruction criminelle suivant les lois et ordonnances du royaume*, Paris, 1762, p. 292 ; JOUSSE, *Traité ..., op. cit.*, t. II, p. 119 et s.

² - Entretien par l’aura maléfique traditionnelle de l’océan et par les dangers bien réels qu’il fait courir aux marins, la foi et la pratique de rites religieux font partie intégrante de la vie des gens de mer de l’ancienne France (noms de navires, chapelles et oratoires dévolus aux saints protégeant les navigateurs, marins embarquant avec eux divers objets votifs, etc.). Sur les pratiques religieuses des populations maritimes, voir Michel MOLLAT, « Les attitudes religieuses des gens de mer devant le danger et la mort », *Ethnologie française*, t. 9, n° 2, avril-juin 1979 ; Alain CABANTOUS, « Espace maritime et mentalités religieuses », *Mentalités, Mentalities*, n° 1, 1982, p. 4-12 ; du même : *Dix mille marins face à l’océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794). Etude sociale*, éd. Publisud, Paris, 1991, p. 437 et s.

meilleur moyen pour les juges de lever « l'omerta » protégeant les coupables. Tout au long du siècle d'existence des amirautés bretonnes, les monitoires gardent la faveur des gens du roi et des parties civiles qui les utilisent sans discontinuer jusqu'à la fin de l'Ancien Régime ¹. De tous les crimes jugés par les tribunaux maritimes, le meurtre, le pillage de bris, le vol, l'infanticide, le détournement de cadavres et le pillage à bord des prises sont les délits qui les obligent le plus souvent à brandir la menace d'excommunication ². L'efficacité ou l'insuccès d'un monitoire est d'ailleurs un indicateur intéressant des solidarités locales et de la perception qu'ont les habitants de l'infraction poursuivie. Ainsi, les appels à témoins lancés pour élucider les infanticides et réprimer le pillages des prises donnent-ils bien peu de résultats. La population du littoral semble implicitement solidaire des filles-mères et peu soucieuse des pertes occasionnées aux armateurs corsaires ³. Pour les vols commis sur les quais et les meurtres perpétrés en mer ou aux colonies, les monitoires sont un peu plus efficaces mais restent d'un rapport aléatoire. En revanche, les meurtres commis sur la grève et les délits suivant les naufrages poussent souvent les témoins à se faire connaître auprès de leur curé. Alors qu'on aurait pu penser que les communautés se resserreraient pour protéger leurs membres après les naufrages, le succès de certains monitoires montre que ces procédures sont aussi une occasion de régler de vieux comptes ou de nuire aux pillers qui ont trop profité de l'aubaine au goût de leurs voisins.

Un deuxième facteur handicapant pour les amirautés vient de l'absentéisme cyclique de la plupart des gens de mer ⁴. De nombreuses informations imposant la comparution de

¹ - En dépit de la laïcisation progressive des esprits et des institutions constatée au XVIII^e siècle, la procédure d'appel à témoins assortie de sanctions religieuses est toujours utilisée dans les premiers temps de la Révolution. Au cours des six affaires de grand criminel instruites par l'amirauté de Nantes pendant l'année 1790 (Homicide [2], vol sur les bateaux [2], émeute [1] et détournement de cadavre [1]), le parquet et les parties civiles ont ainsi recours aux monitoires à quatre reprises (A.D.L.A., B 4970).

² - Voir annexes, n°5 à 8

³ - Le 22 avril 1694, le propriétaire et armateur du navire corsaire *La Ville de Saint-Malo* porte plainte auprès de l'amirauté malouine contre deux de ses officiers majors. Josselin Gardin de la Chesnais accuse le second et un volontaire d'avoir pillé la chambre du capitaine de la prise anglaise *Le marchand de Chine* (argent, poudre d'or...). La première information n'ayant rien donné, il obtient qu'un monitoire soit publié à Saint-Malo par trois dimanches consécutifs. Cet appel à témoins est un échec total puisque aucun paroissien malouin ne demande à être inscrit sur la liste des témoins (monitoire du 4 mai 1694, A.D.I.V., 9 B 208).

⁴ - Les historiens du monde maritime s'accordent à considérer qu'il existe véritablement une "culture de l'absence", propre aux sociétés du littoral, où les femmes assument seules la plupart des tâches incombant habituellement aux hommes (nécessité d'un emploi rémunéré, gestion de l'argent du ménage et même négociations pour le mari des contrats d'engagement, démarches auprès des bureaux des classes pour éviter ou retarder la levée, requêtes adressées aux armateurs pour toucher les gages impayés, etc.). Voir Gérard LE BOUEDEC, *Activités maritimes, op. cit.*, p. 288-298 ; Alain CABANTOUS, *Dix mille marins..., op. cit.*, p. 290-298.

marins ou d'officiers navigants sont ralenties par l'éloignement des hommes employés par la Royale, la course, la pêche hauturière ou les voyages au long cours. Lors des enquêtes menées sur les délits commis en mer ou aux colonies, les membres d'équipage du navire concerné sont les seuls à pouvoir témoigner. Leur absence prolongée freine, voire condamne, donc une bonne part des investigations menées en la matière ¹. Le formalisme des affaires réglées à l'extraordinaire voulant que les témoins soient récolés et confrontés aux accusés, les juges maritimes doivent souvent prendre la précaution de récoler et de confronter les témoins avant qu'ils ne reprennent la mer ². Généralement fortuite ou accidentelle, cette absence des marins est parfois même organisée par les prévenus. Plusieurs affaires montrent que les maîtres de navire et certains officiers prennent soin de congédier les hommes d'équipage dès leur retour, pour éviter que les armateurs puissent trop facilement prouver les barateries frauduleuses ou les détournements perpétrés à bord des prises ³.

Dernière grande difficulté rencontrée par les juges maritimes : l'ampleur même des certaines des informations criminelles qui leur échoient. Lorsqu'elles doivent enquêter sur des affaires ayant impliqué des dizaines, voire des centaines de personnes, les amirautés peinent à entendre la masse des témoins appelés à comparaître par les parties poursuivantes. Commis par plusieurs centaines d'habitants, les pillages de bris collectifs et les émeutes nées sur la

¹ - Le 15 novembre 1736, la mère d'un matelot du navire *L'Aurore* porte plainte auprès de l'amirauté de Nantes. Elle poursuit le capitaine, le second, le chirurgien et le cuisinier qu'elle accuse du meurtre de son fils, mort de fièvre à Saint-Domingue après avoir été corrigé à coups de fouet. Du 17 au 22 novembre, elle assigne trois témoins qui sont entendus par le magistrat instructeur. La procédure reste toutefois sans suite après que le siège a constaté l'absence de tous les autres témoins convoqués par la partie civile (jugement de défaut contre les témoins vacants du 3 décembre 1736, A.D.L.A., B 4948).

² - En août 1784, l'amirauté de Nantes reprend l'instruction commencée deux mois plus tôt par le marquisat de La Guerche contre deux hommes soupçonnés d'avoir volé des pièces d'indienne à bord d'un navire mouillé à Paimbœuf. Freinée par l'absence prolongée des marins de la *Providence*, d'où proviennent les toiles volées, l'instruction traîne pendant des mois. Après avoir enfin pu faire entendre les marins dont le témoignage manquait, le procureur du roi profite de leur séjour dans le ressort pour les faire simultanément récoler et confronter aux deux accusés : « *comme il y a lieu de croire que le siège se portera par la suite à régler à l'extraordinaire le procès aux dits Manuel Guy et Nicolas Rousse et que les témoins qui sont tous marins sont prêts à partir pour un voyage de long cours, le procureur du roi requiert que lesdits témoins (...) soient recollés et confrontés aux dits Nicolas Rousse et Emmanuel Guy, sauf par la suite à rejeter du procès leurs recollements et confrontations en cas qu'il n'y ait pas lieu à le régler à l'extraordinaire* » (remontrance du 23 mars 1786, A.D.L.A., B 4968).

³ - Au cours de la Guerre de la Ligue d'Augsbourg, un négociant ayant armé en course le navire du roi *Le Fortuné* porte plainte par addition aux juges de l'amirauté de Saint-Malo. François Levesque reproche à Jacques Le Dauphin d'avoir pillé la cargaison de la prise anglaise qu'il était chargé de ramener au Port-Louis (sucre, épices, coton...). L'armateur indique qu'une information principale est menée au même moment par les militaires du Port-Louis, à la demande du capitaine. Elle ne peut toutefois aboutir, faute de témoins. Dès son arrivée, le maître de prise a congédié tous les hommes d'équipage qui l'avaient accompagné. La plupart étant originaires de Saint-Malo et de Normandie, ils ont immédiatement quitté la région de Lorient pour rentrer chez eux ou chercher un nouvel engagement (plainte du 10 mars 1695, A.D.I.V., 9 B 208).

grève sont des procédures titanesques pour les modestes tribunaux maritimes ¹. A l'exception du siège nantais où tous les offices ont été levés, les amirautés bretonnes ne comptent que deux ou trois juges, les lieutenants cumulent souvent plusieurs autres charges et certains des simples conseillers ne sont même pas gradués. Bien que l'ordonnance de 1670 impose de traiter prioritairement les dossiers criminels, les sièges peuvent difficilement s'occuper à temps plein des grosses affaires pénales au détriment des affaires maritimes courantes. Même lorsque le Conseil du roi ou les officiers du parquet général ordonnent de les traiter en priorité, ces procès monumentaux finissent souvent par s'enliser ². Lieutenants, conseillers du siège, juges seigneuriaux ou avocats commis pour la circonstance, les magistrats instructeurs se relayent et les noms se succèdent en tête des cahiers d'information. Quand elles ne sont pas purement et simplement abandonnées, ces procédures mettent souvent plusieurs années à être instruites et jugées ³.

¹ - Le 13 septembre 1768, une charrette chargée de 50 boisseaux de blé est attaquée par la foule à la sortie des remparts de Saint-Malo, sur les quais. Revenant du marché, les deux boulangers sont jetés à bas de leur voiture et frappés par la « populace » qui pille le chargement. En réponse au monitoire que le procureur du roi de l'amirauté fait publier aux prônes des messes de la ville, 420 témoins se signalent aux gens d'église. Du 23 septembre 1768 au 25 octobre 1770, l'amirauté entend ainsi 433 témoins, dont 159 sont récolés et confrontés, et elle interroge 53 des 55 émeutiers qu'elle a pu identifier (A.D.I.V., 9 B 322).

² - Suite au naufrage du navire malouin *L'Heureuse Marie*, échoué sur les côtes de Plozevet le 31 décembre 1736, un négociant nantais mandaté par les frêteurs dénonce à l'amirauté de Quimper les pillages qui ont suivi le sinistre. Des barriques d'huile et des lots entiers de savon ont été ramassés par les habitants des côtes de la baie d'Audierne et certains de ces produits ont été revendus publiquement sur le marché de Quimper. Un monitoire et un réagrave sont donc publiés dans les dix paroisses concernées, de Locmaria à Locronan, ainsi que dans les trois paroisses quimpéroises de Saint-Corentin, Saint-Ronan et Saint-Julien. Du 3 avril 1737 au 17 mars 1748, 415 témoins sont entendus et 59 accusés sont interrogés. L'impossibilité pour les deux lieutenants du siège d'instruire l'affaire, – ils se sont déportés pour cause de parenté en 1738 et 1746 –, et le recel de bris reproché à plusieurs notables de Quimper et des bourgs côtiers expliquent probablement que cette affaire n'ait jamais pu être terminée (A.D.F., B 4456-B 4459)

³ - Le 24 mai 1774, le greffier du Pouliguen signale au procureur du roi de l'amirauté de Nantes qu'un navire inconnu de 50 tonneaux vient de sombrer à la pointe de Pontchâteau. En dépit des miliciens garde-côtes qui ont accompagné le commis sur la grève pour protéger le bris, les riverains ont pillé les barriques de vin de Bordeaux rejetées par les flots. Grâce au monitoire publié au Croisic, au Pouliguen et à Batz-sur-mer, les juges nantais entendent 169 témoins et décrètent sept habitants. Suspendues sans raison apparente pendant deux ans, les poursuites semblent reprendre le 3 mars 1777 quand le siège décrète d'ajournement 58 nouveaux suspects. Trente-deux sont interrogés entre 1777 et 1778 mais la procédure ne va pas plus loin. Le dossier se termine sans plus d'explication en 1780, par une requête du procureur du roi réclamant la prise de corps contre les accusés défaillants (conclusions du 19 juillet 1780, A.D.L.A B 4962).

b) Les dépositions et confrontations : modes de preuve et miroir du monde maritime

Comme toutes les juridictions répressives du royaume, les amirautés doivent entendre les témoins et les confronter aux accusés selon les règles posées par l'ordonnance criminelle de 1670¹. Les auditions, les récolements et les confrontations se font généralement au palais, où la partie poursuivante convoque les témoins pour qu'ils déposent devant le juge instructeur. Toutefois, lorsque des témoins vivant loin du siège sont âgés, malades ou quand leur nombre est si important que le receveur du domaine refuse de payer leurs frais de voyage, les magistrats doivent aller eux-même au devant des déposants. Tenus par le système des preuves légales, les officiers d'amirauté doivent réunir le maximum de témoignages directs. En cas d'infraction commise en mer ou aux colonies, il est impossible de constater matériellement le corps du délit et les dépositions des gens du bord sont alors le seul moyen de prouver le crime. Quand ils entendent les marins, les juges maritimes savent qu'ils doivent compter avec les inimitiés, parfois féroces, qui agitent la vie de ces petites communautés embarquées. Classiquement divisés entre officiers majors, officiers mariniers et matelots, les équipages sont aussi traversés par des solidarités liées à la fonction (gabiers, charpentiers, canoniers, tonneliers, etc.), à l'amitié ou à la région d'origine. Il faut aussi ajouter à ces clivages les rancœurs accumulées au gré des événements survenus en route. Les rixes entre matelots, le refus des officiers d'accorder telle faveur ou tel avantage (congés, rations supplémentaires, permissions de descendre à terre...), l'injustice ou la dureté des punitions corporelles² (condamnation à la « cale » ou à « courir la bouline »³, mise aux fers...)

¹ - Voir en particulier : Daniel JOUSSE, *Traité...*, *op. cit.*, t. II, p. 91 et s. et 341 et s.

² - En avril 1704, l'amirauté de Nantes commence l'instruction du procès des mutins de la frégate corsaire *Le Duc de Bourgogne*. Outré de voir trois de leurs camarades sévèrement punis pour avoir tenté de désertir, de nombreux hommes d'équipage se sont soulevés le mois précédent, lors d'une escale à Muros en Galice. Au cours de la confrontation qui l'oppose à son ancien capitaine, le patron de chaloupe Jacques Eraud déclare ainsi que « *ledit Crabosse est sa partie secrète qu'ainsy il ne doit pas estre cru et que pendant la course il la plusieurs fois maltraitté sans sujet (...) repete que ledit Crabosse est sa partie secrète en denonciation du procureur du Roy qu'aussy tout ce qu'il pourra dire ne doit point estre considéré et a fait voit la marque d'une blessure au coude* » (confrontation du 11 septembre 1704, A.D.L.A., B 4935).

³ - Le supplice de la cale est un châtiment extrêmement dur infligé par les maîtres de navire aux marins jugés les plus rebelles. Cette « *estrapade marine* » consiste à hisser le patient à une vergue du navire à l'aide d'une poulie, et à le lâcher pour qu'il tombe et heurte violemment la surface de l'eau. Le choc étourdit le marin qui met de longues secondes à regagner la surface. L'opération peut être recommencée plusieurs fois afin d'épuiser complètement le condamné qui n'y survit pas toujours. Pour un marin, « *courir la bouline* » est une variante de la fustigation classique. On donne une baguette ou une corde (« *garcette* ») à plusieurs membres d'équipage auxquels on demande de former une double haie sur le pont du navire. Le condamné doit ensuite courir entre cette double haie où chaque homme lui assène un coup au passage. Voir Augustin JAL, *Glossaire nautique*, Paris, 1848, p. 48 ; Pierre-François MUYART DE VOUGLANS, *Les lois criminelles de France dans*

.../...

contribuent à attiser les tensions à bord. Dans ces conditions, la version fournie au retour par les déposants dépend souvent du « clan » auquel ils appartiennent et des sentiments qu'ils nourrissent à l'égard de l'accusé. Lors des enquêtes menées pour expliquer des décès suspects, certains marins assurent que la mort a été causée par la maladie ou par une vie dissolue, tandis que d'autres, – placés dans les mêmes conditions de promiscuité –, jurent que la victime a péri de la main de l'accusé¹. Il en va de même au cours des auditions faites en matière de mutinerie, de désertion ou lorsque les armateurs agissent contre les officiers corsaires qui les ont spoliés. En cas de mutinerie ou de désertion, les informations reposent essentiellement sur les dépositions des officiers majors. Les hommes d'équipage appelés à témoigner s'absentent, refusent de comparaître ou soutiennent leurs camarades en minimisant leurs torts. Peu d'entre eux jouent le jeu des officiers et des armateurs en chargeant les accusés². Les prévenus poursuivis pour avoir pillé les prises sont le plus souvent des officiers majors qui ont autorité sur leurs hommes. Quoique trouver des témoins s'avère alors des plus difficiles, les armateurs et le ministère public y parviennent pourtant de temps à autre. S'ils ont été évincés du pillage ou s'ils nourrissent une certaine rancune envers les officiers poursuivis, il arrive que certains hommes d'équipage acceptent de parler des détournements

leur ordre naturel, Paris, 1783, p. 742 ; Jules LECOMTE, *Dictionnaire pittoresque de marine*, éd. de l'Estran, Douarnenez, 1982, p. 70.

¹ - Le 9 juin 1789, les veuves de trois matelots du navire négrier *La Georgette* adressent une dénonciation commune au procureur du roi de l'amirauté de Nantes. Elles accusent les officiers majors d'avoir tué leurs maris en les battant sauvagement alors qu'ils se trouvaient à l'infirmerie du bord. Entendus à la demande du procureur du roi qui a repris la poursuite à son compte, les témoins n'expliquent pas de la même façon la mort de leur camarades. Le maître-tonnelier Julien Eraud déclare que « *le sieur lebreton second capitaine a frappé a différentes fois le dit duval avec un bout de corde. que lui duval était alors malade que sept a huit jours apres les mauvais traitements du major exercés sur le dit duval celui-ci mourut (...) qu'il a vu plusieurs fois le capitaine et le second maltraiter le nommé ricordeau de coups de pied dans le ventre et coups de poing par la tete et que ledit ricordeau était alors attaqué de scorbut en est mort dès la traversée de la cote aux cayes* ». Le matelot Thomas Cotton assure lui « *que personne de l'équipage n'a été maltraité ni tué par aucuns des officiers du navire (...) que ces coups n'ont été autres que quelques soufflets ou moyens coups de pied qui n'étaient pas capables de causer la mort à personne* ». L'explication de ces divergences se devine dans la déposition de Pierre Chabot, le boulanger du bord. Celui-ci confirme les violences infligées aux victimes, avoue avoir lui-même été battu et ajoute que « *les deux sieurs lebreton avaient été chez son beau-père qu'ils lavaient questionné lui et baugé et l'avaient invité à ne pas dire ce qui s'était passé à bord (...) et mêmes qu'ils l'avaient menacé en lui disant de prendre garde a ce qu'il dirait parce qu'il était ami des juges et qu'ils sauraient d'eux ce qu'il aurait dit et qu'il prit garde de n'en point dire trop* » (cahier d'information du 16 juin au 26 août 1789, A.D.L.A., B 4969).

² - A la fin de l'année 1694, une partie de l'équipage du navire malouin *Le Postillon* se soulève contre le capitaine qui voulait continuer la course en dépit du mauvais temps. Les mutins refusent d'attaquer un vaisseau marchand ennemi et forcent les officiers à ramener le navire avant le terme prévu pour la campagne. Les armateurs portent plainte devant l'amirauté de Saint-Malo qui ouvre une information. Sur les soixante-dix hommes d'équipage, seuls le capitaine, un enseigne, un maître de prises, l'écrivain du roi, un volontaire et un passager témoigner déposent contre les vingt-huit marins désignés par la plainte (cahier d'information des 11 et 14 décembre 1694, A.D.I.V 9 B 207).

commis ¹. Au sein des communautés villageoises de la côte, les informations criminelles menées par les amirautés après les naufrages déclenchent aussi des affrontements entre riverains. Les témoins assignés devant le juge sont parfois menacés lorsqu'ils se rendent au palais pour déposer ² et les reproches fournis par les accusés lors des confrontations montrent que le procès pénal peut aussi être un moyen commode de nuire à un rival. ³

¹ - A la fin de la Guerre de la Ligue d'Augsbourg, l'armateur malouin Lofret du Pin poursuit devant l'amirauté de Nantes un officier major accusé d'avoir pillé la prise anglaise *L'Aventure de Martin*. Après avoir amené le navire anglais dans l'estuaire de la Loire, le sieur Viart de Grandmaison est soupçonné d'avoir vendu à son profit une partie de la cargaison. Au cours de l'information, les juges apprennent du cuisinier du corsaire *Le Furieux*, mouillé à proximité, que le second de ce navire a acheté des biens provenant de la prise. Le cuisinier François Paton « *dépoze qu'il y a environ deux mois un jour quil ne peut coter environ onze heures a minuit estant sur le bord dudit navire le furieux en la rade de paimboeuf il vit la chaloupe dudit navire demarrer de leur bord et aller a bord dune prise angloise qui estoit dans la mesme rade faite par les malouins dans laquelle chaloupe s'embarquoit le sieur grenest avecq quatre matelots du navire le furieux dont estoit second capitaine ledit grenest lequel revint environ une heure après avecq la chaloupe a bord dudit navire le furieux et remarqua dans icelle chaloupe trois barils d'environ deux cents livres chacun, un coffre plain de sucre, douze fusils et de la poudre dans deux barils lesquels sucre, fusils et barils de poudre ledit grenest fit embarquer a bord dudit navire le furieux et mettre au fond de la calle* » (déposition du 30 novembre 1697, A.D.L.A., B 4933).

² - Le 25 septembre 1729, la barque de l'île d'Arz *La Sainte-Anne* sombre sur les côtes de la paroisse de Sarzeau. L'équipage périt et les barriques de vin de la cargaison sont pillées par des riverains. Après avoir mis leur nom au monitoire publié à la demande des propriétaires du fret, Michel et Joseph Tascon se rendent à Vannes pour déposer devant les juges de l'amirauté. Joseph Tascon déclare « *que venant en cette ville pour déposer jean le blumenec qui est venu aussi luy a fait quelques menaces disant au déposant qu'il venoit en cachette et paroisoit mécontent prevoyant que le deposant parleroit de luy* ». Son fils Michel ajoute lui que « *jean le blumenec qui a aussi mis son nom au monitoire et qui est aussi venus pour déposer [lui a dit] comme par menace prevoyant qu'il pouvoit parler contre luy que sil luy falloit payer quelque chose il scauroit aussi le faire payer au deposant* » (cahier d'information des 2-3 décembre 1729, A.D.M., 9 B 243).

³ - Suite au naufrage du navire hollandais *Le Jeune Brasseur*, perdu au large de Penmarch le 11 janvier 1754, les riverains ont largement pillé les barriques de vin de la cargaison. Aux mois de mai et octobre suivants, le procureur du roi de l'amirauté de Quimper fait publier un monitoire et un réagrave dans les paroisses de Beuzec, Treffiagat, Penmarch, Plomeur et Plonivel. A la fin de l'année, plus de soixante-dix témoins se sont présentés aux curés de ces paroisses. Lors des confrontations, les reproches que font les accusés laissent penser que certains témoins profitent de l'occasion pour se venger de faits antérieurs au bris. Confronté à une voisine qui l'accuse d'avoir acheté une barrique de vin à un pilleur, un ménager de Plomeur nommé Noël Monfort affirme ainsi « *[qu'] ayant sousfermée a la temoin et a son mary une partie du bien ou il demeure ces derniers et surtout la temoin ont eu ensemble plusieurs differents ensemble et celle-cy la menacé plusieurs fois mesme avant quil fut question du bris de le faire ruiner, quelle mettoit souvent ses bestiaux en pature dans les terres ensemancées de laccusé en le defiant de les retirer et en menaçant de le maltraitter sil le faisoit, quelle a mesme maltraitté la fille de la defunte femme de laccusé tandis quelle etoit enceinte et quelle perdit son fruit, quelle a mesme frappé l'accusé d'un coup de pied au bas ventre dont il est tombé en faiblesse* » (confrontation du 2 juillet 1756, A.D.F., B 4463).

c) Les « compléments d'information » propres à la marine

En plus des actes d'investigation judiciaire classiques, les magistrats d'amirauté disposent de sources de renseignements supplémentaires tirées de leur pouvoir de police sur les gens de mer et de certaines dispositions de l'ordonnance de la marine d'août 1681. La première de ces sources d'information est l'interrogatoire imposé aux officiers et aux matelots dont les navires viennent de subir un sinistre ou un événement ayant menacé l'intégrité du bateau ou de la cargaison. Il s'agit d'une simple procédure de routine ¹, mais elle permet de recueillir par voie de police des renseignements qui pourront être utiles si l'affaire prend ultérieurement un tour plus sérieux ². En temps de guerre, les équipages et les passagers capturés à bord des navires marchands ennemis sont également interrogés par les officiers d'amirauté chargés d'inventorier les prises. Leurs déclarations donnent notamment une meilleure idée des excès commis par les corsaires au cours de l'abordage de leur navire ³.

¹ - En mars 1778, l'amirauté de Quimper enquête sur le naufrage suspect du négrier havrais *Le Duc de Choiseul*, perdu à la côte de l'île de Sein. Quand une avarie ou un sinistre ne paraissent pas suspects, les officiers d'amirauté procèdent comme lors des rapports de retour ordinaires. Ils interrogent le capitaine sur le voyage et sur les circonstances du naufrage, puis ils lisent sa déclaration aux autres membres d'équipage pour qu'ils confirment ou infirment les dires de leur maître. Ne sachant en l'espèce si le sinistre est accidentel, s'il est volontaire ou s'il résulte d'une mutinerie provoquée par l'autoritarisme et la violence du capitaine envers ses hommes, le lieutenant particulier remplaçant le procureur du roi, absent, demande que l'on déroge à la procédure sommaire habituelle. Théophile-Marie Laënnec réclame que la capitaine, les membres d'équipage et les riverains ne soient pas interrogés collectivement mais entendus séparément, conformément aux règles régissant l'audition des témoins en matière criminelle. Dans son rôle provisoire d'accusateur public, le magistrat quimpérois justifie ainsi cette précaution : « malgré le mélange des formes civiles et des formes criminelles qu'on peut lui reprocher, [la procédure sommaire] est excellente parcequ'elle est courte, sa publicité du moins n'est que l'effet de ce principe d'équité naturelle qui défend de présumer le crime mais lorsque ce préjugé respectable est détruit par l'éclat que le maître donne à ses reproches ou les subordonnés à leurs murmures, la forme doit changer avec l'espèce les interrogatoires du capitaine, celui de chacun des individus de son équipage, la déclaration même des principaux riverains devenant pièces nécessaires dans une instance criminelle semblent devoir être entourés des précautions sévères destinées à consacrer l'authenticité du secret des révélations qui peuvent compromettre l'honneur ou le repos des citoyens » (remontrance du 12 mars 1778, A.D.F., B 4477).

² - Lors du retour à Saint-Malo du navire morutier *Le Dauphin*, en octobre 1765, les officiers de l'amirauté interdisent à l'équipage de descendre à terre avant d'avoir répondu aux questions qu'ils veulent leur poser sur l'incendie qui a dévasté plusieurs cabanes de pêche à Terre-neuve. Le capitaine et trois de ces hommes sont donc entendus « par voie d'interrogatoire ». Deux mois plus tard, le procureur du roi a engagé une action criminelle contre les incendiaires. Il réclame donc que le reste de l'équipage du *Dauphin* soit entendu « par voie d'information » et que les quatre marins déjà entendus soient « réassignés derechef » pour être eux aussi entendus « par voie d'information » (conclusions du 19 décembre 1765, A.D.I.V 9 B 318).

³ - Le 23 janvier 1706, le premier capitaine du navire corsaire *Le Marquis d'O* porte plainte auprès de l'amirauté malouine. Il accuse son troisième capitaine Charles La Clavierie d'avoir pillé le paquebot anglais *Le Godolphin* qu'il était chargé de ramener à Saint-Malo. Les marins et les passagers trouvés à bord sont interrogés le jour même par le lieutenant général de la juridiction. Le capitaine anglais Charles Gibson explique ainsi que le maître de prise malouin a pillé l'armurerie et l'armoire de sa chambre où il gardait 500 piastres, trois douzaines de serviettes, six nappes et plusieurs vêtements de qualité (interrogatoire du 23

.../...

Comparées aux documents de bord que l'on a pu trouver et faire traduire (connaissances, factures en anglais, hollandais, portugais...), elles permettent de connaître la composition initiale de la cargaison et d'en déduire l'ampleur exacte des pillages ¹.

L'ordonnance de la marine fournit enfin aux amirautés une dernière source de renseignements inhabituelle. Le code de Colbert dispose, rappelons-le, que les maîtres de navires doivent informer des crimes graves commis en mer et ramener en France les accusés qu'ils auront fait mettre aux fers ². La lecture des archives montre toutefois que cette obligation n'est pas respectée à la lettre par les officiers des navires marchands. Les meurtres, les désertions et les mutineries sont les crimes qui amènent les officiers à fixer par écrit les événements graves survenus à bord. Toutefois, ceux-ci ne réalisent pas les informations prévues par l'ordonnance. En matière de désertion et de mutinerie, il est vrai qu'il devait être compliqué de vouloir faire témoigner les marins les uns contre les autres au cours du voyage. Les capitaines se contentent généralement de dresser un simple procès-verbal, – co-signé des autres officiers –, qu'ils conservent et remettent au greffe de l'amirauté lors de leur rapport de retour ³. Ces rapports servent de dénonciation et aiguillent les juges de l'amirauté mais ils ne

janvier 1706, A.D.I.V 9 B 230).

¹ - Début novembre 1760, la frégate malouine *L'Amarante* capture le *Saint-Eugène* de Bristol alors qu'il rentre de Virginie. L'officier Jean Lelong est nommé conducteur de la prise et chargé de la rapatrier dans un port français. Pressé par l'ennemi qui croise au large de la Bretagne, il décide de s'abriter à Belle-Isle où il semble avoir ponctionné une partie de la cargaison. Après avoir rappelé le détail de la cargaison (199 boucauds de tabac de Virginie, deux gros boucauds de laine, 162 barils de poudre à canon, 340 « dents d'éléphants », etc.), le chirurgien-major du navire anglais déclare ainsi au lieutenant général de l'amirauté de Vannes que les corsaires ont pris les effets personnels des officiers et des passagers, du tabac, de la laine et des étoffes de la cargaison (interrogatoire du 16 décembre 1760, A.D.M., 9 B 250).

² - « *Et pour ceux qui seront prévenus de meurtres, assassinats, blasphèmes, ou autres crimes capitaux commis en mer, les maître, contre-maître & quartier-maître feront tenus, à peine de cent livres d'amende solidaire, d'informer contre eux, de se saisir de leur personne, de faire les procédures urgentes & nécessaires pour l'instruction de leur procès, & de les remettre avec les coupables entre les mains des officiers du lieu de la charge ou décharge du vaisseau, dans notre royaume.* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre 1^{er} « Du capitaine », art. 23.

³ - Le 6 juin 1710, le capitaine de la frégate corsaire *Le Luzance* dénonce à l'amirauté de Nantes la mutinerie d'une partie de ses hommes qui l'ont assailli au cours d'une relâche à Bretaume, en rade de Brest. Pour preuve, il produit un procès-verbal signé de tous les officiers du bord : « *Ce jour mardy vingt septiesme may mil sept cent dix environ les trois heurs de l'apres midy, moy Jean Vié Capitaine de la fregatte Le Luzance armée en course, estant muoillée avec une prise a bretaume entrée de breste esperant les vents propres pour me transporter dudit lieu de bretaume a nantes affin dy faire mon desarmement (...) estant dans la chambre dudit navire entendant d'une voix confuse vive, vive, vive, ne sachant ce que cela vouloit dire, ay sorty affin de scavoir ce que cetoit, alors belas matelot chaplain capitaine des matelots Jefroy contre maistre et plusieurs autres se sont jetés sur moy disants Les uns jetons le bougre a la mer, Les autres amaron le au grand mast Ce quilz auroient effectué sans le secours de monsieur Richard mon second et de quelques autres officiers maiors, Ce qui n'a pourtant peu empescher que je nay receu plusieurs coups et que l'habit de monsieur Richard n'ait esté déchiré d'un coup de couteau avec plisieurs coups a mes autres officiers, en fait de quoy avons ensemblement signé Le presant* » (procès-verbal du 27 mai 1710, A.D.L.A B 4937)

fixent pas aussi objectivement les preuves que les dépositions des témoins directs. Inspirés par la rigueur des procédures disciplinaires de la Royale dont ils sont souvent issus, les officiers des vaisseaux de la Compagnie des Indes sont plus respectueux des règles posées par les ordonnances. Les procédures déposées au greffe du Port-Louis par les officiers de la Compagnie sont brèves mais plutôt fidèles aux exigences formelles du droit pénal (procès-verbaux des chirurgiens-majors, « interrogatoires » des témoins et des accusés menés par les officiers majors et retranscrits par l'écrivain du bord faisant fonction de greffier ¹). En fixant « à chaud » un grand nombre de détails, elles sont d'un grand secours pour les juges appelés à juger ces crimes ². Ces dossiers préparatoires facilitent grandement le travail de l'amirauté de Vannes qui n'a plus qu'à prendre en charge les accusés, – détenus à bord de la patache du port ou dans une cellule de la citadelle –, et à terminer l'instruction pénale proprement dite.

§ 2 – la convocation des accusés devant le juge instructeur

Un dernier moyen de jauger l'autorité judiciaire des amirautés bretonnes se déduit de leur aptitude à faire comparaître ceux qu'elles poursuivent. La première étape consiste naturellement à faire exécuter les décrets convoquant les accusés devant le juge. Dans un deuxième temps, le magistrat instructeur doit faire preuve de tout son art pour interroger l'accusé et tâcher d'obtenir les aveux confirmant les preuves accumulées.

¹ - Le soir du 3 mai 1724, alors qu'il rentre en France, le navire de la Compagnie des Indes *L'Atalante* est le théâtre d'un drame plutôt curieux. Au cours d'une discussion, deux officiers se disputent et le premier lieutenant Granjean donne un coup de poing à son adversaire. Malheureusement, celui-ci tient sa pipe à la main et le tuyau de cette pipe se fiche dans l'œil de l'écrivain Soubert qui s'effondre et meurt quelques jours plus tard. Le jour du décès, le chirurgien-major autopsie la victime, récupère un morceau de pipe logé dans son cerveau et dresse un procès-verbal du tout. Après cela, le capitaine, le second, le second lieutenant et le second enseigne du bord se réunissent dans la chambre du conseil du navire pour interroger les quatre hommes présents sur les lieux au moment de l'altercation (interrogatoires du 8 mai 1724, A.D.M 9 B 242)

² - Au cours d'une relâche au comptoir africain de Saint-Paul de Louangue (actuel Angola), en juillet 1755, un matelot du *Duc de Bourgogne* est tué dans une auberge par un officier marinier du navire de la Compagnie des Indes *Le Centaure*. Ivre, refusant de payer son écot, Jean Cardillac a poignardé l'un des hommes qui tentaient de le maîtriser. Quelque temps après la mort de Pierre Bléjean, les officiers majors du *Centaure* entendent leurs hommes d'équipage et les autres marins français qui se trouvaient sur les lieux. En deux jours, ils n'interrogent pas moins de 120 hommes. Expéditifs, les interrogatoires permettent tout de même de bien comprendre le cours des événements (interrogatoires des 17 et 18 juillet 1755, A.D.M., 9 B 249).

a) L'efficacité relative des décrets lancés par les amirautés bretonnes

L'ordonnance de 1670 distingue, on le sait, trois types de décrets permettant de faire comparaître des individus visés par une procédure criminelle : le simple décret d'assigné pour être ouï, le décret d'ajournement personnel, mesure intermédiaire qui suspend normalement l'accusé de ses fonctions et le décret de prise de corps correspondant à notre actuel mandat d'amener. Comme le rappellent les pénalistes du XVIII^e siècle¹, la sévérité progressive de ces décrets permet aux magistrats instructeurs de moduler leur action en fonction de la gravité du crime, des preuves déjà collectées et, – facteur essentiel sous l'Ancien Régime –, de la qualité de la personne qu'ils veulent interroger. Cette dernière considération est particulièrement sensible en matière maritime. Quoique coupables des mêmes faits que certains paysans ajournés à comparaître ou décrétés de prise de corps, les notables et officiers publics impliqués dans des pillages de bris ne sont souvent qu'assignés pour être ouïs². Proximité sociologique des familles d'officiers navigants avec les juges d'amirauté, crainte de perturber l'économie locale dépendante de cet encadrement, les officiers navigants poursuivis pour meurtre³, baraterie ou pour avoir pillé des prises⁴ ne risquent dans un premier temps qu'un

¹ - Les auteurs indiquent qu'il faut distinguer les personnes viles (personnes de basse condition, domestiques, vagabonds, inconnus, étrangers), pour lesquels le décret de prise de corps est toujours possible, des personnes nobles, élevées en dignité, dont la réputation est intègre et pour lesquelles l'innocence doit être présumée. Selon eux, il convient donc de favoriser le décret d'assigné à l'égard des officiers publics, des hommes élevés en dignité et des femmes honnêtes pour éviter les interdictions et l'atteinte à l'honneur qui accompagnent le décret d'ajournement personnel. Voir Daniel JOUSSE, *Traité ...*, op. cit., t. II, p. 209-216 ; François SERPILLON, op. cit., t. I, p. 516-518.

² - Dans les mois qui suivent le naufrage du *Saint-Jacques* de Rotterdam, perdu au large de Penmarch le 30 novembre 1716, un immense marché noir a inondé les villes environnantes de produits provenant de la cargaison du navire hollandais. Parmi les acheteurs, les témoins désignent notamment plusieurs notables locaux convaincus d'être allés à la côte profiter de l'aubaine ou d'avoir clandestinement acheté de l'huile d'olive sur le marché de Quimper. Assignés pour être ouïs, certains de ces receleurs inhabituels ont pour nom François Marzin, prêtre de la paroisse Saint-Julien de Quimper, François de Penmarch, avocat dans la même ville, Vincent Guiomar, recteur de Pluguffan, Jacques Mathieu Bruneau, greffier et premier huissier du présidial et François Jean Le Guillou, sénéchal de la juridiction de Lancéné et de la baronnie de Pont-l'abbé (sentence de décrets du 12 juillet 1718, A.D.F., B 4446).

³ - Accusé par sa veuve d'avoir abattu un charpentier du bord au cours de l'abordage d'une prise, le capitaine du navire corsaire malouin *L'Intrépide* est décrété d'ajournement le 8 octobre 1692. Fils de l'armateur du même nom, Gilles Lebrun de la Franquerie ne se présente devant le juge que le 23 avril 1693, sans que ce retard ait amené l'amirauté à convertir le premier décret en décret de prise de corps (A.D.I.V., 9 B 200)

⁴ - Le 5 juin 1710, l'armateur Pierre Le Fer porte plainte auprès de l'amirauté malouine contre plusieurs officiers des navires *Le Curieux* et *Le Diligent*. Après avoir pris en commun le vaisseau hollandais *Le Middelburg*, et plusieurs autres navires, les corsaires se sont entendus pour détourner une partie de leur cargaison. L'armateur du *Curieux* obtient donc l'ajournement personnel de douze officiers du *Curieux* et du *Diligent*, mais l'affaire s'arrête après l'interrogatoire des cinq premiers à s'être présentés (A.D.I.V., 9 B 241)..

décret d'assigné ou d'ajournement personnel. Si l'accusation est sérieuse, ces premiers décrets relativement bénins laissent en outre le temps de fuir et d'organiser sa défense (appel du décret auprès du parlement, démarches pour obtenir des lettres de rémission, *etc.*).

Une fois ordonnés, tous ces décrets doivent bien entendu être exécutés. Si les accusés assignés et ajournés finissent presque toujours par se présenter d'eux-mêmes aux juges, il est en revanche bien rare que les décrétés de prise de corps se présentent au geôlier de leur plein gré. Les huissiers et leurs assistants envoyés pour retrouver et arrêter les accusés se heurtent alors à de nombreuses difficultés pratiques. Quand elles visent des hommes servant sur les navires du roi, des marins voyageant au long cours ou des hommes employés à la pêche hauturière, les recherches ont traditionnellement peu de chances d'aboutir ¹. Moins souvent absents, les pêcheurs côtiers et les laboureurs du littoral risquent d'être plus facilement surpris par les sergents mais les perquisitions peuvent aussi tourner à l'émeute quand les habitants défendent celui qu'ils viennent arrêter ². En dépit de leurs efforts et des astucieux procédés qu'ils emploient parfois ³, les huissiers ne parviennent que rarement à écrouer les décrétés de

¹ - Le 16 avril 1729, le capitaine du *Diligent* est rossé à coups de bâton par trois de ses hommes qu'il avait croisés sur le quai de la Fosse à Nantes. Un des trois agresseurs a été arrêté sur le moment et enfermé au château de la ville mais les deux autres ont pu fuir. Bien que le navire ait déchargé ses marchandises et que les accusés ne soient alors plus sous contrat avec les armateurs, le capitaine et le procureur du roi de l'amirauté de Nantes poursuivent les trois marins à l'extraordinaire, pour mutinerie. Lorsque les huissiers se présentent au domicile des deux fugitifs, à Paimbœuf, les épouses de Louis Nicolle et Dominique Raimond déclarent que leur maris sont respectivement embarqués « *pour la Martinique* » et « *pour le voyage de guinée* » (procès-verbal de perquisition des 9 et 10 juin 1729, A.D.L.A., B 4941).

² - Après avoir été battus sur la grève de Séné par plusieurs familles de pêcheurs du lieu, deux pêcheurs de Surzur (presqu'île de Rhuys) portent plainte auprès de l'amirauté de Vannes en juillet 1695. Les plaignants obtiennent même un décret de prise de corps contre 23 habitants de Séné. Au moment où ils se présentent dans un des villages de la paroisse pour procéder à l'arrestation d'un certain Jean Lefranc, l'huissier et ses assistants déclenchent une émeute. Une fois en sûreté au bourg de Séné, l'huissier s'empresse de rédiger le rapport de la rébellion : « [le père de Jean Lefranc] *ayant sortie de sadite demeure armé d'un baton et pierre en la main jurant le saint nom de dieu criant amoy mes voisins et amis vennes me secourir et cason la teste a ses volleurs de sergents quy amenne le nest et qui cherche plusieurs particulierement mon fils auquel cris seront intervenus à son aide plusieurs personnes tant hommes que femmes filles et garçons et generalement tous les habitants dudit village (...)* estant en grand nombre esmu unanimement des colleres (...) *se sont rué vers nous et nous sont a force de leur maltraitement ravis par forces et violances et araché ledit Vuet nous ayant saizi au cheveux et terrassé par terre et cruellement maltraité nonobstant leur demander la vie et Requérir miséricorde* » (procès-verbal du 2 août 1695, A.D.M., 9 B 239).

³ - Suite au meurtre d'un matelot du navire hollandais *L'Ermite*, tué d'un coup de pelle sur la grève de l'Eperon en mars 1761, l'amirauté malouine fait rechercher le journalier suédois qui travaillait avec la victime au moment des faits. L'huissier audienier chargé de l'arrestation ignore l'adresse de Jean Litz mais il sait par contre que l'accusé a précédemment servi à bord du *Duc de Choiseul*. Il se présente donc à l'étude du notaire qui avait rédigé l'acte d'engagement. Celui-ci lui montre un contrat passé au nom de John Leach « *logé bas champs de St malo, rue la fosse* » (procès-verbal du 13 mars 1761, A.D.I.V 9 B 314). Quand ils doivent opérer dans des régions qu'ils connaissent mal, les huissiers agissant pour l'amirauté ont parfois recours à des indicateurs qu'ils payent pour connaître le lieu où se cache le fugitif. Le 5 juillet 1732, l'amirauté de Vannes décrète de prise de corps un officier marinier qu'un marchand bordelais accuse de lui avoir soutiré 550 livres à la grosse. Trois jours plus tard, un sergent d'Hennebont parvient à le localiser et à l'arrêter dans une

.../...

prise de corps qui ont choisi de prendre le large. Ils doivent généralement se contenter de placarder une copie du décret au domicile de l'accusé et sur la porte de l'auditoire.

Pour avoir une idée globale de l'efficacité des poursuites menées par les amirautés bretonnes, il nous a semblé intéressant de comptabiliser le nombre d'accusés effectivement interrogés dans les affaires supposant une instruction à l'extraordinaire :

**La proportion d'accusés effectivement interrogés par les juges d'amirauté bretons
(affaires méritant d'être instruites à l'extraordinaire, 1679-1791)**

	Amirauté de Saint-Malo (1679-1791)	Amirauté de Nantes (1692-1791)	Amirauté de Vannes (1692-1788)	Amirauté de Quimper (1716-1791)	Total
Accusés connus des juges n'ayant jamais comparu	1059 (56 %)	352 (34 %)	107 (44 %)	154 (23 %)	1672 (44 %)
Accusés décrétés et effectivement interrogés	823 (44 %)	651 (66 %)	135 (56 %)	504 (77 %)	2113 (56 %)
Total	1882	983	242	658	3785

Comme l'on peut le voir ci-dessus, les résultats obtenus par les amirautés ne sont pas si mauvais mais les chiffres appellent cependant quelques commentaires, indispensables pour comprendre l'apparente efficacité des amirautés bretonnes en matière de grand criminel. Le taux d'absentéisme le plus élevé est constaté à Saint-Malo, ce qui s'explique par la mobilité des gens de mer et par le grand nombre de mutineries et de désertions jugées par le siège malouin. Dans ce type d'affaires, les accusés sont nombreux (souvent plusieurs dizaines) et ils restent souvent introuvables, à Saint-Malo comme dans les autres ports français, européens et coloniaux. A l'inverse, le plus fort taux de comparution d'accusés est relevé à Quimper, où le volume de l'activité criminelle n'a, il est vrai, aucun rapport avec celui de la cité corsaire. Les juges quimpérois sont surtout occupés par des affaires de pillages de bris. Les coupables en sont les habitants du littoral cornouaillais, c'est-à-dire des pêcheurs côtiers, des paysans et

auberge du port de Lorient. Le sergent rapporte ainsi : « j'ay par continuation de ma commission poursuivie le dit Torson jusque audit lieu de lorient ce jour huitieme juillet ou estant avec assistants avons fait toutes cherche et perquisition affin de le rencontrer et ne le pouvant trouver que par voyes secrettes jay ester obligé de me servir de personne estrangère pour effectuer ma commission a laquelle jay payé dix livres pour se faire et aiant effectivement reussie en son entreprise nous nous sommes tous de compagnie transportez jusque chez le nommé labbé cabaretier audit lorient auquel lieü avons trouvé le dit Torson » (procès-verbal des 7-9 juillet 1732, A.D.M., 9 B 244).

leurs familles, nettement plus faciles à localiser que les marins sillonnant les mers du globe à l'année.

En fait, le taux de comparution relativement élevé des accusés devant les juges maritimes bretons (56 % en moyenne) tient surtout à deux choses. La première explication vient de ce qu'une bonne part des procédures commence après que des particuliers, la milice bourgeoise, les archers de police ou les maîtres de navires ont fait emprisonner les suspects (homicides ou vols sur les quais, mutineries, homicides en mer, captures de protestants à bord des prises, *etc.*). Livrés pieds et poings liés aux juges compétents, – en l'occurrence les officiers de l'amirauté –, un certain nombre de prévenus est forcément présent dès le début de la procédure. La seconde raison de cette efficacité apparente est la sous-qualification pénale d'un grand nombre d'affaires. Pragmatisme, pénurie de moyens, volonté de s'adapter aux mœurs du monde maritime ou connivences moins avouables envers certains accusés, les amirautés décident souvent de ne pas appliquer la législation pénale à la lettre. Elles instruisent au petit criminel, ou « *par voie de police* », une part des crimes qui mériteraient officiellement d'être instruits à l'extraordinaire. Moins effrayants que les décrets de prise de corps qui poussent presque toujours les accusés à fuir, les décrets d'assigné et d'ajournement personnel sont les décrets les plus utilisés par les amirautés, même dans des affaires officiellement classées parmi les crimes graves (pillages de bris, meurtres, pillages des prises, mutineries, désertions...). Rassurés par l'avant-goût de clémence que portent ces décrets bénins, de nombreux accusés se présentent au juge sans chercher à profiter des opportunités qu'offre le monde maritime pour prendre le large et fuir la justice.

b) L'interrogatoire : stratégies respectives des juges et des accusés

Sous l'Ancien Régime, l'interrogatoire est un moment essentiel de la procédure pénale pour deux raisons. Il est d'abord le moyen pour le juge d'obtenir l'aveu, qui reste à cette époque la preuve par excellence de la culpabilité. Au plan procédural, l'interrogatoire, – ou le défaut constatant officiellement l'absence de l'accusé –, est en outre un acte indispensable au juge pour pouvoir passer à la phase suivante de l'instance (réception en procès ordinaire, jugement au petit criminel ou règlement à l'extraordinaire). Tenus jusqu'à la Révolution de prêter serment et de répondre « *par leur propre bouche* »¹, les interrogés doivent d'abord

¹ - Ordonnance criminelle du mois d'août 1670, titre XIV, art. 8. Depuis la promulgation de l'ordonnance de 1539, la procédure pénale française ne permet plus aux accusés poursuivis d'être assistés d'un avocat lors des .../...

décliner leurs nom, prénom, lieu de résidence et profession. En l'absence de fichiers d'identité et d'un véritable casier judiciaire ¹, ces affirmations sont difficiles à vérifier. Il arrive ainsi que les officiers d'amirauté démasquent un accusé qui tente de cacher son vrai nom ² ou, au contraire, qu'ils instruisent un procès sous le faux nom donné par le prévenu ³.

Le but des juges maritimes est, – bien entendu –, de faire avouer l'accusé pour parfaire les preuves collectées lors de l'instruction préparatoire. Quand le crime est technique, ou lorsque les preuves manquent, le ministère public et les parties civiles comptent souvent sur l'interrogatoire pour confondre les accusés. Ils utilisent parfois la faculté que leur donne l'ordonnance criminelle d'adresser au juge un mémoire contenant une liste de questions à lui

interrogatoires. Nous avons pourtant relevé une entorse à ce principe dans les archives de l'amirauté de Nantes. Après avoir fait échouer le navire olonnais *L'Amitié* sur un rocher de Paimbœuf, un marinier nazairien nommé André Bauget est poursuivi par le procureur du roi du siège. Coupable, en outre, d'avoir piloté les navires sans être reçu, il est interrogé une première fois le 13 novembre 1698 et son procès est réglé à l'extraordinaire le jour même. Le dernier acte de cette procédure qui soit parvenu jusqu'à nous est son deuxième interrogatoire, subi quatre mois plus tard, où il comparait accompagné de « *Me Charles Maublau faisant fonction de conseiller adjoint dudit bauget* » (interrogatoire du 18 février 1699, A.D.L.A., B 4933). Au cours des années 1790 et 1791, les derniers suspects poursuivis par les amirautés bénéficient des réformes pénales votées par la Constituante. Dans les jours précédant la date fixée pour leur comparution, ils indiquent à l'audience s'ils ont choisi un avocat ou s'ils attendent que le siège leur en commette un d'office. Le jour venu, ils se présentent avec leur conseil pour subir l'interrogatoire.

¹ - Quand ils pensent avoir affaire à un criminel récidiviste, les juges peuvent toujours faire « *visiter les épaules* » du suspect pour vérifier s'il a été marqué par le passé (lettres V, VV, ou G.A.L., fleur de lis, ancre de marine). Arrêté le 21 septembre 1788 pour avoir volé des cordages à bord de plusieurs gabares du port de Nantes, Pierre Jacob indique aux juges qu'il a déjà été emprisonné à Nantes à deux reprises mais il nie avoir été condamné. Pour s'en assurer, le juge demande au geôlier d'examiner le prévenu qui porte une cicatrice sur l'épaule droite. Comme ce dernier assure que c'est « *l'effet d'un cloux ou mal d'aventure qu'il a eu il y a environ dix ans* », le juge ordonne « *qu'il [en] sera fait visite par medecin et chirurgien qui seront assignés à cet effet* » (interrogatoire du 22 septembre 1788, A.D.L.A., B 4967). Voir C. ELLEK, *Le casier judiciaire*, P.U.F., coll. "Que sais-je ?", Paris, 1982, p. 32 et s.

² - Arraisonnés en mer alors qu'ils tentaient de passer aux îles anglo-normandes, un batelier et cinq religionnaires sont interrogés par l'amirauté de Saint-Malo au début du mois d'août 1699. L'un des suspects déclare s'appeler Pierre Boisseau, être catholique, tailleur et domicilié à Paris. Malheureusement pour lui, il se trahit en signant machinalement « *Binet* » au bas de son interrogatoire. Sommé de s'expliquer, il répond « *que s'il a signé binet, c'est parce qu'il un amy de ce nom quy luy est fort cher et quy est dans sa memoire* » avant d'admettre « *Sappeler veritablement pierre binet (...) natiff de Niort en poittou de religion protestante* ». « *Remontré pour quelle raison il sest donné un faux nom [celui-ci] repond ne lavoit fait que pour se mettre a couvert croyant estre plus facilement deslibéré et qu'au surplus il n'a eub dessain de passer en angleterre* » (interrogatoire du 10 août 1699, A.D.I.V., 9 B 216).

³ - Le 24 décembre 1774, trois hommes et une femme sont arrêtés dans une auberge de Plouaye par le commissaire de police du marquisat de Pontcallec. Le commissaire les soupçonne d'être des voleurs et la fouille de leurs sacs lui donne raison puisqu'il y trouve des grappins et des cordages volés dans le port de Lorient. Au cours de plusieurs mois d'instruction hésitante, – l'affaire a été renvoyée devant la sénéchaussée d'Hennebont par le juge seigneurial, puis rendue à l'amirauté de Vannes par le parlement –, un des prévenus nommé Jacques Gombeau s'évade. En juillet 1775, le procureur du roi du siège vannetais remonte au lieutenant général que l'évadé a finalement été repris et « *pendu en cette ville de vannes sous le nom de jacques le brun le 29 avril 1775 par jugement présidial et en dernier ressort pour un vol avec effraction extérieure commis par lui et deux autres complices* » (remontrance du 15 juillet 1775, A.D.M., 9 B 252).

poser ¹. C'est notamment le cas des armateurs spoliés par les corsaires ou par les capitaines des navires marchands ². Comme les greffiers ne notent souvent que les réponses de l'accusé, il n'est pas toujours aisé de deviner les procédés employés par les juges maritimes en matière d'interrogatoire. Il semble que la méthode, frontale, ait surtout consisté à presser l'accusé d'avouer. Pour cela les juges posent des questions circonstanciées montrant qu'ils en savent long ³, demandent à l'interrogé le mobile de son acte puis terminent en remontrant que l'information a déjà prouvé sa culpabilité. Bousculés par ces interrogatoires à sens unique, certains accusés adoptent une attitude penaude lorsqu'ils passent effectivement aux aveux. Les plus repentants sont les délinquants occasionnels ou débutants (jeunes voleurs pris sur les quais, familles de pilleurs d'épaves, etc.). Quand on leur demande les raisons de leur méfait, ces interrogés invoquent benoîtement l'ignorance de la loi ⁴, l'ivresse ou une sorte d'état de nécessité ⁵. D'autres admettent le crime reproché mais, loin de se repentir, assument

¹ - Ordonnance criminelle du mois d'août 1670, titre XIV, art. 3.

² - Au cours de l'instruction menée en 1717 sur les malversations commises par les officiers du navire *Le Solide*, les magistrats de l'amirauté de Vannes reçoivent du représentant des armateurs un mémoire des questions à poser aux témoins et aux accusés. Le juge devra donc découvrir « [ce] *Qu'est devenu la cire prise à la chine et vendue au perou - Pourquoi le capitaine a fait vendre plusieurs effets de sa cargaison par une femme du perou - Comment et ou monsieur Groute de Montoran a vendu partie des effets de la cargaison du navire - Si monsieur de raguienne a vendu le Restant de la cargaison et en a retenu pour luy au plus bas prix pour les revendre ensuite pour son compte - Si le sieur de Mereille Raguienne fils a porté de l'or et de l'argent de ses poches a terre et meme d'autres effets et a différentes fois - Si le sieur de Raguienne a receu un payement au Perou en pieces de quatre pistoles d'espagne a la concurrence au moins de cinquante mille piastres et ce qu'elles sont devenues* » (mémoire du 17 février 1717, A.D.M., 9 B 241).

³ - Suite au naufrage du navire nantais *Le Saint-Florent*, naufragé en baie d'Audierne à la fin de l'année 1734, les propriétaires de la cargaison et les juges de l'amirauté de Quimper poursuivent activement les habitants de Beuezc-Capcaval qui ont pillé l'épave. Les négociants nantais recherchent notamment un baril de piastres valant 25.000 livres qui a disparu au cours du sinistre. Soupçonné d'avoir récupéré un sac de ces pièces, Yves le Berre est arrêté et interrogé un mois et demi plus tard. Au juge qui lui demande s'il sait qu'un baril rempli de piastres a été retrouvé sur le rivage, celui-ci déclare avoir « *ouy dire en effet quil sest perdu un baril plain dargent dans ledit naufrage mais navoir aucunes connoissances quil ait été trouvé ni partagé par les riverains* ». Le magistrat lui remontre alors « *quil na dit la verité quil est vers luy prouvé qu'il trouva un pochon de la figure cy dessus quon reconnut plein dargent au bruit quil fit quand luy interrogé le souleva que mesme un particulier qui se trouva présent luy en demanda sa part et que luy interrogé luy repondit en le menassant de luy casser la teste sil ne se retiroit que tous ces faits luy ont été soutenus en presence de personnes dignes de foy* » (interrogatoire du 10 février 1734, A.D.F., B 4455)

⁴ - Poursuivis par l'amirauté de Quimper pour s'être partagés le bois d'un mât de navire venu à la côte, trois habitants de Plouan sont ajournés en janvier 1771. Pressé de s'expliquer, Michel Jacques « *confesse la vérité de l'interrogat* » mais prétend avoir agi « *ignorant les dispositions de la loi* ». Le lieutenant général remontre alors à l'intéressé que « *l'ignorance de la loi n'est pas un moyen d'inculpabilité* » (interrogatoire du 9 janvier 1771, A.D.F., B 4470).

⁵ - Arrêté en juin 1732 pour avoir escroqué un marchand bordelais, un matelot de Pennerf est interrogé par le lieutenant général de l'amirauté de Vannes. Loin de nier les faits, Julien Le Tourson dit « *quil est vray quil a pris la qualité de maistre ne lestant pas et quil a pris a la grosse les sommes signifiées dans notre interrogat quil ne conteste point mais quil avoit dessein de rendre ces sommes aussitôt de retour chez lui* ». Interrogé sur les raisons qui l'ont poussé à agir ainsi, celui-ci déclare « *quil avoit esté malade à bordeaux ou il s'estoit*

.../...

crânement la responsabilité de leurs actes. Les protestants capturés en mer, certains déserteurs et les meneurs des mutineries sont souvent de cette trempe ¹. Si la plupart des interrogés réfractaires se contente de dénégations laconiques ou d'explications plus ou moins plausibles, certains contestent avec force les moyens de l'accusation. Les déserteurs et les mutins donnent généralement au juge une version « symétrique » des faits allégués par leurs officiers majors ². Quand ils sont accusés d'avoir battu à mort un de leurs matelots, les officiers navigants contestent, eux, la thèse du meurtre. Ils se plaignent de la malveillance des matelots, – qu'ils disent toujours prompts à se liguer contre eux –, et mettent invariablement la mort de la victime sur le compte de la maladie ou de la débauche ³. Si elle est corroborée par des

trouvé sans argent » (interrogatoires des 10 juillet et 2 août 1732, A.D.M., 9 B 246).

¹ - Le 14 janvier 1737, le procureur du roi de l'amirauté de Vannes ouvre une procédure criminelle contre trois hommes du navire *La Concorde*. Au cours d'une relâche à Cork, neuf marins du bord ont déserté. Le capitaine a alors eu toutes les peines du monde à les récupérer dans la campagne irlandaise et à les ramener à bord. De retour à Vannes, il indique aux juges de l'amirauté qu'il a « pardonné » à six de ces hommes mais il dénonce les trois autres comme déserteurs. Présenté comme le meneur de la désertion, Jean Hériau affirme au cours de ses interrogatoires que « *ce n'est point luy qui a esté l'auteur de cette desertion mais tous les matelots en général avec lesquels les officiers agissoient rès mal et qua cet égard le capitaine na point tenu ce quil avoit promis qui estoit e manger a sa table suivant l'usage de la Rivière de Nantes (...) quil nest pas plus coupable que les autres mais qu'estant las et excedé de la façon barbare avec laquelle on agissoit avec eux ils furent forcés de prendre le party de deserter pour ne pas estre plus longtemps esclaves* ». Au cours du second interrogatoire, le lieutenant général lui rappelle « *que l'ordonnance de mil six cent quatre vingt neuf pour les armées navales porte la peine des galères perpetuelles contre matelot deserter et contre celuy qui en porte un autre a deserter et que l'ordonnance de mil six cent quatre vingt un ordonne que le matelot qui desertera après le voyage commencé sera puni corporellement et que celuy qui a excité sédition pour rompre le voyage sera puni de mort* ». Sans se démonter, Hériau répond « *que le matelot qui deserteroit du service du Roy meriteroit bien la peine des galères perpetuelles parce que les vivres ne manquent point sur les vaisseaux du Roy et qu'on y chatie avec regle et mesure et mesme ceux qui manquent à leur devoir, et au surplus dit qu'il valloit mieux deserter que d'estre maltraité et crever de faim* » (interrogatoires 16 janvier et 22 mars 1737, A.D.M., 9 B 246)

² - Au cours de la procédure menée contre quatre hommes du *Luzance* accusés d'avoir agressé leur capitaine à Bertheaume, en mars 1710, les prévenus donnent une version différente de celle exposée par le procès-verbal des officiers majors. Le capitaine des matelots Alain Chappelain affirme ainsi au juge « *que bien loin d'avoir fait aucune sedition il a toujours esté exact a remplir ses devoirs (...) qu'estant a Bertaume le 27 mars dernier l'interrogé vit descendre a fond de calle ou il estoit aussy avec les maïstres et contremaïstres plusieurs gens de lequipage quy luy dirent que le capitaine venoit de les maltraiter sans scavoïr pourquoy et aussitot le declarant ayant monté sur le pont avec quelques autres Il y vit ledit vié a l'entrée dessus le gaillard un pistolet dans une main et un sabre dans l'autre et que ledit capitaine rata le dit Beslat qui se voyant exposé au péril par les emportements exes et violences dudit vié il s'en saisit avec l'aide de plusieurs autres* » (interrogatoire du 18 juin 1710, A.D.L.A., B 4937).

³ - Le 15 décembre 1696, la veuve d'un matelot du navire *L'Africaine* dénonce à l'amirauté de Nantes le meurtre de son mari. Selon elle, Jean Durant est mort des coups des coups de canne que lui a donnés le second lors d'une relâche au Fort Saint-Pierre de la Martinique. Interrogé sur cette question, Louis François reconnaît s'être battu avec la victime, à qui il admet avoir donné « *deux ou trois coups de poing* ». En revanche, il assure que Durant « *ne mourut que quatorze a quinze jours apres de la maladie qui raigne au pays [et que] ledit durant estoit seditieux qui ne vouloit en aucune maniere obeïr aux commandements du capitaine rambaldo ny aux siens et quil cherchoit toujours querelle lorsqu'il estoit eppris de vin ainsy qu'au pilote et au dit rambaldo* » (interrogatoire du 28 novembre 1696, A.D.L.A B 4933). Quarante ans plus tard, le second du navire *La Sainte-Catherine* est poursuivi par l'amirauté de Saint-Malo pour des faits assez similaires. Il

.../...

témoignages, ou si la partie accusatrice manque d'éléments à charge, cette attitude combative permet régulièrement aux accusés d'obtenir l'abandon des poursuites ou un jugement d'absolution.

affirme, lui aussi, que le matelot qu'il a corrigé dans un entrepôt martiniquais n'est pas mort des coups, mais de maladie. Il ajoute ensuite « *quil ne peut en estre autrement informé que par des gens injustes et de mauvaise foy tels que des matelots quy sans aprehension d'alterer la verité sont dans l'usage de déposer les uns pour les autres quand il s'agit de chercher à nuire à un officier* » (interrogatoire du 17 décembre 1736, A.D.I.V., 9 B 287).

PARTIE III : L'ACTION RÉPRESSIVE DES AMIRAUTES OU LA LUTTE DE L'ÉTAT ROYAL CONTRE LA CRIMINALITE MARITIME.

En donnant compétence aux amirautés pour connaître des divers crimes maritimes ¹, les ordonnances d'août 1681 et novembre 1684 confiaient une ambitieuse mission répressive aux juges d'amirauté français. Aussi impérieuse qu'elle paraisse, une telle compétence amène cependant à se poser bien des questions. La plus évidente porte sur la nature des crimes et sur le volume des affaires pénales qui échoient aux tribunaux maritimes. Loin du folklore nourri par la littérature et le cinéma, les amirautés métropolitaines n'envoient guère de pirates sanguinaires à l'échafaud. La réalité est à la fois plus prosaïque et plus complexe. La compétence *ratione loci* des amirautés draine devant leurs officiers tous les délits nés sur le domaine maritime. Si les causes pénales ne sont pas si nombreuses, le contentieux est en revanche très varié et il ne se limite pas aux seuls délits liés à la marine et à la navigation. Les crimes ordinaires constituent même la majorité des affaires jugées. Une deuxième question se pose à propos de l'efficacité de la répression exercée sur la délinquance maritime. Quand on connaît les médiocres résultats obtenus par les autres juridictions répressives sur de modestes circonscriptions terriennes ², on devine combien les amirautés peinent à appliquer la législation pénale. On peut ainsi se demander dans quelles proportions elles parviennent à terminer leurs procès criminels, si les accusés sont véritablement présents et, surtout, si les peines infligées sont sévères ou non. Enfin, au-delà de la pratique judiciaire des tribunaux inférieurs d'amirauté, il convient de s'interroger sur le rôle directeur tenu par les plus hautes institutions de l'État royal. Institutions hybrides, les amirautés fonctionnent sous une double, voire sous une triple tutelle. Le cours de leur justice pénale s'insère naturellement dans la pyramide judiciaire classique mais elle dépend aussi des décisions prises par le secrétaire d'État à la Marine et, dans une moindre mesure, des instructions de l'Amiral de France.

¹ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre I, titre II, article 10.

² - L'étude des archives des juridictions seigneuriales, bailliagères comme celles des parlements laisse penser que l'évaporation des affaires pénales avoisine les deux tiers des procédures initialement engagées. Voir Robert CARIO, *La criminalité en Bretagne de 1750 à 1759*, Mém. D.E.A, Université de Rennes, 1977, p. 34-35 ; Véronique PINSON-RAMIN, *Criminalité et répression au XVIII^e siècle d'après les archives des justices seigneuriales rennaises*, Mém. D.E.A, 1980, p. 16 et s. et Benoit GARNOT, *Crime et justice aux XVII^e et XVIII^e siècles*, éd. Imago, Paris, 2000, p. 18-19.

CHAPITRE 1 . LA MAJORITÉ DES CRIMES DÉVOLUS AUX AMIRAUTÉS : DES DELITS « CLASSIQUES » PERPETRÉS SUR LE DOMAINE MARITIME

La plupart des causes criminelles qui occupent les amirautés ne sont pas propres au monde maritime. Les archives des sièges de Nantes, Vannes, Quimper et Saint-Malo montrent au contraire que près de 80 % des affaires pénales traitées concernent des infractions classiques¹. Le volume de l'activité répressive des tribunaux maritimes ne dépend donc pas tant de la nature des crimes que du lieu où ils ont été commis ou découverts. Les meurtres commis en mer, les vols perpétrés sur les quais ou les rixes entre bateliers ont indiscutablement un arrière-plan maritime, mais rien ne les distingue fondamentalement des mêmes crimes commis à l'intérieur des terres. L'attribution aux amirautés d'infractions somme toute ordinaires participe donc de l'atomisation du contentieux pénal entre les diverses juridictions existantes, ce qui ne contribue certainement pas à rendre la justice du roi plus efficace. L'écrasante majorité de causes pénales classiques jugées par les amirautés semble même donner raison aux parlementaires et aux députés des États qui s'étaient opposés à la création de sièges d'amirauté en Bretagne. Rappelant que leurs juridictions ordinaires jugeaient les causes d'amirauté depuis des siècles sans problème particulier, les Bretons avaient alors dénoncé les édits promulgués par le "Roi de guerre"² pour lever de nouvelles finances sur les marchands et les robins de la province. Pour nous faire une idée plus précise de l'efficacité des amirautés face à cette délinquance classique, nous distinguerons entre les crimes de droit commun et les délits attentatoires à l'autorité de l'État.

Section 1 : Les crimes de droit commun

A l'instar des sénéchaussées et des présidiaux, avec lesquels elles partagent souvent les mêmes palais de justice, les amirautés jugent essentiellement des affaires de droit commun. Chargées de faire appliquer l'ensemble de la législation pénale sur les côtes du royaume, elles tâchent notamment de punir les crimes de sang et les atteintes aux biens commises sur le domaine maritime. Les affaires les plus nombreuses demeurent les petites causes pénales portées à leur connaissance par les gens de mer et par les habitants du littoral.

¹ - Voir notre tableau, *infra*, annexes n° 1 à 4

² - Voir Joël CORNETTE, *Le roi de guerre, Essai sur la souveraineté dans la France du Grand Siècle*, Payot, Paris, 2000, 488 p.

§ 1 – Une juridiction globalement incapable de punir les crimes de sang

L'homicide sous toutes ses formes (meurtre, suicide, infanticide, empoisonnement) fait logiquement partie des crimes les plus durement punis par la législation royale. Pour obéir aux sévères ordonnances pénales, les juges d'amirauté sont, comme les autres, tenus de résoudre les affaires d'homicides qu'on leur dénonce. Les archives des tribunaux maritimes bretons montrent toutefois des officiers peu pressés de punir les meurtres ordinaires et quasi-indifférents aux infanticides signalés sur la grève de leur ressort.

a) L'impunité de fait des homicides jugés par les tribunaux maritimes

Les types d'homicides soumis à la sagacité des magistrats d'amirauté sont assez variables. Les procédures laissées par les sièges bretons indiquent tout d'abord que les affaires d'homicide se répartissent à peu près équitablement entre les meurtres commis en mer et ceux qui ont eu lieu sur les côtes mêmes de leur ressort. Les archives montrent également que les amirautés jugent avant tout des homicides simples ou préterintentionnels survenus dans le cadre des activités maritimes. Au premier rang de ces affaires, on trouve les procédures déclenchées par les proches des marins disparus en mer de façon suspecte. Si les gens du littoral admettent la perte des matelots décimés par les privations, le froid ou les maladies, les familles n'hésitent cependant pas à en appeler à l'amirauté quand les membres d'équipage murmurent que la mort n'a rien de naturelle ou d'accidentelle. En se basant sur les renseignements fournis par leurs compagnons, les parents et les épouses des défunts se portent partie civile ou dénoncent le meurtre au ministère public. L'instruction et la répression de ces crimes se révèle cependant des plus difficiles. Le scorbut, la dysenterie, les maladies tropicales, le rude climat de Terre-Neuve ou encore l'alcoolisme déciment régulièrement les équipages français voyageant au long cours. Quand ils subissent des violences, de nombreux matelots affaiblis succombent sans que l'on puisse savoir avec certitude si ce sont les coups ou l'un de ces maux qui a causé la mort ¹. Outre l'état sanitaire désastreux des navires, la qualité de l'auteur des coups supposés mortels est un autre obstacle à la manifestation de la

¹ - Le 6 juillet 1702, la veuve d'un matelot du *Pontchartrain* porte plainte à l'amirauté de Saint-Malo contre Mathieu Bossart, contremaître soupçonné d'avoir tué son époux lors d'une escale à Saint-Domingue. Elle accuse l'officier marinier d'avoir tant fouetté son mari à coups de corde qu'il en serait mort quelques jours plus tard. Comme le petit nombre de témoignages ne permet pas de savoir précisément si la victime est morte des coups ou d'un « flux de sang », – comme le prétend l'accusé –, le siège malouin décide finalement de renvoyer Bossart hors d'accusation pour le meurtre et de le condamner en 100 livres de réparation pour les violences (sentence du 28 août 1702, A.D.I.V., 9 B 222).

vérité. Sans égards pour l'ordonnance de la marine de 1681, – qui suppose de réunir un conseil pour décider des punitions à donner aux marins séditeux ¹ –, les officiers majors et les officiers mariniens frappent régulièrement leurs hommes pour les faire obéir ou les corriger. Les coups sont parfois si violents que certains marins n'y survivent pas. Les plaignants prétendent souvent, en outre, que les blessés ont péri après avoir été délibérément laissés sans soins à l'infirmerie du bord. On touche là un des problèmes propres à ce type d'affaires. Les chirurgiens embarqués sont la clé du succès ou de l'échec des poursuites. C'est souvent leur témoignage, ou le rapport rédigé au moment du décès, qui va décider du procès ². Malheureusement pour les familles des matelots et des officiers mariniens maltraités, les chirurgiens sont eux-mêmes des officiers majors, déjeunant à la table du capitaine et jaloux de leur statut. Témoigner contre un capitaine, un second ou un lieutenant qui a corrigé une forte tête n'aide sûrement pas à se faire accepter au sein du petit monde des armateurs et des officiers navigants. Le fait que la plupart des témoignages et des rapports de chirurgiens tende à disculper les accusés laisse même penser que cette solidarité joue nettement en faveur des officiers les plus brutaux ³.

¹ - L'ordonnance de la marine prévoit que les maîtres de navires « *Pourront, par l'avis des pilote & contre-maître, faire donner la cale, mettre à la boucle & punir d'autres semblables peines, les matelots mutins, ivrognes & désobéissants, & ceux qui maltraiteront leurs camarades, ou commettront d'autres semblables fautes & délits dans le cours de leur voyage* » (ordonnance de la marine du mois d'août 1681, Livre II, titre 1^{er}: « Du capitaine », art. 22). Apparemment sévère, cet article a été conçu comme un moyen de protéger les matelots et les officiers mariniens de l'arbitraire du capitaine. La légitimité des punitions est en effet subordonnée à la tenue préalable d'un conseil disciplinaire réunissant les officiers majors du navire qui décident collégialement du châtement à donner. Les officiers brutalisant eux-mêmes leurs hommes, sous le coup de la colère, peuvent ainsi être poursuivis au criminel si les matelots maltraités ou leurs proches portent plainte à l'amirauté. Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 457-459

² - En mai 1773, le second du navire négrier *La Marie-Séraphique* est poursuivi devant le siège nantais par le père d'un charpentier du bord qui l'accuse d'avoir tué son fils pendant la traite sur les côtes d'Afrique. Au cours de l'information, le premier chirurgien disculpe le sieur Duguet en assurant que Pierre Davallo est allé à la côte, qu'il en est revenu malade et qu'il est bien mort de fièvre. Le second chirurgien confirme les dires du premier et ajoute « *qu'étant présent lorsqu'on l'ensevelit et l'ayant bien examiné, il ne s'est aperçu aucune meurtrissure ou autre vestige de coups* » (information des 11, 12 et 13 mai 1773, A.D.L.A., B 4958)

³ - Le 9 septembre 1720, Perrine Houel porte plainte auprès de l'amirauté de Saint-Malo contre un enseigne du navire *Les Deux Couronnes* qu'elle accuse du meurtre de son fils. Selon elle, Olivier Gaillard a tant battu son fils pendant une relâche dans le port de « Coulpy », sur le fleuve Bengale, qu'il en est mort. Deux semaines après les débuts de l'information, l'accusé produit une attestation devant notaires du chirurgien-major du vaisseau. Celui-ci affirme que Jean-Baptiste Cazin souffrait d'une « *fluxion extreme sur les amidalles* », et qu'il est mort d'une « *fièvre maligne* » sans se plaindre d'avoir été maltraité. Solution intermédiaire qui pose implicitement la question du danger des coups assésés sur un organisme malade, la sentence définitive renvoie l'accusé hors-procès tout en le condamnant à 1000 livres de réparation envers la partie civile (attestation du 25 septembre et sentence du 19 novembre 1720, A.D.I.V., 9 B 263).

Les meurtres commis sur les côtes des ressorts d'amirauté constituent l'autre grande catégorie d'homicides jugés par les tribunaux maritimes bretons. Leurs procédures criminelles donnent tout d'abord un aperçu des dangers de la vie nocturne des ports de la province. Les corps repêchés au petit matin amènent à enquêter dans diverses directions. Selon les cas, la victime a pu perdre la vie dans un duel, tel ce gentilhomme parisien retrouvé lardé de coups d'épée dans le port de Nantes en 1778 ¹, ou périr sous les coups des voleurs qui hantent les ports et les chemins côtiers ². Fidèles à leur réputation, les tavernes et les cabarets des quartiers portuaires peuvent être de véritables coupe-gorges. L'ambiance y est souvent animée entre les tenanciers, les filles de joie, les soldats, les « écoliers » et les marins en goguette. Il n'est pas rare que les rixes dégénèrent et qu'un des protagonistes finisse son existence dans les eaux du port ³. Loin des grandes villes, il arrive aussi que la quiétude des paroisses côtières soit troublée par de soudaines explosions de violence. Après les naufrages, – très fréquents à l'entrée de la Loire et sur les plages de Cornouaille –, le pillage tourne parfois au pugilat voire à l'émeute. Il n'est pas rare que les pillards attaquent les habitants commis à la garde des effets naufragés ou qu'ils se disputent violemment le meilleur du bris ⁴. Sur le

¹ - Le 13 avril 1778, les officiers de l'amirauté nantaise descendent dans la cour de l'hôpital du Sanitat pour visiter et lever le corps d'un homme trouvé sur le quai Deurbrouck. Huissier de la chambre de Madame, la victime s'appelle Julien Hubert des Brodières de Montreuil. L'information laisse penser qu'il a perdu beaucoup d'argent dans un club de jeux et qu'il a tenté de régler ses comptes l'épée à la main. Sur ordre du lieutenant particulier de l'amirauté, le corps du duelliste est salé et éviscéré pour permettre l'éventuel procès à cadavre prévu par les ordonnances. Ni le cadavre ni le meurtrier présumé, un certain Monnier dit « le mulâtre », ne seront toutefois inquiétés par l'amirauté nantaise qui abandonne les poursuites après quelques semaines de recherches (procès-verbal du 13 avril 1778, A.D.I.V., B 4963).

² - Au début du mois de juin 1733, le maître d'une barque de l'île d'Yeu mouillée à Conleau disparaît après avoir déjeuné en ville. Le 13 juin, le corps d'Olivier Chapiteau est retrouvé flottant dans le port. Les officiers de l'amirauté de Vannes descendent alors sur les lieux pour autopsier le cadavre et faire les premières informations. Vraisemblablement attaqué sur la grève, le malheureux a été dépouillé de tout son argent. Ses blessures indiquent qu'il a pris une décharge de plombs dans les mains et qu'on l'a tué en le frappant à la tête (procès-verbal du 13 juin 1733, A.D.M., 9 B 244).

³ - En décembre 1743, une sombre affaire d'homicide s'ouvre devant l'amirauté de Vannes après que l'on a retrouvé le corps d'un homme dans le port de la ville. Louis-Marie Pédron a été étouffé puis jeté dans un fossé d'eau de mer. L'enquête établit rapidement que la victime fréquentait assidûment une auberge mal famée où une violente dispute a éclaté la nuit de sa mort. Les soupçons se portent alors sur la veuve Truscat, tenancière de la taverne, et sur deux écoliers qui se sont battus avec la victime avant, semble-t-il, de l'étouffer avec une serviette. En juillet 1744, une première sentence de l'amirauté condamne les deux hommes à la roue et la femme à être pendue. Repoussée d'un an par le parlement, qui entend faire approfondir l'enquête, la décision sera finalement confirmée par un arrêt de la Cour du 23 septembre 1745 (procès-verbal du 20 décembre 1743, A.D.M., 9 B 248).

⁴ - Au cours de l'été 1723, une lettre de dénonciation prévient les officiers de l'amirauté de Quimper qu'un habitant est mort après avoir été battu sur la plage de Plomeur. Hervé Lornicol a succombé à ses blessures après avoir été bastonné par quatre autres riverains à qui il disputait vraisemblablement une barrique de vin arrivée à la côte (dénonciation du 17 août 1723, A.D.F., B 4448).

rivage toujours, le ramassage du goémon, la pêche à pied ou l'exploitation des parcs et pêcheries sont autant d'activités pouvant exciter la compétition entre les riverains. En cas de conflit, les fourches, crocs et autres outils deviennent de terribles armes par destination ¹.

Face à cette criminalité violente, les amirautés ne manifestent pas d'empressement particulier. Un premier indice du peu d'intérêt des juges maritimes pour ces affaires tient au taux de jugements définitifs très moyen obtenu en la matière. Comme l'on peut le voir sur le tableau ci-dessous, les affaires ouvertes pour homicide sont abandonnées avant terme dans plus d'un cas sur deux.

	Affaires ouvertes pour homicide	Affaires restées sans suite	Affaires jugées ou renvoyées
Amirauté de Saint-Malo (1679-1791)	115	58	57
Amirauté de Nantes (1692-1791)	59	41	18
Amirauté de Vannes (1692-1788)	24	6	18
Amirauté de Quimper (1716-1791)	11	6	5
TOTAL	209	110 (53 %)	99 (47 %)

Si le taux d'abandon élevé annonce à lui seul la clémence des juges et l'importance des modes de règlement privatistes, l'étude des sentences prononcées par les amirautés est encore plus édifiante. Sur les 151 accusés jugés pour homicide par les amirautés de Saint-Malo, Nantes, Vannes et Quimper, 101 (soit 67 %) ont obtenu des décisions valant absolution et 50 (soit 33 %) ont été condamnés à des peines afflictives et infamantes, dont 26 par contumace ². En additionnant les affaires abandonnées avant terme, les jugements d'absolution et les sentences prononcées par contumace, on constate que moins de 10 % des personnes initialement poursuivies pour homicide par les amirautés sont effectivement frappées par une condamnation pénale. Outre la difficulté d'établir un lien de causalité pour les homicides survenus en mer, ce laxisme et cette inefficacité de fait ont plusieurs explications. Jusqu'à la Révolution, le droit pénal français considère que tout auteur

¹ - Dans l'après-midi du 11 novembre 1755, deux habitants de Plomeur travaillent à ramasser du goémon sur la grève de Saint-Tremeur. Alors qu'il charge le varech sur sa charrette, Guillaume Cléach reproche à son voisin de s'être servi dans le tas qu'il avait amassé. Une violente dispute s'ensuit au cours de laquelle Michel Hervé le frappe à la tête avec un croc en fer. Foudroyé, Cléach s'effondre et son meurtrier prend immédiatement la fuite. Saisi de l'affaire sur renvoi de la baronnie de Pont-l'Abbé, l'amirauté de Quimper condamnera Hervé à la corde par contumace (sentence du 15 mai 1756, A.D.F., B 4468).

² - Voir notre tableau, annexes n° 12

d'homicide est « digne de mort s'il n'a lettre du prince ». Or, la majorité des meurtres dénoncés aux amirautés résultent de blessures ayant entraîné la mort dans les jours qui suivent. Comme les coups ont le plus souvent été portés avec les poings, les pieds ou à l'aide d'objets usuels (barres d'aspect, cordes, gaffes, pelles, « picquois » des ouvriers « déshabillant » les morues ...), les juges semblent systématiquement privilégier la thèse de l'homicide préterintentionnel. Désireux de ne pas priver la marine marchande et la flotte royale de marins supplémentaires, fussent-ils violents, les juges d'amirauté usent alors de moyens détournés pour contourner la loi du talion et ne pas les envoyer à la corde. Ils peuvent tout d'abord « civiliser » la procédure et recevoir les parties en procès ordinaire. Certains font traîner l'instruction pénale du procès, – faisant de la détention préventive une forme de peine d'emprisonnement –, puis prononcent un jugement valant absolution ¹. Une autre solution, enfin, est d'attendre que les accusés, – détenus ou fugitifs –, effectuent les démarches pour obtenir des lettres de rémission auprès de la chancellerie du parlement. « *Contrepoids officieux à une répression officielle exagérée* ² », les lettres de pardon et rémission sont indistinctement entérinées par les amirautés pour absoudre les meurtres commis en état de légitime défense, les homicides préterintentionnels et les véritables homicides involontaires ³.

¹ - Après la découverte du corps du second du *Petit Saint-Pierre*, retrouvé noyé dans les eaux glacées de la Loire en janvier 1724, les magistrats de l'amirauté de Nantes enquêtent pour retrouver ceux qui l'y ont précipité. Les témoins indiquent que Michel Barrier s'est disputé avec quatre hommes dans une des auberges du port et qu'il a été jeté à l'eau depuis le pont de la Poissonnerie. Après un hiatus inexplicable de trois ans, l'enquête reprend en 1727. De nouveaux témoins sont convoqués, plusieurs suspects sont décrétés et interrogés sans que l'on puisse trouver de véritables preuves supplémentaires de l'homicide. La tenancière du cabaret où a eu lieu la rixe ne sera finalement que mise à l'amende pour avoir ouvert son établissement de nuit. Les quatre principaux suspects seront élargis sous caution et « *renvoyés quant à présent jusqu'à plus ample preuve* » (sentence du 18 juillet 1727, A.D.L.A., B 4940).

² - André LAINGUI et Arlette LEBIGRE, *Histoire du droit pénal...*, op. cit., p. 150.

³ - Le 1^{er} mars 1698, le procureur du roi de l'amirauté de Saint-Malo remontre qu'un matelot du navire corsaire *Le Fortuné* vient d'être arrêté sur ordre du commissaire de la Marine. Jean Corbel est poursuivi pour avoir accidentellement tué le second du navire. Alors qu'il rangeait les armes après un combat livré contre un navire de guerre anglais, un des fusils qu'il portait a fait feu, tuant net le sieur Poitevin qui se trouvait sur le pont au même moment. En juin, l'amirauté malouine entérine les lettres de rémission de l'accusé qui est simplement tenu de verser trois écus neufs « *aux pauvres irlandais* », trois écus neufs à chacun des deux hôpitaux de la ville et vingt-cinq livres « *aux pauvres honteux* » (sentence du 7 juin 1698, A.D.I.V 9 B 212).

b) Le dédain des juges d'amirauté pour les infanticides découverts sur le rivage

Depuis le Moyen-Âge, la lutte contre l'avortement volontaire et l'infanticide est une des tâches les plus ardues assignées aux juges par l'ancien droit pénal¹. Comme les juges terriens, les officiers d'amirauté doivent enquêter pour découvrir les mères des enfants nouveau-nés que l'on retrouve périodiquement sur la grève ou sur les quais de leur ressort. Les archives criminelles des sièges de Saint-Malo, Nantes, Vannes et Quimper contiennent trente-quatre procédures ouvertes pour infanticide. Quoiqu'il soit difficile de savoir quelle part représente ce chiffre par rapport à la réalité, l'on peut penser que le ressort littoral des amirautés est malheureusement un lieu attractif pour les mères ayant choisi de « détruire leur fruit ». Pour les femmes voulant échapper à la surveillance des habitants de leur ville ou village d'origine, les paroisses côtières sont un refuge idéal où séjourner en attendant l'accouchement². La nuit venue, les plages, les berges des rivières et même certains quais sont des endroits calmes, propices à leur dessein. Enfin, l'existence de nombreuses villes de garnison sur le littoral breton et l'éloignement prolongé des marins³ peuvent aussi expliquer un plus grand nombre de naissances non souhaitées.

	Affaires ouvertes pour infanticide	Affaires restées sans suite	Affaires jugées ou renvoyées
Amirauté de Saint-Malo (1679-1791)	15	11	4
Amirauté de Nantes (1692-1791)	4	4	–
Amirauté de Vannes (1692-1788)	12	7	5
Amirauté de Quimper (1716-1791)	3	2	1
TOTAL	34	24 (71 %)	10 (29 %)

¹ - Voir Henri GILLES, « La femme délinquante dans l'histoire du droit », *Ann. Univ. Sc. soc. de Toulouse*, t. XXVII, 1979, p. 239 et s. ; Annik PORTEAU-BITKER, « Criminalité et délinquance féminine dans le droit pénal des XIII^e et XVI^e siècles », *R.H.D.*, 1980, p. 13-56 ; André LAINGUI, « Histoire de la protection pénale des enfants », *Revue internationale de droit pénal*, 1979, p. 521 et s.

² - Plusieurs affaires sont menées contre des femmes de passage, dont les témoins disent ignorer le nom. Après la découverte du corps d'un enfant de 5-6 mois sur la côte de Kerviniac, près de Lorient, en septembre 1754, l'amirauté de Vannes décrète de prise de corps « une fille mère sans avoir été mariée qui le seize septembre mil sept cent cinquante quatre logeoit chez la desforges et qui a logé depuis chez la nommée joyaux fille lingere proche la grande porte de la ville du port louis » (décret du 9 décembre 1754, A.D.M., 9 B 249).

³ - En janvier 1752, le corps d'un nouveau-né est retrouvé caché sous des pierres sur la grève jouxtant la grande porte du Port-Louis. Au cours de l'information menée par les magistrats vannetais, les juges ne parviennent pas à obtenir le nom de la suspecte mais la quatrième témoin rapporte « que l'on disoit que cette femme estoit la femme d'un mari embarqué il y avoit quatre ans » (information du 12 août 1752, A.D.M., 9 B 256).

Confrontés à cette délinquance particulière, les juges d'amirauté se révèlent tout à fait inefficaces. Comme l'indique le tableau ci-dessus, plus de 70 % des poursuites sont abandonnées sans qu'aucune sentence ne soit prononcée. De plus, sur les huit sentences recensées parmi les affaires étudiées, deux dispensent le ministère public de continuer les poursuites, deux ordonnent le « plus amplement informé », une autre renvoie l'accusée « *quant à présent les preuves tenant* ». Seules trois sentences prononcent la peine de mort contre les femmes visées par la procédure, et encore, par contumace. Cet échec manifeste de la répression tient à deux choses : la difficulté de la preuve et l'attitude des juges. En dépit de l'édit de février 1556 qui impose aux futures mères de déclarer leur grossesse, les femmes déterminées à avorter ou à se débarrasser de leur enfant font tout pour cacher leur état. On peut même dire qu'elles vivent dans une semi-clandestinité qui empêche parfois d'être certain qu'elles étaient enceintes au moment des faits. Habillées d'amples manteaux pour cacher leur taille, se plaignant d'aménorrhée pour faire taire les rumeurs nées au lavoir, elles brouillent les pistes et font de leur mieux pour déjouer le contrôle social ¹. Le deuxième facteur à jouer en leur faveur, et peut-être le plus important, c'est le désintéret patent des juges d'amirauté pour ce type d'affaires. Comme l'atteste crûment une lettre envoyée en 1752 par le lieutenant général de l'amirauté de Vannes, les magistrats d'amirauté font tout leur possible pour échapper à ce qu'ils considèrent comme une corvée inutile ². A moins qu'une piste évidente ne s'offre immédiatement à eux, les officiers ou les avocats commis pour la circonstance se contentent d'entendre quelques riverains et, au mieux, de faire publier des monitoires dans la paroisse concernée. Comme les appels à témoins lancés en chaire restent souvent sans effet, les procédures sont donc souvent abandonnées, faute de preuves, ou classées par un jugement

¹ - Le 4 décembre 1775, les officiers de l'amirauté descendent sur la grève de la paroisse malouine de Saint-Thomas pour autopsier et lever le corps d'un nouveau-né. Les témoignages désignent rapidement une certaine Perrine Carabay. Une blanchisseuse de Saint-Énogat témoigne « [qu'] *étant allée chez cette fille cinq à six jours auparavant y prendre son linge quelle rapporta tout gaté de sang très vif et nouvellement rendu et quil y avoit tout lieu de penser que que cette meme fille avoit accouché la nuit, et le matin du jour que la fille delle déposante alla prendre le linge, ce qui surprit d'autant moins la déposante que depuis pres de neuf mois quelle blanchit cette fille elle navoit rien vu dans son linge et que tout luy annonçoit quelle étoit grosse, layant dailleurs vue le ventre et les reins très gros* » (information du 22 janvier 1776, A.D.I.V., 9 B 332).

² - Après la découverte, évoquée plus haut, d'un nouveau-né tué au Port-Louis en janvier 1752, le lieutenant général de l'amirauté de Vannes écrit au greffier du siège pour lui demander de faire procéder à la levée du corps par deux avocats vannetais. Les termes de cette brève commission ne laissent guère de doutes sur l'intérêt que porte le sieur de Limur à ce genre d'affaires : « *Je vous prie monsieur dengager deux de messieurs les avocats a descendre au port louis avec un ou deux chirurgiens, ils seront bien payés sur le domaine la commission est aisée, Il ny aura qu'a faire l'ouverture du corps et entendre quelques témoins, a moins qu'on ait connoissance de la coupable. Je suis votre très humble serviteur. De Limur* » (lettre du 18 janvier 1752, A.D.M., 9 B 256).

valant absolution.

§ 2 – Les infractions portant atteinte aux biens

Moins nombreux que les délits visant les personnes, les crimes portant atteinte aux biens constituent malgré tout un pan important de l'activité des amirautés. Au premier rang de ces crimes, on trouve bien sûr l'infraction générique du vol. Sur la base des textes habituels et de l'ordonnance de la marine, les amirautés bretonnes jugent surtout les larcins commis dans l'enceinte des ports de la province. Abusant de la confiance de marchands tentés d'investir dans le commerce maritime, certains escrocs ne dérobent pas d'argent mais s'en font remettre contre une promesse contractuelle qu'ils ne tiendront jamais. Enfin, les incendies de navires et les feux allumés sur les îles sont les dernières atteintes aux biens punies par les amirautés.

a) Les vols commis en mer et dans les zones portuaires

De toutes les infractions portant atteinte à la propriété privée, le vol est de loin le crime le plus courant. Comme le soulignent avec justesse les historiens du droit pénal¹, l'ancien droit ne fait pas du vol une infraction unique assortie de circonstances graduellement aggravantes. Au regard des textes et de la jurisprudence, le terme recouvre plutôt une série de délits distincts, dotés de régimes propres et punis avec plus ou moins de sévérité (vol simple, vol du récidiviste, vol nocturne, vol domestique, vol d'église, vol de grand chemin...). L'ordonnance du mois d'août 1681 ajoute d'ailleurs sa pierre à l'édifice en prévoyant une peine spécifique pour les individus surpris à voler dans les quartiers portuaires : la flétrissure en forme d'ancre de marine et le bannissement du lieu à perpétuité².

Les vols perpétrés par les gens de mer au cours des voyages sont le premier exemple des larcins soumis aux amirautés. Dans le contexte particulier de Terre-Neuve, les armateurs se plaignent de temps à autre à l'amirauté malouine du vol de leurs canots ou de l'effraction de leurs cabanes. Fruit des rancœurs et d'une concurrence locale exacerbée plutôt que d'une

¹ - Voir André ABBATECCI *et alii*, « Crimes et criminalité en France sous l'Ancien Régime, XVII^e-XVIII^e siècle », *Cahier des Annales ESC*, n° 33, 1971, 271 p. ; Gérard AUBRY, *La jurisprudence criminelle du parlement de Paris sous le règne de Louis XVI*, Paris, 1971, 275 p. ; Jean-Marie CARBASSE, *Histoire du droit pénal...*, *op. cit.*, p. 333 et s.

² - « Celui qui aura dérobé des cordages, ferrailles ou ustensilles des vaisseaux étant dans les ports, sera flétri d'un fer chaud, portant la figure d'une ancre & banni à perpétuité du lieu où il aura commis le délit ; et s'il arrive perte du bâtiment ou mort d'homme pour avoir volé ou coupé les cables, il sera puni du dernier supplice ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, Livre IV, Titre 1^{er}, « Des Ports et Havres », art. 16. Voir aussi VALIN, *Nouveau commentaire...*, *op. cit.*, t. II, p. 469 et s.

véritable délinquance, ces vols commis par des équipes rivales se résolvent par de simples réparations civiles. En haute mer ou lors des relâches, les marins peuvent déjouer la vigilance des cambusiers pour détourner des produits de la cargaison ¹ ou « buffeter » les vivres et l'alcool du bord ². D'autres piochent sans vergogne dans les coffres de leurs camarades ou dérobent l'argent confié par les armateurs à la garde des officiers majors ³. Très typiques, ces causes sont toutefois peu nombreuses. Leur rareté laisse même penser qu'une part infime de ces affaires parvient jusqu'aux tribunaux maritimes. La nécessité d'un châtiment prompt et exemplaire favorise certainement le règlement disciplinaire immédiat de ces questions (cale, fers, fouet, retenues sur les gages et salaires...).

En fait, les vols par effraction sont le véritable fléau du monde portuaire. La surveillance policière des quais, on l'a vu, n'est pas le fait des commis de l'amirauté. Elle repose entièrement sur l'efficacité des rondes nocturnes effectuées par les archers de police, la milice bourgeoise ou les patrouilles des régiments casernés à proximité. Les amirautés n'interviennent donc qu'en bout de chaîne, pour juger les larrons qui leur sont amenés après avoir fini leur nuit à la geôle. Dans les ports, les navires chargés de marchandises restent le premier objet de convoitise des voleurs. Les gros bâtiments étant occupés par une partie de l'équipage ou confiés à la surveillance d'un gardien, les voleurs n'y montent généralement qu'après s'être entendus avec quelqu'un du bord ⁴. Plus réaliste, la majorité d'entre eux

¹ - En octobre 1687, le capitaine du *François Séraphique* poursuit devant le siège malouin un de ses marins qu'il accuse d'avoir dérobé du cidre et une pièce de toile de la cargaison. Au terme de la procédure, le matelot Timon est reconnu coupable d'avoir fracturé l'écouille et d'avoir bu le cidre. Il est donc condamné pour cela en 20 livres de réparation et en dix livres d'amende au gouverneur de Bretagne. En revanche, le vol de la pièce de toile ne lui est pas imputé par le jugement qui ordonne qu'il en soit « plus amplement informé » (sentence du 20 novembre 1687, A.D.I.V., 9 B 195).

² - Au retour de Lisbonne du navire morutier *L'Anne-Jeanne*, en février 1684, les armateurs poursuivent cinq hommes du bord devant l'amirauté de Saint-Malo. Accusés d'avoir refusé de travailler et d'avoir « buffeté » des oranges, du beurre et de l'eau-de-vie dans la cale, ils sont rapidement décrétés de prise de corps et arrêtés. Les cinq hommes sont finalement élargis, condamnés en 300 livres de dommages-intérêts et astreints aux dépens (70 livres), toutes ces sommes étant compensables sur leurs salaires (sentence du 28 février 1684, A.D.I.V., 9 B 192).

³ - Lorsque son navire rentre à Nantes, en mai 1766, le second lieutenant de la *Marquise de Ségur* dénonce à l'amirauté le vol dont il a été victime quelques semaines plus tôt à Port-au-Prince. Jean Boutel accuse un des matelots de lui avoir subtilisé une bourse contenant l'argent du bord (1653 livres) pendant son sommeil et d'être allé subrepticement à terre pour l'y enfouir. Arrêté et détenu plusieurs mois, Guillaume Dupoué ne cesse de protester de son innocence au cours des interrogatoires. La procédure s'arrête sur les conclusions du procureur du roi tendant au renvoi hors-procès de l'accusé (conclusions du 5 février 1767, A.D.L.A., B 4954).

⁴ - En octobre 1698, le procureur du roi de l'amirauté de Saint-Malo poursuit plusieurs voleurs arrêtés sur ordre de l'armateur du navire *La Fortune*. Au premier rang des accusés figure François Robert, le gardien du navire. Les autres suspects sont deux matelots qui l'avaient aidé à décharger son butin et quatre habitants auxquels ils avaient revendu des effets pris dans la cargaison et dans les coffres de l'équipage (biscuits,

.../...

préfère s'en prendre aux navires de petite taille (gabarres, toues pontées, chasse-marées...), moins richement chargés mais plus faciles à aborder et à fracturer¹. Selon les cas, les voleurs y prennent des produits de la cargaison (sacs de blé, café ou sucre, balles de coton, pièces de toile, Indiennes...) ou l'argent et les vêtements qu'ils ont pu trouver dans la chambre des bateliers. Les entrepôts de marchandises sont naturellement la deuxième cible des vols commis sur les ports. Les richesses stockées par la Compagnie des Indes et les négociants attirent bien des convoitises, notamment sur les quais de Nantes et de Lorient². Les chantiers navals sont, eux-aussi, régulièrement visités. Les pièces de bois, le métal, les clous et les outils rangés dans les cabanes de chantier semblent particulièrement intéresser certains voleurs³. Dans un registre assez proche, les amirautés jugent également les individus arrêtés pour avoir chapardé des voiles, des poulies, des câbles ou des grappins sur les navires au mouillage⁴.

bijoux, vaisselle de prix...). Le gardien et les deux matelots seront condamnés à être pendus sur la grève, la femme de l'un d'eux sera bannie à perpétuité du ressort et les trois acheteurs seront renvoyés hors-procès (sentence du 6 juin 1699, A.D.I.V., 9 B 216).

¹ - Le 19 décembre 1735, le capitaine de la garde bourgeoise Montaudouin de Launay adresse un « dénoncy » à l'amirauté de Nantes pour signaler que ses hommes ont escorté au château un voleur arrêté sur la quai de Chézine. Moins chanceux que ses complices qui ont pu prendre la fuite, Jean Gaulin a été arrêté par les bateliers alors qu'il sortait d'une gabarre avec deux sacs de sucre. L'information et ses interrogatoires permettront d'identifier l'un d'eux, un certain Germain Alexis, et deux femmes qui comptaient acheter le sucre volé. Le fugitif sera condamné à être pendu par effigie, Gaulin sera fouetté, exposé au carcan, flétri d'une ancre et banni du ressort tandis que les deux femmes seront renvoyées hors d'accusation (sentence du 27 avril 1736, A.D.L.A., B 4947).

² - Alors qu'il sort d'un magasin de marchandises qu'il vient de fracturer, un soldat de marine est arrêté sur la grève du Port-Louis le 2 mai 1697. Dit « *la violette* », Pierre Loye s'est introduit dans l'entrepôt à plusieurs reprises pour y prendre du sucre qu'il a vraisemblablement apporté à son cabaretier pour payer ses dettes de comptoir. Après trois semaines de procès, les juges de l'amirauté de Vannes condamnent le soldat aux galères à perpétuité et le couple d'aubergistes à une peine de bannissement de cinq ans (sentence du 23 mai 1697, A.D.M., 9 B 239).

³ - Au début du mois de mars 1777, deux voleurs sont surpris par la milice bourgeoise près d'une cabane de chantier du quai de Chézine. L'un d'eux parvient à s'enfuir avec les clous qu'ils venaient de dérober tandis que l'autre est arrêté en possession d'un « *cizeau* » servant à fracturer les serrures. Au terme d'une procédure instruite en neuf mois, Hyppolite Deschamps est condamné à être flétri d'une ancre et banni à perpétuité des ville et banlieue de Nantes (sentence du 28 novembre 1777, A.D.L.A., B 4960).

⁴ - En janvier 1772, un homme est arrêté sur les quais de Nantes parce qu'il transporte des cordages et des palans vraisemblablement volés dans un navire au mouillage. Au cours de l'information, les câbles saisis sur l'accusé sont comparés à ceux d'un batelier victime d'un vol similaire cette nuit-là. Comme les câbles sont différents et qu'aucun autre batelier ne s'est manifesté par la suite, le doute bénéficie à l'accusé qui est renvoyé hors d'accusation et élargi après cinq mois de détention préventive (sentence du 27 mai 1772, A.D.L.A., B 4957).

	Affaires ouvertes pour vol ou recel	Affaires restées sans suite	Affaires jugées ou renvoyées
Amirauté de Saint-Malo (1679-1791)	51	21	30
Amirauté de Nantes (1692-1791)	48	14	34
Amirauté de Vannes (1692-1788)	16	5	11
Amirauté de Quimper (1716-1791)	1	–	1
TOTAL	116	40 (35 %)	76 (65 %)

Comme l'on peut s'en apercevoir sur ce tableau, les deux tiers des voleurs arrêtés passent effectivement en jugement devant les amirautés. En dépit de la sévérité de principe commune aux textes réprimant les différentes catégories de vol, la diversité des larcins amène les juges à décider de peines très variables. L'époque, tout d'abord, a son importance. Les procédures ouvertes pour vol par les amirautés bretonnes sont moins nombreuses sous le règne du Roi-Soleil mais les sanctions infligées se veulent alors terribles et exemplaires, tant pour les prévenus détenus¹ que pour les accusés contumacés. Après l'accalmie constatée lors des premières décennies du règne de Louis XV, la multiplication des affaires engagées à partir des années 1760 indique une recrudescence importante des vols avec effraction en zone portuaire. Face à la montée de cette criminalité, les amirautés répondent par une combinaison de peines classique, – galères, fouet ou carcan –, assorties d'une flétrissure et du bannissement du ressort. Sauf décision contraire du parlement, les châtiments corporels sont infligés sur les quais, les carrefours publics ou les marchés de la ville. Réservée par l'ordonnance aux seuls vols de cordages ou d'éléments provenant des vaisseaux au mouillage, la flétrissure à l'ancre de marine est en fait une peine utilisée par les amirautés pour marquer tous les voleurs arrêtés sur les quais (vols de denrées, effraction de cabanes de chantiers ou d'entrepôts...). Si les preuves manquent, ou si les juges veulent appliquer sans le dire les idées nouvelles, l'autre option est de maintenir voleurs et receleurs en détention préventive avant de les renvoyer hors procès ou d'ordonner le « plus ample informé ». Contrairement à

¹ - Dans la nuit du 11 au 12 juin 1699, un homme est surpris sur la grève de Saint-Malo avec deux sacs de blé provenant de la barque *L'Angélique*, de l'île d'Arz. En dépit des moulinets qu'il fait avec son sabre, l'homme est maîtrisé par les gabarriers qui le conduisent immédiatement au corps de garde de la milice bourgeoise. Pierre Fravart sera finalement condamné par l'amirauté à être pendu sur la grève de Saint-Malo, « *près de la grande porte* », après avoir arpenté les rues de la ville la corde au cou (sentence du 23 juillet 1699, A.D.I.V 9 B 217).

ce que l'on aurait pu penser, les tribunaux maritimes n'ont donc pas une politique pénale particulièrement dure à l'égard des voleurs pris sur les quais de leurs villes. Pour une infraction portant atteinte au sacro-saint commerce maritime, le vol bénéficie d'une forme de tolérance somme toute surprenante de la part des juges d'amirauté.

b) Les escroqueries portant sur des contrats maritimes

Aussi appelée « friponnerie », l'escroquerie reste sous l'Ancien Régime un crime aux contours juridiques incertains¹. Rangée par la doctrine parmi les multiples variantes du vol, l'infraction n'est pas constituée par la soustraction de la chose mais par l'abus de confiance qui a permis la remise volontaire du bien ou de l'argent détourné. Cette « trahison » est perçue comme un facteur aggravant qui entraîne généralement un durcissement de la répression. Les peines sont donc un peu plus lourdes que celles que l'on inflige en cas de vol simple². Volontiers étouffées par les victimes, qui hésitent à dévoiler la naïveté dont elles ont fait preuve, les affaires d'escroquerie font rarement l'objet de poursuites devant les tribunaux. Sur plus d'un siècle de jurisprudence maritime bretonne, nous n'avons ainsi dénombré que quatre procédures engagées pour punir des fripons accusés d'avoir berné un cocontractant. Instruit à Nantes en 1702, un premier procès vise un particulier qui s'est fait passer pour le commis d'un négociant nantais afin de se faire livrer plusieurs ballots de coton. Le pseudo commis a ensuite décampé en négligeant, bien sûr, de régler la facture³. C'est la découverte du lot dans une barque mouillée à Saint-Nazaire qui a donné compétence à l'amirauté de Nantes pour juger cette escroquerie par ailleurs très ordinaire. Une deuxième affaire, plus typiquement maritime, nous est fournie par les minutes criminelles de l'amirauté malouine. En 1713, le

¹ - Selon Guyot, « *Escroc est le nom que l'on donne à un fripon qui est dans l'habitude d'attraper de l'argent ou autre par ruse, par fourberie ; L'escroquerie est l'action que commet l'escroc en friponnant. Le carcan est la peine la plus ordinaire attachée à l'escroquerie* ». Voir GUYOT, *op. cit.*, t. 7, verbo « Escroc. escroquerie », p. 79.

² - « *Il est d'usage dans notre jurisprudence d'augmenter, en pareil cas, la peine du Vol simple, soit en prolongeant le tems du bannissement, soit même en portant cette peine jusqu'à celle des galères, sur-tout lorsque ces escroqueries ont été répétées, & qu'elles forment un objet considérable [...] On a même été obligé de prononcer la peine de mort contre certains escrocs* ». GUYOT, *op. cit.*, t. 17, verbo « Vol », p. 650

³ - Alors qu'il se trouve à Rennes, au début du mois de janvier 1702, un certain Lartigue de Maubrun se fait passer pour le commis du sieur Dugouyon, marchand à Nantes. Sous le faux nom de Duperron, il se présente dans la boutique de la Veuve Largouët où il commande quatre ballots de coton qu'il emmène sur le champ. Trompée un temps par des lettres l'assurant de son intention de la payer dans les plus brefs délais, la commerçante ne fait rechercher l'escroc et la marchandise qu'à partir du mois de février. Le lot est finalement retrouvé dans le port de Saint-Nazaire, sur la barque bordelaise *La Diligence*, avec les effets du fripon qui s'apprêtait apparemment à quitter Nantes sous le nom de Jacques Boiry (A.D.L.A B 4935).

procureur du roi du siège poursuit un officier marinier qui a falsifié un billet notarié pour toucher 75 livres de plus que la somme stipulée dans son contrat d'engagement ¹. Enfin, les deux dernières procédures tirées de ce modeste échantillon sont des escroqueries portant sur des contrats de prêt à la grosse aventure. En 1697, un marchand de Bourgneuf passe le même contrat de prêt à la grosse avec deux contractants différents. Le deuxième prêteur, receveur des Devoirs à Machecoul, s'aperçoit de la supercherie et porte sa plainte devant l'amirauté nantaise où il poursuit l'escroc pour « *stellionat* » ². En 1732, le siège de Vannes reçoit la plainte d'un certain Jean Mercier, un marchand bordelais qui vient d'être floué par un marin originaire de Penerf. Lors d'une relâche au port de Blaye, Jean Le Trusson a rencontré Mercier auquel il a affirmé être maître de barque. Il s'est fait remettre 550 livres qu'il a promis de rembourser en commerçant à bord de « sa » barque, *Le Saint Jean-Baptiste*, désarmée et détruite à Redon trois ans plus tôt.

Toutes les escroqueries ne sont pas fondées sur l'usage de documents, mais les quatre filouteries évoquées ci-dessus ont en commun d'avoir été fixées par écrit ou permises par la production d'un écrit. C'est l'existence même de ces documents qui explique que les victimes aient pu prendre la voie judiciaire. Conservés par les plaignants, les écrits ou les signatures attestant la fraude sont présentés aux juges, examinés par des experts olographes et comparés à des pièces écrites de la main des accusés. Ajoutées aux dépositions des témoins, ces preuves ne laissent guère de chances de se disculper aux accusés qui, d'ailleurs, avouent assez aisément les faits lors de leur interrogatoire. Le bilan des sanctions infligées par les amirautés bretonnes à ces délinquants plus ou moins rusés est mitigé. Le faux marchand et le faux maître de barque ont écopé de peines relativement lourdes puisqu'ils ont été respectivement

¹ - Le 4 avril 1713, le notaire malouin Gilles Bernard dénonce à l'amirauté l'officier marinier Jacques Joubin. Engagé comme « *maistre et décolleur* » pour servir à bord du navire morutier *La Marie*, celui-ci a obtenu qu'on lui verse 220 livres de « *pot-de-vin* » (avances). Au moment de se faire payer, il présente un billet de clerc de notaire contrefait portant ordre de lui verser 295 livres. La supercherie ayant été découverte sur le champ, l'armateur François Lefer fait arrêter l'apprenti faussaire et dénonce à son tour la tentative de fraude (« *dénoncy* » du 8 avril 1713, A.D.I.V., 9 B 248).

² - Muyart de Vouglans indique ainsi que « *Le nom de ce crime est tiré d'un certain lézard appelé Stellio, reconnaissable par son extrême finesse & par la variété de ces couleurs ; parce que ceux qui le commettent employent toutes sortes de détours et de subtilités pour cacher leur fraude [...] Le premier exemple est de celui qui Vend ou Engage la même chose à deux personnes en même tems* ». La Nouvelle Coutume de Bretagne était l'une des seules à envisager le cas du stellionat. Son article 682 prévoyait ainsi de punir les stellionnaires de la même peine que les larrons et les faussaires. En 1780, le célèbre criminaliste précise que la peine de ce crime est généralement laissée à l'arbitraire des juges. Voir MUYART DE VOUGLANS, *Institutes au droit criminel...*, *op. cit.*, p. 638-639, ainsi que *Les loix criminelles...*, *op. cit.*, p. 562-563.

condamnés à la pendaison (par effigie) ¹ et aux galères à temps (10 ans) ². En revanche, le marin falsificateur de billet a été renvoyé hors-procès (mais condamné en 50 livres d'aumônes aux deux hôpitaux malouins) ³ et l'action commencée contre le stellionnaire s'est arrêtée après son élargissement provisoire et l'envoi de sa procédure au parlement ⁴.

c) Les poursuites engagées contre les incendiaires

La sévérité à l'égard des incendiaires volontaires est une constante commune à la plupart des sociétés. Au Moyen-Âge et sous l'Ancien Régime, les incendiaires et autres « boute-feu » sont redoutés et honnis de tous ⁵. Qu'il y ait eu mort d'homme ou non, leur crime est en fait assimilé à une forme d'homicide, tant dans la mentalité collective que dans les ouvrages des pénalistes ⁶. Pourtant, les monarques français n'ont jamais établi de véritable législation répressive contre l'incendie criminel. Hormis l'ordonnance forestière de 1669 et la Déclaration du 13 novembre 1714, – qui promettent la mort à ceux qui boutent le feu aux forêts domaniales et privées –, les textes royaux n'indiquent pas le châtement applicable aux incendiaires. La répression des incendies criminels est donc laissée à l'appréciation des juges qui statuent en tenant compte de la nature du bien visé, du danger encouru par les personnes et de l'importance des dégâts causés par le sinistre ⁷. Les archives des amirautés bretonnes ne recèlent quant à elles que sept causes criminelles ouvertes pour incendie. Ces sept affaires recouvrent en fait trois sortes d'incendie différents.

¹ - Sentence du 31 août 1703 (A.D.L.A., B 4935).

² - Sentence du 11 octobre 1732 (A.D.M., 9 B 244).

³ - Sentence du 4 mai 1713 (A.D.I.V., 9 B 248).

⁴ - Commandement d'envoyer la procédure du 4 novembre 1697 (A.D.L.A., B 4933).

⁵ - Ignorant le concept de pyromanie, Du Rousseaud de la Combe considère ainsi que « ces sortes de gens [les incendiaires] sont des monstres très-pernicieux & détestables, puisqu'ils ne sont excités à un pareil crime par aucune passion de volupté, ni par aucune raison d'utilité, mais seulement par la haine, l'envie, & le désir de nuire ». Voir DU ROUSSEAU DE LA COMBE, *op. cit.*, p. 117.

⁶ - Dans ses *Institutes*, Muyart de Vouglans traite ainsi de l'incendie dans un titre IV appelé « De l'homicide, & de ses différentes Espèces ». Voir MUYART DE VOUGLANS, *Institutes...*, *op. cit.*, p. 511 et 539 et s.

⁷ - En se basant notamment sur la jurisprudence du parlement de Paris, on peut schématiquement considérer que l'incendie de maison en zone urbaine et l'incendie de forêt sont punis de mort (parfois par la peine du feu), que l'incendie d'une maison de campagne ou d'une ferme est passible d'une peine plus légère (galères, bannissement...) et enfin, que l'incendie de cabanes inhabitées se résout par amende ou par de simples peines corporelles. Voir Jacqueline CARTON, *Les incendiaires au XVIII^e siècle d'après la jurisprudence du parlement de Paris*, thèse droit, Paris II, 1980 ; Jean-Marie CARBASSE, *Histoire du droit pénal...*, *op. cit.*, p. 340-341.

Une première catégorie regroupe des incendies volontaires visant des canots et des cabanes de pêche basées à Terre-Neuve. Survenues en 1678, 1699 et 1765, ces trois affaires confirment les terribles rivalités qui opposent entre eux les hommes vivant de la pêche morutière sur la côte canadienne ¹. Comme les vols de canots ou d'outils mentionnés plus haut, ces incendies apparaissent comme des moments forts de la véritable guerre privée que se livrent les équipes de pêche concurrentes ². Symptomatique de l'impuissance des amirautés à régler les différends coloniaux, le lieutenant général malouin « civilise » en 1681 le procès engagé pour punir le commanditaire de l'incendie d'une cabane brûlée au Port-Bertrand en 1678. Il en va quasiment de même pour les procédures ouvertes en 1699 et 1765 qui resteront inachevées sans plus d'explication archivistique.

Si l'ancien droit est plus clément envers ceux qui ont mis le feu « *sans mauvais dessein* », leur responsabilité peut toutefois être engagée, même en l'absence de volonté criminelle. En cas d'erreur grossière ou d'imprudence caractérisée, les juges et les auteurs considèrent que la faute se rapproche tant du dol que l'auteur de l'incendie mérite une peine corporelle en plus des réparations civiles ³. Parmi les procédures laissées par les amirautés de Vannes et Saint-Malo, nous avons retrouvé trois affaires d'incendie involontaire. En 1699, le procureur du roi malouin poursuit quelque temps un matelot du navire *L'Antillais* que l'on accuse d'avoir incendié la forêt entourant le port du « Petit-mâitre », à Terre-Neuve ⁴. En 1715 et 1733, l'amirauté de Vannes enquête sur les incendies qui ont respectivement ravagé *Le Santiago*, en rade du Port-Louis, et *Le Roi des Indes*, mouillé à Penerf. Dans ces deux

¹ - Le 3 novembre 1681, un colon habitant Chapeau-rouge porte plainte devant l'amirauté de Saint-Malo contre un marchand malouin qu'il a accusé d'avoir fait incendier une de ses cabanes de pêche à Port-Bertrand, en mars 1678. Benjamin Lemanquais précise qu'il a déjà porté sa plainte, qui est restée sans effet, auprès du gouverneur de Plaisance. Décrété d'ajournement personnel par le siège malouin, Jean Pasquiau invoque lors de son interrogatoire le conflit permanent entre les colons d'origine anglaise et les Habitants d'origine française. Il accuse notamment Lemanquais d'arborer régulièrement le pavillon anglais au dessus de sa maison (interrogatoire du 5 décembre 1681, A.D.I.V., 9 B 189).

² - A la fin du mois de janvier 1699, le procureur de l'amirauté de Saint-Malo remontre au siège qu'une vingtaine de barques de pêche ont été incendiées au port du Petit-mâitre, à Terre-Neuve. Selon le magistrat, cette expédition punitive d'envergure a été menée de concert par les équipages des navires morutiers *Le César*, *La Marie de Grâce*, *La Reine des Anges*, *L'Europe*, *Le Prophète Daniel*, *Le Fidèle*, *Le Charles* et *le Saint-Jean de Grâce* (remontrance du 29 janvier 1699, A.D.I.V., 9 B 216).

³ - Voir DU ROUSSEAUD DE LA COMBE, *op. cit.*, p. 117-118.

⁴ - Dans la remontrance du 29 janvier 1699 évoquée ci-dessus, le procureur du roi de l'amirauté malouine ouvre une procédure distincte contre un matelot du navire *L'Antillais*. Pierre Gilbert est accusé d'avoir allumé un feu de camp qui s'est propagé à la forêt jouxtant le port du Petit-mâitre. Décrété et interrogé à son arrivée dans le port de Saint-Malo, le matelot reconnaît que le feu qu'il a allumé pour écarter les moustiques lui a échappé mais il nie l'ampleur du sinistre (interrogatoire du 10 avril 1699, A.D.I.V., 9 B 216).

affaires, l'interrogatoire serré des hommes restés à bord apparaît comme l'unique moyen de déterminer si le sinistre est purement accidentel ou s'il convient d'engager une action criminelle. Si le doute semble avoir profité aux gardiens du modeste *Roi des Indes*, relâchés après leur interrogatoire ¹, les juges vannetais ont en revanche retenu la culpabilité du maître d'équipage et d'un matelot du *Santiago*. Convaincus d'avoir laissé tomber des flammèches d'une chandelle en passant dans la « *fosse aux lions* » (chambre aux câbles) du navire, les deux hommes sont bannis du port de Lorient pour cinq ans, condamnés en dix livres d'amende envers l'Amiral, aux dépens et leurs gages et salaires sont symboliquement adjugés à leurs armateurs à titre de dédommagement ².

La dernière affaire, très intéressante, est le procès fait aux incendiaires du navire nantais *La Parfaite* naufragé à la côte de Trégunc, près de Concarneau, en décembre 1754. Pendant près de trois ans, les magistrats de l'amirauté de Quimper instruisent le procès des deux hommes accusés d'avoir mis le feu à la carcasse du navire qu'ils étaient venus piller la nuit suivant l'échouement. Quoique son corps soit couvert de brûlures, le mendiant Yves Cariou nie avoir mis le feu au navire et prétend que le vent a poussé les flammes vers lui alors qu'il regardait le sinistre. Il semble en fait que sa chandelle ait enflammé un produit combustible de la cargaison alors qu'il visitait la coque ³. Il mourra en prison après trois ans de détention dans les geôles quimpéroises. Arrêté un an après les faits, son complice Yves

¹ - Le 10 janvier 1733, le lieutenant général de l'amirauté de Vannes interroge le matelot et les deux mousses qui se trouvaient à bord du navire lorsque l'incendie s'est déclaré au petit matin. A la demande du matelot, le plus jeune des deux mousses était allé chercher un bout d'étope pour allumer sa pipe. Une fois la pipe allumée, le jeune garçon a ramené le morceau d'étope et l'a posé « *dans le trou d'un chandellier à canon près le grand mat* » où, selon lui, « *il estoit en sureté le trou estant cerclé de fer en dedans* ». L'incendie s'est déclaré une heure plus tard alors que le matelot et les deux mousses venaient de quitter le navire dans une chaloupe. Curieusement, la procédure s'arrête après que les officiers de l'amirauté descendus à Penerf ont entendu les trois gardiens (interrogatoires du 10 janvier 1733, A.D.M., 9 B 244).

² - Survenu en rade de Lorient le 24 juillet 1715, l'incendie du *Santiago* (ci-devant *L'Aimable*) est signalé au greffe de l'amirauté du Port-Louis le lendemain. Le maître d'équipage et le matelot qui étaient restés à bord sont immédiatement arrêtés par les archers de la prévôté de marine et enfermés dans deux prisons distinctes. Au cours de son interrogatoire, Joseph Daise reconnaît avoir envoyé François Leroux chercher de l'argent dans son coffre mais il affirme ne pas savoir si le matelot a mis un fanal sur sa chandelle conformément aux règlements. Ce dernier affirme de son côté qu'il ignorait cette règle mais il assure n'avoir laissé « *aucune bleuette ny moucheron tomber à terre* ». Joseph Daise affirmera tout au long du procès qu'il soupçonne deux canonniers flamands de l'équipage d'avoir volontairement mis le feu au navire pour se venger de n'avoir pas été payés (interrogatoires des 26 juillet et 7 octobre 1715, A.D.M., 9 B 241).

³ - Demandé par le substitut du procureur du roi, qui entend prouver la date et l'origine des blessures, le rapport des chirurgiens-jurés quimpérois mentionne que les « *playes, excoriations et cicatrices* » de Cariou paraissent « *avoir estéés faites et occasionnées par brullure de matieres grasses, huileuses ou combustibles enflammées comme bräye goldron, huile grasse ou poudre à tirer, soit en y tombant ou y etant surpris les playes du front, et les cicatrices des poignets et avant bras, manifestant ainsy que celles des jambes que ledit yves cariou a été forcé d'y séjourner quelques moments* » (procès-verbal du 7 janvier 1755, A.D.F., B 4467).

Maurice affirme lui aussi s'être contenté d'assister à l'incendie. Lui pourtant n'échappera pas aux rigueurs de la justice. Pour avoir commis « *un délit aussi audieux que l'incendie d'un navire, qui dès l'instant de son echouement est sous la protection du Roy* ¹ », il est condamné à être pendu sur la grève de Trégunc, en cent livres d'amende et aux dépens ².

Quatre procédures abandonnées, un renvoi à l'ordinaire et seulement deux condamnations à des peines extraordinaires. Le bilan des quelques procès faits aux incendiaires montre que les amirautés peinent ou hésitent à appliquer les sévères principes jurisprudentiels et doctrinaux qui régissent la matière. L'éloignement ou la difficulté de réunir les preuves n'expliquent pas tout. L'abandon des charges, le renvoi à l'ordinaire, – et même la peine de bannissement simple –, ont aussi pour avantage de ne priver la marine d'aucun de ses gens de mer. La seule peine de mort prononcée vise un cordonnier-aubergiste de Trégunc, pillier d'épave maladroit que sa coupable industrie a privé de la clémence habituellement accordée en cas d'incendie fortuit.

§ 3 – La principale activité pénale des amirautés : juger le « petit criminel »

Le fait est bien connu, le droit d'Ancien Régime traite des violences physiques et des injures comme de matières bénignes, ne méritant pas un procès réglé à l'extraordinaire. En pratique, le terme générique « injures » recouvre d'ailleurs l'ensemble des violences allant de la simple insulte à la tentative de meurtre. Cette infinité d'infractions légères constitue officiellement le contentieux du « petit criminel » où les parties sont autorisées à s'affronter dans une procédure de type accusatoire ³. Comme c'est aussi le cas devant les juridictions ordinaires, le petit criminel représente près de la moitié des affaires pénales commencées par les juges d'amirauté ⁴. Pour plus de clarté, nous distinguerons classiquement les injures verbales des injures dites « réelles ».

a) Les violences typiques du monde maritime

¹ - Requête à fins de réagraves du procureur du roi du 7 juillet 1757, (A.D.F., B 4467).

² - Sentence du 10 novembre 1758 confirmée par un arrêt du parlement du 10 septembre 1759 (A.D.F., B 4467).

³ - Ordonnance criminelle du mois d'août 1670, titre XIV, articles 9, 19 et 20.

⁴ - Les violences et injures représentent respectivement 49 %, 53 %, 34 % et 15 % des affaires par les amirautés de Nantes, Saint-Malo, Vannes et Quimper. En additionnant les données tirées des archives des quatre sièges, on dénombre 787 causes de violences ou injures, soit 48 % des 1640 procédures criminelles traitées par ces tribunaux au dernier siècle de l'Ancien Régime.

A l'époque moderne peut-être plus qu'aujourd'hui, l'espace maritime est un monde nourricier mais dur pour ceux qui y vivent. Les rivalités sociales, la concurrence économique et les inimitiés avivent les tensions entre les gens de mer. Il en résulte des conflits permanents qui se règlent presque toujours de manière virile. Si les affaires portées devant les amirautés ne représentent certainement qu'une modeste partie des violences survenues sur le domaine maritime, elles révèlent malgré tout un aspect méconnu des conditions de vie des marins et des populations bordières.

Les coups et blessures portés aux marins à bord des navires constituent la grande majorité des injures réelles dont connaissent les amirautés. Le premier cas de figure, juridiquement simple, concerne les violences entre marins de même grade. Qu'ils soient simples matelots, officiers mariniers ou officiers majors, les protagonistes mènent alors leur procédure de manière classique jusqu'à obtention de dommages-intérêts. Les difficultés apparaissent lorsque les plaignants ne sont pas du même grade. Si l'on s'en tient à la stricte hiérarchie régnant à bord des vaisseaux, une rixe opposant un simple matelot à l'un de ses supérieurs doit théoriquement relever de la sédition et donner lieu à de graves poursuites criminelles. En fait, l'ordonnance de la marine et les juges d'amirauté ont une conception très restrictive de la notion de mutinerie. La pratique judiciaire montre tout d'abord que les altercations entre matelots et officiers mariniers sont traitées comme de simples violences entre particuliers, sans que l'infériorité hiérarchique des matelots donne lieu à un procès extraordinaire ¹. Cette impossibilité pour la maistrance des grands navires d'invoquer la mutinerie s'applique également aux bateliers et aux patrons des embarcations les plus modestes (toutes, barques de pêche, chasse-marées...) en cas d'insubordination de leurs matelots ². Il en va de même pour les officiers majors autres que le capitaine (seconds, lieutenants, enseignes, chirurgiens...). Ceux-ci ne peuvent agir qu'en réparation, – au petit

¹ - Au début du mois de janvier 1787, une altercation éclate sur le pont du navire *L'Amitié*, ancré en rade de Saint-Malo. Le matelot Jean Dubois refuse d'obéir au maître d'équipage qui lui ordonne de participer au déchargement de la cargaison. Le ton monte et les deux hommes échangent les coups. Dans les jours suivants, Jean Dubois et Nicolas Rouault portent tous deux plainte à l'amirauté, certificats de chirurgiens à l'appui. Le siège instruit l'affaire au petit criminel puis tranche en faveur de l'officier marinier. Jean Dubois est finalement condamné aux dépens, en quinze livres de réparation et en dix livres d'amende envers le gouverneur (sentence du 3 février 1687, A.D.I.V., 9 B 194).

² - Le 5 octobre 1723, le maître de la barque *La Sainte-Anne*, de Rhuys, porte plainte auprès de l'amirauté vannetaise contre ses deux matelots. Nicolas Lascornec accuse les deux hommes de l'avoir frappé et d'avoir tardé à accepter de partir pour Nantes, ce qui a altéré la qualité de sa cargaison de sardines. Au terme du procès, Louis Le Biboul et Jacques Le Hescho sont privés de leurs salaires et condamnés en 100 livres de dommages-intérêts envers leur maître (sentence du 28 avril 1724, A.D.M., 9 B 242).

criminel ou au civil –, si un subordonné se rebelle violemment contre leur autorité ¹. Les capitaines des navires de bonne taille sont donc les seuls à pouvoir invoquer la mutinerie si l'un de leurs matelots ou officiers marinière porte la main sur eux. Et encore, les officiers d'amirauté jugent-ils fréquemment ce type d'affaires à l'ordinaire, sans relever l'accusation de sédition avancée par le capitaine ².

Les injures réelles commises sur la grève et sur les quais sont naturellement l'autre grande catégorie de violences présentées aux audiences d'amirauté. Les divers passages existant sur la côte semblent être un premier lieu de friction régulier pour les habitants. Bateliers et passagers s'empoignent souvent lors de la bousculade de l'embarquement ou pendant la traversée ³, si les conversations ont le malheur de dégénérer en cours de route. Sur la côte, le ramassage du varech, la culture des huîtres, la levée des casiers et l'exploitation des diverses pêcheries privatives sont un autre motif récurrent de disputes ⁴. Sur la Loire, dans le golfe du Morbihan et en région malouine, des affrontements fréquents opposent les bateliers ou les pêcheurs des différentes paroisses. On se bat ainsi pour un emplacement de mouillage ou pour les zones de pêche les plus poissonneuses. On aborde la barque de l'adversaire puis on s'affronte à coups d'aviron, de gaffe ou de bâton. Si c'est un pêcheur, on tâche également de déchirer ses filets et de briser ses casiers ⁵. Sur les quais des grands ports de commerce, la

¹ - Après avoir été bastonné dans le port du Croisic, le premier lieutenant du *Duc d'Angoulême* saisit l'amirauté de Nantes le 3 mai 1783. Deux de ses agresseurs sont un matelot et un patron de chaloupe du navire qu'il avait mis aux fers et soumis au supplice de la Cale pendant son dernier voyage. Arrangement officieux, absence de témoins à charge ou compréhension de l'amirauté envers les accusés, la procédure en restera au stade de l'information (information du 8 mai 1783, A.D.L.A., B 4963).

² - Le 10 mars 1695, le capitaine de la frégate corsaire *Le Succès* porte plainte auprès de l'amirauté malouine. Alors que le navire était au mouillage près de l'Éperon, en rade de Saint-Malo, Joseph Gallice s'est battu avec son pilote, François Leblanc, qui a aussitôt été arrêté. Après quelques jours de détention, le pilote est finalement relâché après que le siège a décidé que les parties « *procéderont civilement* » (sentence du 22 mars 1695, A.D.I.V., 9 B 208).

³ - Après la violente dispute qui l'a opposée à un autre passager lors d'une traversée entre Pleurtuit et Saint-Malo, le capitaine de navire Jean Droguet porte sa plainte à l'amirauté malouine le 2 août 1697. Il accuse un officier marinier dieppois d'avoir importuné sa femme et de l'avoir frappé avant de jeter son épée à la mer. Pour indemniser le préjudice moral et rembourser la valeur de l'épée perdue, Pierre Gouy sera condamné en 50 livres de réparation envers le plaignant (sentence du 25 janvier 1698, A.D.I.V., 9 B 212).

⁴ - Le 29 mai 1724, trois pêcheurs de Paramé et Saint-Coulomb portent plainte à l'amirauté de Saint-Malo contre quatre jeunes gens qu'ils ont surpris à plusieurs reprises à lever leurs casiers entre les forts de Cézembre et La Conchée. A chaque fois, il s'en est suivi un abordage et une violente altercation où les accusés, – des fils d'officiers navigants malouins –, ont tiré des coups de pistolet et frappé les pêcheurs à coups de plat d'épée. En fin de compte, la sentence condamne les parents et tuteurs de Charles Langlin, Charles Bernard, Nicolas et Pierre Piednoir aux dépens (167 livres) et en 120 livres de dommages-intérêts envers les pêcheurs (sentence du 30 août 1724, A.D.I.V., 9 B 271).

⁵ - Le 28 avril 1764, deux pêcheurs rezéens de l'Île des Chevaliers déposent plainte à l'amirauté nantaise contre quatre pêcheurs du quartier de Richebourg. Sur la rive de la Prée aux Duacs, à Nantes, Charles Couperie et son

.../...

vie n'est pas toujours des plus paisibles. Lors du radoub des navires ou pendant le transit des marchandises, les rixes ne sont pas rares entre les marins, les ouvriers, les portefaix et les divers journaliers employés à la maintenance des vaisseaux¹. Les négociants, les commis, les courtiers et les marchands tenant boutique sur les quais ne sont pas en reste. Eux non plus n'hésitent guère, en cas de dispute, à se prendre au collet et à jouer de la canne sur le port².

Véritables "tranches de vie" des sociétés littorales de l'ancienne France, ces diverses affaires se règlent classiquement par la transaction ou par l'octroi de dommages-intérêts. Cette jurisprudence d'amirauté en matières de violences a toutefois un aspect qui lui est propre. Les poursuites engagées contre les officiers supérieurs se terminent souvent à l'avantage des matelots ou des officiers marinières battus³. Favorables à la partie la plus faible, ces jugements suivent souvent les réquisitions du ministère public. L'institution de l'amirauté garantit donc une protection relative aux marins qui ne sont pas totalement abandonnés à l'arbitraire des officiers. Si les sentences ne sont pas si nombreuses, c'est parce que cette politique facilite la passation des arrangements. Sachant qu'ils risquent d'être condamnés si la procédure va jusqu'à son terme, les officiers navigants transigent plus volontiers quand leurs subordonnés portent leur plainte devant l'amirauté. Cette clémence pour les marins indociles et la relative fermeté à l'égard des officiers brutaux sont les deux volets d'un même phénomène : la volonté de l'État royal de ne pas décourager les vocations maritimes si rares dans la France d'Ancien Régime.

filis ont été battus à coups de bâton par les pêcheurs de la famille Chauvelan qui ont également brisé leurs nasses (information du 16 mai 1764, A.D.L.A., B 4953).

¹ - Courtier reçu et immatriculé à l'amirauté, Jean-Baptiste Reynard dépose plainte au siège nantais le 28 avril 1744. Il entend poursuivre au petit criminel le meneur d'un groupe de portefaix qui l'a frappé pendant le déchargement d'une gabarre dans le port de Paimboeuf. Refusant l'emploi de journaliers pour préserver le privilège de leur corporation officieuse, plusieurs portefaix emmenés par « *le jeune sirop* » s'en sont pris à lui et aux « non grévistes ». Considérant que « *le bien du commerce s'oppose à ce que des portefaix soient maîtres d'ordonner par qui la décharge des vaisseaux doit être faite* », la plainte du courtier est aussi un appel à l'amirauté pour qu'elle exerce ses pouvoirs de police sur les quais du ressort (plainte du 28 avril 1744, A.D.L.A., B 4950).

² - Le 29 novembre 1773, le second du navire *Les Jumeaux* porte plainte à l'amirauté de Nantes contre un marchand voilier qui l'a violemment frappé et injurié sur la quai de la Fosse. Initialement engagé pour refaire la voilure du navire, le marchand a été évincé sur l'avis du second. Furieux, René Leroux s'est présenté à bord du navire, « *a mis bas sa redingotte* » et s'est jeté sur Pierre Lebrun qu'il a frappé, provoqué en duel et promis d'assassiner (information du 2 décembre 1773, A.D.L.A., B 4958).

³ - Pilote du navire malouin *Le Joseph*, Michel Cochin assigne son capitaine devant l'amirauté de Saint-Malo le 27 avril 1720. Il accuse Etienne Nouaïl de l'avoir violemment battu à coups de scie pour lui avoir demandé son congé lors d'une relâche au Cap Fréhel. Après l'information, le capitaine dépose plainte à son tour et invoque lui l'insubordination et les injures proférées par le pilote tout au long du voyage entre Saint-Domingue, Marseille et Saint-Malo. Désigné défendeur et accusé par le siège, le capitaine Nouaïl est condamné aux dépens et en 100 livres de réparation (sentence du 6 juillet 1720, A.D.I.V., 9 B 263).

b) Les actions en réparation ouvertes pour « injures verbales »

Un cran au dessous des violences physiques constatées par les certificats des chirurgiens-jurés, les « injures verbales » sont le premier palier de la violence judiciairement réprimée par la société d'Ancien Régime. Bien moins nombreuses que les affaires de violences proprement dites, les actions en réparation pour injures constituent cependant une part conséquente du petit criminel jugé par les amirautés. Dommages-intérêts, reconnaissance à l'audience et devant témoins que la victime est une personne d'honneur, interdictions de « méfaire » et de « médire »¹, les solutions adoptées en la matière par les tribunaux maritimes ne s'écartent ni du droit commun, ni de la doctrine de leur temps². Les affaires d'injures soumises aux amirautés sont surtout intéressantes au plan sociologique, pour comprendre les mentalités des gens de mer des XVII^e et XVIII^e siècles. Elles nous renseignent sur les comportements jugés suffisamment insultants par les plaideurs pour engager la dépense d'une action en justice.

La plupart des procédures présentées aux amirautés en la matière sont engagées par des marins fraîchement rentrés de leur dernier périple. Les matelots et les officiers marinières plaintifs se présentent généralement comme des souffre-douleurs ayant enduré les brimades les plus variées de la part des officiers ou des autres hommes d'équipage³. S'ils évoquent les privations ou les coups reçus, les plaignants dénoncent surtout les insultes et la calomnie endurées devant le reste de l'équipage. Le thème de prédilection des injures entre marins semble en effet être la moralité, supposée douteuse, des femmes restées au pays. Les mémoires des demandeurs décrivent presque toujours le calvaire d'un voyage où ils ont été publiquement traités de « cocus », de « cornards »⁴ ou accusés d'avoir épousé des

¹ - Le 10 avril 1681, une habitante de Cancale porte plainte auprès de l'amirauté malouine contre un marin du *Duc des Marais*. Perrine Mallet, veuve Ripault, accuse Pierre Grignon d'avoir fait passer ses trois filles pour des débauchées auprès de l'équipage. Après l'information et l'interrogatoire du matelot, qui maintient que les jeunes filles ne sont pas irréprochables, le siège le condamne aux dépens, en dix livres d'amende envers le gouverneur, et surtout, il lui impose de reconnaître la fausseté des accusations en présence d'un magistrat, des victimes et de six de leurs parents (sentence du 24 avril 1681, A.D.I.V., 9 B 189).

² - Voir notamment GUYOT, *op. cit.*, t. 9, verbo « Injures », p. 229 et s.

³ - Simple matelot sur le navire corsaire *Le Pontual*, Michel Des Clos porte plainte à l'amirauté de Saint-Malo en mars 1693. Il accuse un certain Forestier, maître d'équipage, de l'avoir persécuté tout au long de la dernière campagne. L'officier marinier n'aurait cessé de lui donner de violents « soufflets » et de le traiter de « batard » et de « voleur » (plainte du 20 mars 1693, A.D.I.V., 9 B 203).

⁴ - Au retour d'une campagne de pêche au Petit-nord, Mathurin Thomas porte plainte à l'amirauté de Saint-Malo. Embarqué sur le *Charles-François*, il agit en réparation contre le chirurgien du bord qui n'a cessé de le traiter de « cornard », prétendant qu'il avait couché avec sa femme et qu'il l'émasculerait « a coup de hachot ». Pour appuyer ses dires, le marinier joint à la procédure la lettre qu'il a envoyée à sa femme un mois plus tôt.

.../...

« *putains* » se donnant au premier venu. En mettant en avant l'injure faite à la réputation des épouses, ces plaintes traduisent certainement l'angoisse séculaire des gens de mer éloignés de leurs foyers pour de longues périodes. Toutefois, sans nier toute sensibilité aux rudes marins des XVII^e et XVIII^e siècles, l'on peut penser que ce types d'insultes est assez courant sur les navires. Au-delà de la calomnie et du spectre de l'adultère, ces actions fondées sur l'injure aux épouses sont peut-être aussi un moyen de demander réparation pour un ensemble de persécutions plus diffuses ou plus difficiles à prouver en justice (coups non constatés, corvées privations de vivres ou d'alcool, refus de soins en cas de maladie...).

Un autre grand sujet de discordance porté aux audiences d'amirauté concerne le règlement des conflits d'autorité entre gradés et les questions touchant au respect des privilèges propres à chaque fonction. Ces affaires dévoilent les intrigues, les « cabales » et les humiliations dont certains disent avoir été victimes au cours des voyages ou des séjours outre-mer. Au retour, les officiers destitués ou continuellement rabroués devant l'équipage en appellent ainsi à l'amirauté pour arbitrer à terre le conflit qui les a opposés en mer au maître de navire. En 1719, le second du *Rubis* engage une procédure devant les juges nantais pour faire condamner le capitaine qui l'a rétrogradé et chassé de la table des officiers lors du voyage vers Saint-Domingue¹. En 1778, le chirurgien du *Tigre* se plaint devant le même siège que le capitaine lui a interdit d'exercer son art au profit du second chirurgien². Outre les vexations d'ordre professionnel, les officiers invoquent aussi les atteintes portées à leur honneur ou à leur dignité. En 1692, l'aumônier du corsaire *L'Intrépide* traîne devant l'amirauté malouine les

Dans l'extrait suivant, on sent que c'est la publicité de l'insulte qui blesse le plaignant : « *il ma reproche l'infame quil avoit couché avec vous et fait toutes sortes d'infamie il a dit devant toutes nostre equipage ce qui ma donné beaucoup de chagrin et de fantaisie encore que ne scaurois croire que vous avez fait des actions sy lasche mais je veux scavoir dans le fond sy cela est veritable* » (lettre du 2 octobre et plainte du 30 octobre 1684, A.D.I.V., 9 B 192).

¹ - Le 2 juin 1719, le second du navire nantais *Le Rubis* porte plainte auprès de l'amirauté de Nantes contre son capitaine. Jean Hardouin du Tertre est accusé d'avoir injustement dégradé le sieur Bazille, ce qui l'a forcé à dormir dans l'entrepont et à partager l'ordinaire de l'équipage. Au cours de son interrogatoire, le capitaine prétend pour sa part qu'il a dégradé Bazille pour avoir « *friponné* » de la nourriture dans la réserve et que celui-ci a ensuite déserté. Penchant pour l'explication du plaignant, le siège nantais condamne finalement le capitaine Hardouin en 500 livres de dommages-intérêts, en dix livres d'amende à l'Amiral et aux dépens. Il l'oblige en outre à se représenter à l'audience pour admettre publiquement que les accusations de désertion et de friponnerie étaient erronées et reconnaître Bazille comme un homme d'honneur (sentence du 1^{er} février 1720, A.D.L.A., B 4939).

² - Premier chirurgien sur le *Tigre*, François Nicaud agit devant l'amirauté de Nantes le 16 juin 1778. Il reproche à son capitaine de l'avoir régulièrement injurié devant l'équipage, de l'avoir frappé à coups de poing et surtout de lui avoir interdit d'exercer son métier au cours du voyage. Désavouant le praticien, le capitaine lui a préféré le chirurgien en second qui, seul, a eu accès aux instruments et aux médicaments de l'infirmerie du bord (information du 17 juin 1778, A.D.L.A., B 4939).

officiers qui n'ont cessé de le tourner en ridicule pendant la dernière campagne ¹. En 1705, toujours à Saint-Malo, le lieutenant de *L'Opiniâtre* assigne le capitaine qui l'a ouvertement accusé de lâcheté devant l'ensemble de l'équipage ².

Qu'elles soient engagées par de simples matelots ou par des officiers majors, toutes ces actions n'ont qu'un seul but : restaurer la considération dont tous ont besoin pour s'affirmer à bord et vivre au sein de la communauté des gens de mer. Une réputation écornée par la légèreté d'une épouse, l'incapacité à faire cesser les brimades infligées par un autre marin, une autorité sapée par les vexations d'un supérieur, ce sont là de terribles épreuves pour des hommes amenés à évoluer dans le huis-clos des navires. Pour redorer son blason et cesser d'être la risée de tous, une des meilleures solutions reste donc d'attendre le retour pour engager un homme de loi et agir contre son adversaire. En fin de procédure, les plaignants ne manquent sûrement pas de faire savoir autour d'eux s'ils ont avantageusement transigé avec l'accusé ou, à défaut d'accord, s'ils ont obtenu un jugement favorable de l'amirauté.

Section 2 : Les crimes portant atteinte à la religion et à la sûreté de l'État

Sous l'Ancien Régime, les intérêts de l'État royal et de la religion catholique sont étroitement mêlés. Le droit pénal réprime donc dans un même mouvement les crimes portant atteinte à l'intérêt de l'État et les délits contraires à l'orthodoxie morale et religieuse du pays. Au XVII^e et au début du XVIII^e siècle, l'état de guerre quasi permanent et la politique antiprotestante entamée sous Louis XIV constituent en fait un front commun. Les magistrats séculiers s'associent à ce double combat en jugeant les divers « ennemis de l'intérieur ». Les amirautés font ainsi le procès des protestants arrêtés pour avoir fui le royaume par mer. Dans le même ordre d'idées, elles poursuivent également les espions et les hommes de la marine marchande soupçonnés de trahison.

¹ - Aumônier sur *L'Intrépide*, le prêtre briochin Toussaint Lebreton porte plainte le 7 mai 1692 auprès des juges malouins. Les principaux officiers du navire l'ont insulté à plusieurs reprises, forcé à danser et menacé de le faire servir en qualité de matelot. Respectivement capitaine et lieutenant du navire, Gilles et Julien Lebrun de la Franquerie sont décrétés de prise de corps. Interrogés puis relâchés le même jour, les officiers passent finalement un arrangement avec l'homme d'église qui se désiste de sa plainte. La sentence renvoie donc les parties hors-procès tout en condamnant les quatre officiers visés à une amende de 50 livres envers le gouverneur (sentence du 10 juillet 1692, A.D.I.V., 9 B 201).

² - En mai 1705, un lieutenant de la frégate malouine *L'Opiniâtre* porte plainte devant l'amirauté de Saint-Malo contre son capitaine Barthélemy Torant. Selon Julien Auvray, le capitaine l'aurait accusé d'incompétence et de lâcheté au combat devant tout l'équipage. Quoique les témoins assignés aient tous assuré les juges de « l'honneur » et de la « probité » dont avait fait preuve le demandeur pendant la course, celui-ci sera finalement débouté (sentence du 1^{er} août 1705, A.D.I.V., 9 B 227).

§ 1 – La lutte contre l'émigration protestante : une répression par à-coups

Apparue sous le règne des derniers Valois, la question protestante n'a jamais cessé d'influencer l'histoire politique, militaire et judiciaire de la France. Après les décennies de trêve relative permises par l'édit de Nantes, des mesures discriminatoires sont progressivement restaurées dans les années suivant l'avènement de Louis XIV. A partir de 1679, dragonnades, destructions de temples, vexations et interdictions de toutes sortes s'abattent sur la minorité calviniste française. Apparemment persuadé que « *la meilleure et la plus grande partie de [ses] sujets de ladite RPR ont embrassé le catholicisme* », le Roi-Soleil signe le 17 octobre 1685 l'édit de Fontainebleau révoquant l'édit de Nantes ¹. Face à ce déchaînement législatif, administratif et militaire, de nombreux réformés choisissent l'exode et tentent par tous les moyens de quitter la Babylone pour un des pays du Refuge ². Un temps tolérée, cette émigration protestante prend vite une ampleur inquiétante. La monarchie tente alors de l'enrayer en promettant de lourdes condamnations aux « Nouveaux Convertis » pris aux frontières. Sur les côtes et dans les ports du royaume, les tribunaux maritimes participent comme ils peuvent à la traque des religionnaires tentant de fuir par mer. De toutes les amirautés bretonnes, le siège malouin est le seul dont les archives témoignent encore de ce pan de l'histoire judiciaire ³. Les documents montrent que l'amirauté de Saint-Malo est

¹ - Le texte de l'édit est reproduit par Isambert. Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIX, p. 530 et s. ; Janine GARRISSON, *L'Édit de Nantes et sa révocation*, Seuil, coll. Points Histoire, Paris, 1987, 312 p.

² - Schématiquement, les fuyards originaires des provinces de l'ouest (Normandie, Poitou, Aunis, Saintonge, Angoumois, voire Languedoc) préfèrent souvent gagner la Grande-Bretagne ou la Hollande par la voie maritime, en embarquant dans les ports de Bordeaux, La Rochelle, Nantes ou Saint-Malo. Leurs homologues des provinces centrales (Bourgogne, Pays de Gex, Dauphiné...) choisissent plutôt la voie terrestre pour passer en Suisse ou s'établir dans les Etats protestants d'Allemagne. Relativement modeste au plan démographique, – on estime que 200 à 250.000 personnes auraient pu fuir (soit environ 1,5 % de la population) –, l'impact de l'émigration protestante fut en revanche plus important et durable au plan socio-économique. Si la majorité des grands négociants et financiers calvinistes décida de demeurer en France pour continuer à exercer ses activités, les persécutions chassèrent du royaume un pourcentage important de la bourgeoisie industrielle du midi de la France. Voir le texte introductif d'Emmanuel Leroy-Ladurie dans Bernard COTTRET, *Terre d'exil, L'Angleterre et ses réfugiés, 16^e-17^e siècles*, Aubier, Paris, 1985, p. 62-63 ; Didier POTON et Patrick CABANEL, *Les protestants français du XVI^e au XX^e siècle*, Nathan Université, Paris, 1994, p. 37 et s. ; Marianne CARBONNIER-BURCKARD et Patrick CABANEL, *Une histoire des protestants en France XVI^e – XX^e siècle*, éd. Desclée de Brouwer, Paris, 1998, p. 79-81 ; Philippe SUEUR, *op. cit.*, t. II, p. 482 et s.

³ - Pour la période 1685-1691, l'absence de sièges officiels dans les six autres villes d'amirauté explique bien sûr l'absence de procédures criminelles séparées. En 1685 et 1686, le parlement de Bretagne commet en outre des conseillers pour descendre sur place, instruire le procès de certains protestants capturés près des ports puis renvoyer accusés et procédures à Vannes. On trouve les procédures des divers juges inférieurs, les affaires traitées par les commissaires du parlement et les arrêts d'appel encore existants aux archives départementales d'Ille et Vilaine, dans la série 1 Bm (Grand-Chambre) sous les cotes 1 Bm 262, 263 et 264. En revanche, pour la période suivant les années 1691 et 1692, il est plus surprenant que les archives des

.../...

amenée à appliquer la législation prohibant l'évasion des Nouveaux Convertis dans deux cas de figure bien distincts. Le premier, classique, concerne les candidats à l'émigration pris au moment où ils tentent de passer en Grande-Bretagne. L'autre, moins connu, touche les huguenots établis à l'étranger et ramenés en France par les corsaires français.

a) *La poursuite des religionnaires fuyant le royaume par mer*

Entre 1686 et 1717, l'amirauté de Saint-Malo instruit dix-huit affaires impliquant des religionnaires arrêtés en tentant de gagner les îles anglo-normandes toutes proches. Certains protestants sont dénoncés aux magistrats par des habitants du lieu auprès de qui ils se sont renseignés pour loger ou passer en Angleterre¹. D'autres se font surprendre dans le port ou sur la grève, alors qu'ils se cachent pour attendre le départ². Encore moins chanceux, certains se font arraisonner en mer, alors que la barque du passeur n'est plus qu'à quelques milles des côtes de Jersey ou de Guernesey. Comparé aux milliers de protestants qui ont pu gagner l'Angleterre grâce aux bateliers de la région malouine, le petit nombre d'affaires montre à lui seul la léthargie des magistrats d'amirauté. Sauf exception, les arrestations doivent peu au zèle des officiers ou des commis de l'amirauté³. Elles sont presque toutes à mettre au crédit des particuliers, des employés des Fermes et des Devoirs ou des chaloupes spécialement armées pour intercepter les émigrants⁴. Les dates des procédures montrent en outre que ces

amirautés de Nantes, Vannes ou Quimper ne contiennent aucune affaire de ce type. Pour le cas particulier de Nantes, l'étude de Joël Hautebert laisse penser que le présidial a du continuer de monopoliser ce genre d'affaires. Voir Joël HAUTEBERT, *op. cit.*, p. 408 et s.

¹ - Le 6 février 1686, l'hôte de l'auberge malouine *Le Lion d'Or* amène au procureur du roi de l'amirauté un homme qui lui a demandé comment passer à Jersey. Originaire de Dieppe, Antoine Hébert est un chirurgien navigant qui dit avoir trouvé un engagement à bord du navire d'un certain capitaine Nicolle. Affirmant être catholique romain, il ne peut toutefois répondre au procureur du roi qui lui en « demande les marques ». Trahi par son méconnaissance des rites catholiques et par la présence d'un livre de prières protestant dans ses bagages, il finit par admettre qu'il est un Nouveau Converti et qu'il a tenté de passer clandestinement à Jersey (interrogatoire du 6 février 1686, A.D.IV., 9 B 194)..

² - Vraisemblablement renseigné par un dénonciateur, l'avocat du roi de l'amirauté de Saint-Malo demande le 10 avril 1715 qu'on inspecte les navires échoués sur la grève. A bord de la barque *La Marie-Elisabeth*, il trouve huit passagers parmi lesquels un protestant vitréen et sa mère. Naturellement dépourvus de passeports pour Jersey, Charles Lefort et Marie Escoignard seront respectivement condamnés aux galères à perpétuité et à la réclusion perpétuelle au couvent de la Trinité de Rennes (sentence du 26 juin 1715, A.D.I.V., 9 B 677).

³ - Confirmant cette idée, Jean-Yves Carluier indique dans l'ouvrage tiré de sa thèse que « les moins intéressés à requérir contre les fugitifs étaient habituellement les juges de l'amirauté. En 1700, le procureur général écrivait crûment à leur propos : « les juges craignent moins de faire des procédures en dehors de leur compétence que d'en faire qui ne leur rapportent pas d'émoluments ». Jean-Yves CARLUER, *Protestants et bretons*, éd. de la Cause, Paris, 1996, p. 145.

⁴ - Les arraisonnements en mer sont parfois réalisés par les pataches des Fermes et des Devoirs. Plus intéressés par les marchandises de contrebande que par les religionnaires, les employés peuvent néanmoins ramener à

.../...

poursuites criminelles sont surtout le fruit de la volonté politique du roi et du gouvernement à un moment donné. Regroupées en trois moments bien distincts, – 1686-1688 (six affaires), 1699-1701 (huit affaires) et 1714-1717 (quatre affaires) –, elles suivent respectivement les déclarations royales du 31 mai 1685 et du 7 mai 1686, l'édit du 13 septembre 1699 et l'ordonnance du 18 septembre 1713 ¹.

Un aspect frappant de ce type de poursuites vient de la volonté des juges d'obtenir l'abjuration des fugitifs. Les épouvantables conditions de détention des geôles de Dinan et Saint-Malo sont un premier argument contribuant à briser la résolution des prévenus. Nécessité pratique ou calcul des magistrats, plusieurs semaines s'écoulent souvent entre la capture et le premier interrogatoire. Les prisons étant surpeuplées de détenus de droit commun, – auxquels s'ajoutent en temps de guerre les marins capturés sur les prises –, les privations, la promiscuité et les maladies font des ravages. Annonceuse de ce qui les attend aux galères, cette insalubrité pousse certainement certains des fugitifs à accélérer la procédure et à se soumettre aux injonctions de leur juge. Lors des interrogatoires, les juges d'amirauté tâchent tout d'abord de connaître le nom du passeur et des complices qui les ont voiturés, logés et nourris avant leur départ. Ensuite, on en revient toujours aux mêmes questions. L'accusé a-t-il abjuré ? Si oui, pourquoi voulait-il fuir le royaume ? Les protestants n'ayant pas encore abjuré sont sommés de le faire dans les plus brefs délais pour mériter la grâce du souverain. Privés de cette voie, les relapses sont parfois trahis par les livres trouvés dans leurs bagages ². Les plus fervents disent avoir été forcés d'abjurer par le roi et demandent qu'on les

terre les passagers des navires contrôlés qui leur paraissent suspects. En 1701, quatre affaires sont jugées par l'amirauté de Saint-Malo après les interceptions opérées par les chaloupes *Le Saint-Pierre* et *Le Saint-Michel*. Affrétées « pour le service du roi », ces deux chaloupes semblent avoir patrouillé le long des côtes de la Manche à la recherche des religionnaires tentant de passer aux îles anglo-normandes. Transmis avec les accusés au commissaire de la Marine, les procès-verbaux des commandants de ces embarcations servent ensuite de dénonciation au procureur du roi pour engager les poursuites.

¹ - Promulgués à l'encontre des protestants fugitifs, ces trois textes indiquent par leur redondance la difficulté de l'État royal à faire véritablement appliquer l'interdiction. Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIX, p. 547 & vol. XX, p. 342 & 605.

² - Découvert par les officiers d'amirauté malouins lors d'une tournée d'inspection des bateaux posés sur les sables de Saint-Malo, Denis Manes est arrêté le 15 avril 1686. Au cours de son interrogatoire, il déclare « [qu'] il y a environ quatre mois qu'il a abjuré entre les mains dudit prestre de la ville de caen » et « reconnoist navoir aucune permission du Roy de sortir et sestablir hors du royaume ». La fouille de ses valises dévoile en outre la présence de quatre livres de prières peu catholiques : *Le traité de la connaissance de Dieu* de Dumoulin, *L'asile des fidèles ou sermon sur ces paroles du chapitre 27 et 28 de Saint-Mathieu*, *Le livre des psaumes en vers françois* et *Les psaumes de David en vers françois* de Clément Marot et Théodore de Bèze (interrogatoire du 15 avril 1686, A.D.I.V., 9 B 194).

laisse vivre dans leur foi. Les autres tentent d'expliquer qu'ils sont restés catholiques et qu'ils devaient se rendre en Normandie ou aux îles anglo-normandes pour affaires ¹.

Sur les dix-huit affaires instruites en la matière par l'amirauté malouine entre 1686 et 1717, seules dix sentences sont parvenues jusqu'à nous. Les autres procédures semblent avoir été abandonnées ou évoquées par le parlement de Bretagne pour être jugées devant la Grand-Chambre. Dans ce domaine particulier, la législation ne laisse guère de marge de manœuvre aux juges chargés de la répression. Les déclarations du 31 mai 1685 et du 7 mai 1686 prévoient que les protestants et Nouveaux Convertis ayant tenté de gagner l'étranger seront punis de la peine des galères à perpétuité. Les femmes seront quant à elles « *rasées et recluses pour le reste de leurs jours dans les lieux qui seront ordonnés par [les] juges* » ². Enfin, la déclaration du 12 octobre 1687 convertit en peine de mort, la peine des galères initialement infligée aux passeurs catholiques et aux divers complices favorisant « *l'évasion des nouveaux convertis hors du royaume* ». Comme c'est souvent le cas lorsque les peines sont lourdes et que l'arbitraire des juges est supprimé, les sentences prononcent soit l'élargissement anticipé des accusés (quatre affaires), notamment si ce sont des femmes seules, soit les condamnations légales aux galères et à la réclusion perpétuelle (six affaires). Il serait toutefois surprenant que toutes les sentences de condamnation aient vraiment été exécutées. Tenu au courant des procédures par le secrétaire d'État à la Marine, le roi ne gracie souvent qu'une fois la sentence de condamnation prononcée. Même si les archives n'en ont pas gardé trace, certains des condamnés ont sans doute bénéficié de la clémence du roi, tels ces deux fugitifs qui avaient accepté d'abjurer et de servir comme soldats de marine en cas d'absolution ³.

¹ - Arrêté sur la grève par un officier de Saint-Sulpice, Isaac Théard est enfermé dans les geôles de Saint-Malo à la fin du mois de mars 1701. Marchand angevin ayant autrefois professé la Religion « *Prétendue Réformée* », il déclare qu'il est un bon catholique et qu'il voulait juste se rendre à Coutances pour fuir ses créanciers. Après vingt-cinq jours de détention, les magistrats malouins reçoivent un certificat du curé de la paroisse Saint-Maurice d'Angers et des témoignages confirmant les dires du prévenu. Celui-ci est finalement interrogé et relâché le 18 avril suivant, sous la promesse de rentrer chez lui une fois ses affaires réglées (interrogatoire du 18 avril 1701, A.D.I.V., 8 B 220).

² - Comme l'attestent les sentences rendues en la matière par le parlement, les juridictions ordinaires ou les amirautés, les lieux de détention sont généralement des couvents.

³ - Leur passeur et le commissaire de la Marine malouin s'étant mis d'accord pour « *les faire prendre à la pointe du jour par la patache armée par ordre de sa majesté [...] pour empêcher l'évasion des religionnaires fugitifs* », deux hommes et trois femmes sont arrêtés le 2 mai 1701 sur la grève de l'île Chausey. Au cours de leur détention, Jacques Sénéchaut et Jean Teslaut font savoir à l'officier de plume qu'ils sont d'accord pour abjurer et servir dans l'infanterie de marine. Le 3 juillet suivant, le sieur de Saint-Sulpice transmet aux magistrats de l'amirauté le procès-verbal de capture rédigé par le commandant de la chaloupe et l'interrogatoire qu'il a fait des cinq prisonniers. Le commissaire les prie également « *de [lui] faire rendre les deux qui se sont convertis et qui veulent être soldats de marine et de faire faire le procès aux trois autres* ». La sentence définitive de l'amirauté vise pourtant les cinq accusés qui écoperont tous des lourdes peines

.../...

b) Le jugement des huguenots capturés sur les prises ennemies

Le conflit naval engagé au cours de la Guerre de la Ligue d'Augsbourg a produit des effets probablement inattendus en matière de répression religieuse. La France compte en effet parmi ses adversaires la Hollande, les États protestants allemands et la Grande-Bretagne, autrement dit les pays qui ont accueilli l'immense majorité des religionnaires français évadés du royaume¹. Étant donné la rancœur nourrie envers un roi et une nation qui les ont forcés à émigrer, de nombreux protestants français ont choisi de conserver leur métier de marin ou de soldat, quitte à prendre les armes contre leur patrie d'origine. Dans le cadre de la guerre de course, les huguenots navigant sur les vaisseaux de la coalition s'exposent donc plus que leurs camarades anglais ou hollandais. En cas de prise, les huguenots ne bénéficient pas de la relative protection offerte à leurs frères d'armes par les lois de la guerre. Ils savent qu'une fois reconnus par leurs compatriotes, ils risquent d'être traduits en justice pour y répondre de leurs crimes. Ce cas de figure est intéressant à plus d'un titre. Les hommes capturés dans cette inconfortable situation sont triplement coupables aux yeux du roi de France : ils ont fui le royaume sans son autorisation, ils ont persévéré dans leur hérésie et ils ont servi à bord d'un navire ennemi en temps de guerre.

Les archives de l'amirauté de Saint-Malo recèlent exactement vingt-neuf affaires de ce type, toutes instruites pendant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg. Dans ce domaine comme dans bien d'autres, l'amirauté ne maîtrise pas vraiment sa justice. Son activité dépend tout d'abord des « arrivages » de religionnaires pris par les corsaires. Ensuite, ce ne sont pas les officiers civils de l'amirauté malouine qui choisissent d'ouvrir les procédures contre les protestants incarcérés. C'est le commissaire de la Marine qui décide, – sous le houlette du secrétaire d'État à la Marine –, de l'opportunité de déférer les protestants capturés. Un premier tri est donc fait en amont par l'officier de plume et le procureur du roi du siège malouin n'introduit aucune instance sans son accord. Cette lourde tutelle est d'ailleurs perceptible tout au long des procès. Comme c'est le cas pour les protestants fugitifs, la première finalité des procès faits aux hommes capturés sur les prises est l'abjuration mais une différence notable

prévues par l'édit du 7 mai 1686 (courrier du 3 juillet et sentence du 3 octobre 1701, A.D.I.V., 9 B 220).

¹ - Toutes catégories sociales confondues, les émigrés choisissent souvent de reprendre leur ancienne activité professionnelle lorsqu'ils s'établissent dans leur patrie d'adoption. Si les huguenots pauvres ou dénués de compétence particulière reçoivent parfois un accueil mitigé, les mieux reçus sont indéniablement « *les militaires, les marins et les nobles* ». Nicole VRAY, *Protestants de l'Ouest, 1517-1907*, éd. Ouest France, Rennes, 1993, p. 179.

change la donne. Quoique protestants, ces prévenus sont avant tout des marins expérimentés, autrement dit une main d'œuvre qui fait cruellement défaut à la Royale pour combattre les flottes anglo-hollandaises. Outre la conversion, le recrutement pour le compte de la marine de guerre est le deuxième enjeu de ces procès. Conformément aux ordres du roi et aux instructions de Seignelay ou Pontchartrain, le commissaire de la Marine et les juges malouins mettent le marché entre les mains des accusés. D'un côté, la fidélité au calvinisme et la condamnation aux galères à perpétuité. De l'autre, la conversion – même superficielle – au catholicisme, la grâce et le service militaire sur les navires du roi. La proportion de procédures interrompues au stade de l'instruction préparatoire (quinze affaires) et les condamnations annulées par une grâce royale (cinq affaires) laissent penser que la plupart des prévenus placés devant ce choix cornélien ont choisi la deuxième option ¹. Seuls les relapses jugés irrécupérables semblent avoir été condamnés à rejoindre la chiourme des ports de guerre ².

§ 2 – La modeste participation judiciaire des amirautés à l'effort de guerre

Symbolisée par le système des classes, l'interpénétration entre les marines militaire et marchande est un phénomène traditionnel du monde maritime de l'Ancien Régime. En temps de guerre comme en temps de paix, les marins et les navires de la flotte marchande ne cessent

¹ - Sur les vingt-neuf affaires de ce type traitées par l'amirauté de Saint-Malo, quinze ont été interrompues sans plus d'explication archivistique, six ont abouti à des condamnations aux galères à perpétuité, cinq se sont terminées par une grâce royale, deux ont été renvoyées au terme de l'instruction définitive pour être jugées par le parlement et une dernière s'est conclue par un renvoi hors-procès. Ces résultats malouins contredisent l'impression générale prévalant jusqu'ici à propos de ces procès. A propos des déserteurs graciés en échange d'années de service sur les vaisseaux du roi, Alain Cabantous écrivait ainsi en 1984 que « *les matelots protestants [...] surpris à bord de bâtiments étrangers ne bénéficiaient en aucun cas de la même indulgence. Leur confession et leur félonie à l'égard du souverain catholique prenaient alors le pas sur leur état de navigateur* ». Alain CABANTOUS, *La Vergue et les Fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Tallandier, 1984, p. 121.

² - Le 4 août 1692, le procureur du roi de l'amirauté de Saint-Malo remontre au siège que trois protestants français viennent d'être amenés aux prisons de la ville par les corsaires du *François de la Paix*. Respectivement capitaine, chirurgien et matelot du navire hollandais *La Salamandre*, les trois hommes sont interrogés par lieutenant général du siège quelques jours plus tard. Contrairement aux deux autres prisonniers, – qui ont accepté de se convertir et de servir le roi sur ses vaisseaux en cas de grâce –, le capitaine David Douyère décide lui de rester fidèle à sa foi. Quand le juge lui demande « *s'il est dans l'intention d'avoir recours à la clemence du roy et de vouloir s'instruire afin de parvenir à une abjuration finale* », celui-ci « *Repond que sy le roy veult luy faire la grace de le faire mestre sur ses vaisseaux il le servira et nous a dit navoir rien à dire sur ladite instruction et suplie sa majesté de le laisser vivre comme il veu et dans sa croience* ». Lorsqu'on lui repose la question au cours de l'interrogatoire sur la sellette, il déclare « *que depuis avoir sorty de france il a tousiours fait la profession de la religion pretendue réformée et entend y persister [...] ne voulant point du tout se faire instruire* ». Cette obstination lui vaudra donc d'être envoyé aux galères à perpétuité, sans bénéficier de la grâce royale accordée aux deux autres condamnés (Interrogatoire du 12 août, interrogatoire sur la sellette du 25 octobre et ordres de Pontchartrain du 12 novembre 1692, A.D.I.V., 9 B 201).

jamais d'être sous la tutelle des autorités militaires. Malgré les protestations de certains négociants et armateurs, les bureaux des classes peuvent par exemple réquisitionner les gens de mer en avançant leur tour de rôle. En application des ordonnances, les grands officiers de la Royale et les intendants de la Marine ou des colonies peuvent également forcer les navires à intégrer les convois et à bénéficier de l'escorte des vaisseaux du roi. Cette soumission du civil au militaire transparait également en matière judiciaire. C'est notamment vrai quand les juges d'amirauté interrogent des hommes soupçonnés d'être des espions ou lorsqu'ils instruisent le procès de marins accusés de trahison ou d'intelligence avec l'ennemi.

a) *Les procédures engagées contre les marins coupables de trahison*

Prendre les armes contre son pays ou servir l'ennemi de quelque manière que ce soit est un crime traditionnellement puni de mort par les souverains français. S'inspirant de la notion médiévale de félonie, les pénalistes d'Ancien Régime y voient un crime de « lèse-majesté humaine »¹. En matière maritime, les procédures pénales d'amirauté révèlent que cette notion de trahison recouvre un ensemble hétéroclite de crimes portant atteinte à la sûreté de l'État. Sur les dix affaires de ce genre retrouvées dans les archives du parlement et des amirautés de Bretagne, quatre concernent des marins catholiques convaincus d'avoir servi à bord de vaisseaux britanniques en temps de guerre. Au cours de leur interrogatoire, ces hommes apparaissent extrêmement gênés d'avoir été pris dans cette situation. Pour se justifier, tous disent tous avoir été forcés d'embarquer par les Anglais². Pour sauver leur vie,

¹ - Par delà l'emblématique régicide, – pour lequel les auteurs rappellent avec force détails les tourments infligés aux auteurs de ces attentats –, la lèse-majesté humaine regroupe tout un ensemble de crimes portant atteinte à la personne du prince et à l'État. Parmi les auteurs de crimes de « *Lèze-Majesté au premier chef* », Jousse compte ainsi « *Les sujets du Roi qui se révoltent, ou qui se soulèvent avec armes contre ses ordres ; ceux qui font la guerre contre leur Souverain [...] Ceux qui entretiennent des liaisons & correspondances avec les Ennemis de l'Etat ; qui leur écrivent & reçoivent d'eux des lettres, ou qui leur font des signes pour les informer de ce qui se passe : ceux qui leur découvrent les secrets du royaume, ou qui les aident, ou favorisent en quelque manière que ce soit au préjudice du Roi* ». Promulgués lors des troubles nés des guerres de religion ou des frondes nobiliaires des XVI^e et XVII^e siècles, les textes de référence en la matière sont notamment l'édit du 24 juillet 1534, la déclaration du 16 août 1563, l'ordonnance de mai 1579, la déclaration du 27 mai 1610 et l'ordonnance du mois de janvier 1629. Voir JOUSSE, *Traité de la justice...*, *op. cit.*, vol. III, p. 676-677 ; ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIV, p. 424 & vol XVI, p. 274.

² - Capturé en août 1689 à bord du navire de guerre anglais *Le Portsmouth*, le matelot marseillais Jean Denis est ensuite jugé sur ordre de Seignelay par le sénéchal (et juge d'amirauté) de Brest. Au cours de ses divers interrogatoires, le Provençal admet naviguer à bord des marchands anglais depuis cinq ans et résider en Angleterre où il a épousé une femme protestante. Lorsque la Guerre de la Ligue d'Augsbourg a éclaté, il dit avoir été « *embarqué de force il y a un an sur le mesme vaisseau par lequel il a voit esté pris soubz le regne du roy jacques et que depuis il na trouvé aucun moyen de songer mesme a senfuir en france et que sil avoit peu quitter les anglois pour venir sur les vaisseaux du Roy sil avoit trouvé occasion de le faire il y seroit venu tres volontiers* » (interrogatoire du 26 août 1689, A.D.I.V., 1 BM 264). Les Anglais ayant recours au

.../...

ils se disent heureux d'avoir pu revenir en France et affirment, – comme les huguenots repentis –, être prêts à servir le roi sur ses vaisseaux de guerre ¹. En dépit des preuves parfois accablantes réunies contre eux ², cette stratégie a peut-être fonctionné en appel puisque nous n'avons pu retrouver d'arrêts confirmant les sentences rendues par les amirautés.

Outre les marins capturés sur les navires ennemis, les amirautés doivent théoriquement poursuivre tous les Français dont les actes ont nui aux intérêts stratégiques et maritimes du pays. En 1693, l'amirauté malouine décrète de prise de corps le capitaine du corsaire normand *La Sainte-Marie*. Après avoir poursuivi et arraisonné le corsaire malouin *La Fortune* au large de Saint-Malo, il a fait feu sur le navire français qu'il avait pourtant parfaitement reconnu, blessant trois marins irlandais dont l'un mourra de ses blessures. En dépit de l'appui apporté aux familles des victimes par un représentant de Jacques II en France, l'affaire semble s'être enlisée au parlement de Bretagne après que l'accusé y a contesté le décret de prise de corps ³. En 1697, le procureur du roi du même siège poursuit un maître de prise du *Duc de Maine* convaincu d'avoir renseigné les Anglais sur les forces de la cité corsaire en échange de sa libération ⁴. Bien qu'une lettre prouve sa correspondance coupable avec le capitaine du garde-

système de la Presse, cette excuse n'est peut-être pas totalement infondée. De leur côté, les Français recrutent eux-aussi des sujets du roi d'Angleterre trouvés sur les vaisseaux qu'ils capturent.

¹ - Après avoir été pris en octobre 1689 sur le navire *L'Éveillé*, – pris et récemment remis en service pour leur compte par les Anglais –, le chirurgien embarqué Pierre Fulay est lui aussi envoyé par Seignelay devant le bailli de Brest. Le 1^{er} février 1690, les juges condamnent à mort le chirurgien qui devra faire amende honorable avant d'être pendu en place publique. Huit mois plus tard, le condamné est toujours vivant et il présente son appel au parlement. Il précise qu'il est un bon catholique, qu'étant chirurgien il n'a jamais porté les armes contre la France et il propose de se présenter à l'administration des classes pour servir sur les vaisseaux du roi (appel de Pierre Fulay du 9 octobre 1690, A.D.I.V., 1 BM 257)

² - Dénoncé par le maître d'un chasse-marée pris au mois de mai précédent, un matelot de l'île d'Arz est arrêté sur le port de Vannes le 18 juillet 1782. Pierre Le Bourdieu vient de servir plusieurs mois sur *L'Hirondelle*, un corsaire de Jersey qui a écumé les côtes de Bretagne et du Bas-Poitou. Au cours de l'information, les maîtres et les matelots de quatre chasse-marées arraisonnés et pris en sortant de Saint-Gilles témoignent. Contrairement à ce qu'il déclare dans ses interrogatoires, Le Bourdieu n'était pas prisonnier des Anglais. Il travaillait à la manœuvre, il servait comme pilote côtier en indiquant les passes dangereuses et il mangeait avec l'équipage. La sentence de l'amirauté de Vannes le condamne finalement à être pendu sur le marché de Vannes et prévoit que son corps sera exposé sur la principale grève de l'île d'Arz (sentence du 1^{er} mai 1784, A.D.M 9 B 253). Cette sévère décision sera toutefois annulée par le parlement qui renvoie l'accusé *quousque* (arrêt du 19 août 1784, A.D.I.V., 1 BG 334).

³ - Deuxième arrêt de commandement du 28 avril 1694 (A.D.I.V., 9 B 203).

⁴ - Pilote sur les vaisseaux du roi et maître de prise sur le corsaire malouin *Le Duc de Maine*, Samson Balisson a été capturé au large de l'île de Batz avec la prise qu'il ramenait en France. Après avoir bénéficié d'un échange de prisonniers avec les Anglais, il est rapatrié au printemps 1697 à Saint-Malo, où le commissaire de la Marine le fait immédiatement arrêter. Balisson est accusé d'avoir répondu aux questions du capitaine du *Midway* sur la force des navires stationnés dans le port malouin et d'avoir entretenu une correspondance avec lui alors qu'il était détenu à Plymouth. Au cours du premier interrogatoire réalisé par le commissaire de la Marine, l'accusé nie avoir parlé ou écrit au capitaine du garde-côte anglais. L'officier de plume lui montre alors une lettre écrite de sa main adressée au « *capitaine du medoué* ». Balisson avoue alors « *quil est vray* .../...

côtes qui l'a capturé, Samson Balisson n'est condamné qu'à deux ans de bannissement du ressort et en cinquante livres d'amende. Preuve supplémentaire de la curieuse mansuétude des amirautés pour de tels crimes, le procès intenté au cours de la Guerre de Succession d'Autriche à un matelot du négrier nantais *Le Maure*. Convaincu d'avoir tenté de livrer son navire aux Anglais lors de la traite « *en rivièrre d'Angole* » l'année précédente, Jean Turenne est poursuivi par l'amirauté de Nantes en avril 1749. Au bout de trois ans et demi d'instruction, et de détention, il n'est finalement condamné qu'au bannissement du ressort pour cinq ans et en trois livres d'amende ¹.

La douceur relative de ces sentences illustre assez bien le paradoxe de l'administration maritime aux XVII^e et XVIII^e siècles. Sous la férule du ministre et des commissaires de la Marine présents dans les ports, l'institution maritime est à la fois tatillonne et impuissante. Quand elle déclenche des procédures judiciaires et demande des châtimens exemplaires, l'administration de la Marine se heurte en cours d'instance aux réalités du monde maritime et du système judiciaire de son temps. Même lorsqu'ils commettent des crimes menaçant la sûreté de l'État, les gens de mer jugés par les amirautés continuent de bénéficier de la pénurie de marins qui empêche l'État d'aller au bout de sa politique de sévérité. Quand les accusés ont passé quelques mois en prison à attendre l'issue du procès, la volonté initiale de châtier s'est souvent émoussée. Considérant que la détention préventive a partiellement fait office de peine, l'administration des classes, les armateurs et la justice royale semblent tomber d'accord pour récupérer les marins en classant ces affaires ou en rendant des jugements cléments.

b) L'interrogatoire des particuliers soupçonnés d'espionnage

En temps de guerre, l'espionnage des forces navales de l'ennemi est une activité classique pratiquée par tous les belligérants. Faisant face à l'Angleterre, les ports situés sur les côtes de Flandre maritime, de Basse-Normandie et de Bretagne sont particulièrement exposés aux canons et aux brûlots de la *Royal Navy*. Dans les villes du littoral, les autorités civiles et militaires se veulent donc particulièrement vigilantes et collaborent, dans la mesure du

qu'estant interrogé par le ministre dudit capitaine estant dans son bord il eust la faiblesse de leur dire le nom et le nombre de canons des vaisseaux de St Malo quilz prirent par escrit mais que cestoit sans mauvais dessein ». Quand on lui demande pourquoi il a écrit dans sa lettre qu'il pourrait faire la fortune du capitaine anglais, il répond « *quil navoit d'autre dessein en luy proposant cela que de tirer de luy quelque argent pour se substanter dans la miserable prison ou il estoit accablé de maladie et de vermine* » (interrogatoire du 6 avril 1697, A.D.I.V., 9 B 212).

¹ - Sentence du 15 décembre 1752 (A.D.L.A., B 4952).

possible, pour repérer les espions et les saboteurs éventuels. Si les archives des amirautés bretonnes ne donnent aucun exemple d'arrestation décidée par les officiers d'amirauté eux-mêmes, – ce sont plutôt les militaires ou les cavaliers de la maréchaussée qui appréhendent les suspects –, les juges maritimes sont parfois associés à cette lutte contre les espions oeuvrant sur les côtes et les quais de leur ressort. En vertu de leur pouvoirs de justice et de police sur la mer et ses dépendances, et peut-être aussi en raison de leur qualité de magistrats habitués à questionner les prévenus de droit commun, ce sont eux qui procèdent aux interrogatoires des particuliers soupçonnés d'avoir espionné les ports et arsenaux. En 1703, Jérôme Pontchartrain charge ainsi le lieutenant général de l'amirauté vannetaise d'interroger un mendiant arrêté au moment du siège de Belle-Île pour déterminer s'il s'agit vraiment d'un espion anglais ¹. Signe de la grande nervosité des autorités françaises au moment de l'entrée en guerre aux côtés des *Insurgents* américains, l'amirauté malouine engage quatre procédures du même genre au cours de la seule année 1778. En février, on présente ainsi au lieutenant général de Saint-Malo un vagabond irlandais récemment arrêté sur le port ². Quelques mois plus tard, le même magistrat interroge un Suédois accusé d'être venu reconnaître les ports de la Manche pour le compte des Anglais ³. Dans le but de permettre d'éventuelles poursuites, l'interrogatoire de ces suspects se fait dans les formes requises par l'ordonnance criminelle de 1670. Le juge d'amirauté en rend ensuite compte à l'autorité ayant ordonné l'arrestation (commissaire de la Marine, commandant du port...), ou au secrétaire d'État à la Marine qui décide discrétionnairement des suites à donner. Sur les six procédures de ce type confiées aux amirautés de Vannes et Saint-Malo, il semble qu'aucune n'ait eu de suite judiciaire une fois

¹ - Dans une missive datée du 4 juillet 1703, le secrétaire d'État à la Marine indique au lieutenant général vannetais que l'intention du roi est qu'il interroge le suspect « *pour tasher de découvrir si c'est effectivement un espion* ». Au cours de l'interrogatoire, l'individu se présente sous le nom de Pierre Mondier et dit avoir notamment travaillé comme calfat à Rochefort au début de l'année. Une copie de l'interrogatoire est envoyée à Pontchartrain qui ordonne par retour de courrier de libérer le vagabond (interrogatoire du 8 juillet et ordres de Pontchartrain du 14 juillet 1703, A.D.M., 9 B 240).

² - Lors des trois interrogatoires subis au cours de sa détention, l'individu dit s'appeler Daniel Byrne, de Dublin, et reconnaît n'avoir pris aucun passeport. Il déclare être entré en France en septembre 1777 où il a voyagé « *à pied ou en voiture publique* » entre Paris, Orléans, Angers, Nantes, Rennes et Saint-Malo. Il admet en outre avoir utilisé les différents noms de Ennis, James King et Jacques Koenig (interrogatoires des 28 février, 15 mars et 9 août 1778, A.D.I.V., 9 B 334).

³ - Arrêté par les soldats sur le quai de Granville, où il vient d'accoster à bord d'un navire arrivant de Chausey, Salomon Kempf est ensuite amené devant le commandant de Saint-Malo. Emprisonné au château, il est ensuite présenté pour interrogatoire au juge d'amirauté. Il dit être venu en France sur ordre d'un négociant hollandais pour acheter un bâtiment de 300 tonneaux à fond plat capable de naviguer en rivière. Il nie toute accusation d'espionnage et, pour preuve, il produit une lettre écrite en hollandais datée du 22 août 1778. Le lieutenant général malouin lui reproche toutefois de ne pas avoir de lettre de crédit auprès d'un négociant français (interrogatoire du 5 septembre 1778, A.D.I.V., 9 B 334).

l'interrogatoire passé. Ces affaires tronquées montrent qu'on ne confie pas vraiment aux magistrats maritimes la répression d'une activité aussi discrète et impalpable que l'espionnage. Les suspects pouvant aisément dissimuler leur identité, leur nationalité et les réels motifs de leur présence en France, les interrogatoires des juges d'amirauté apparaissent plutôt comme un va-tout, – l'interrogé pourrait passer aux aveux –, et comme une caution judiciaire justifiant la détention arbitraire de certains suspects.

CHAPITRE 2 . LA RÉPRESSION DES CRIMES PROPRES AU MONDE MARITIME ET AUX SOCIÉTÉS DU LITTORAL

Chasser ou punir les pirates, régler la course, mettre au pas les mutins et les déserteurs, corriger les naufrageurs et les pilleurs d'épaves du littoral, les missions de l'Amiral ont toujours revêtu la plus grande importance pour la sécurité du royaume et du commerce maritime. Au même titre que l'unification du commandement des armées navales, la lutte contre la criminalité du monde maritime est une des causes principales de la création de l'office d'Amiral. Le pouvoir des seigneurs côtiers n'ayant cessé de s'affaiblir, la justice et la police maritimes ont été progressivement concentrées aux mains de l'Amiral de France par les ordonnances royales des XV^e et XVI^e siècles. Sous l'Ancien Régime, l'activité juridictionnelle de l'Amiral s'est étendue à tous les domaines de l'activité maritime et les crimes proprement maritimes ne représentent alors qu'une part modeste du volume des affaires traitées par les tribunaux d'amirauté. Ils demeurent pourtant un pan symbolique de l'activité de l'institution. Au Grand Siècle comme à l'ère des Lumières, ces crimes particuliers témoignent de l'insoumission des gens de mer, – néfaste aux ambitions maritimes du pays, et de l'arriération « barbare » des populations bordières, nuisible au commerce et incompatible avec la civilisation des Temps Modernes. Cette répression est donc un enjeu important pour l'État royal qui, en la matière, encadre assez étroitement l'action de ses juges maritimes. L'ancien droit et les archives des amirautés bretonnes permettent de distinguer deux grandes catégories d'infractions : les délits suivant les naufrages et les divers crimes commis par les marins dans l'exercice de leurs fonctions.

Section 1 : Les délits perpétrés à l'occasion des naufrages

Entourées de passes dangereuses, soumises à de violentes tempêtes hivernales, les côtes bretonnes sont cependant un point de passage obligé pour de nombreux navires français et européens. De la plus petite barque cabotant le long des côtes aux immenses navires de guerre ou de commerce, toute embarcation peut s'échouer sur la grève ou se briser sur les rochers. Brillamment dépeint par les romanciers des XVIII^e et XIX^e siècles, le naufrage est une catastrophe redoutée par tous les gens de mer du monde. Les propriétaires des navires, les affréteurs, les armateurs et les assureurs y perdent parfois de telles sommes que certains ne peuvent s'en remettre et se déclarent en faillite. Quand le naufrage a lieu par gros temps, l'évacuation par chaloupe est impossible et c'est alors la noyade assurée pour les équipages et

leurs éventuels passagers. De l'autre côté du miroir, dans les foyers des paroisses du littoral, ces tragédies sont au contraire des événements heureux, attendus car synonymes d'abondance. Si les habitants des côtes bretonnes ne sont pas des naufrageurs, – la légende encore relayée au XIX^e siècle par Michelet est tenace ¹ –, il est vrai qu'ils se réjouissent visiblement des sinistres survenus près de chez eux. Les procédures d'amirauté montrent parfaitement l'appropriation, souvent violente, des épaves et des cargaisons « offertes » par la mer. En revanche, elles démentent l'autre mythe qui veut que les riverains aient eu pour habitude d'achever les rescapés ayant pu gagner la grève.

§ 1 – La lutte contre l'ancestral « *droit de naufrage* » pratiqué par les riverains

Parmi les archives encore existantes des amirautés de Nantes, Vannes, Quimper et Saint-Malo, nous avons dénombré quatre-vingt treize affaires criminelles ouvertes pour des faits de pillage ou de recel de bris ². Considérés par beaucoup comme une forme de sédition envers le roi, – Valin y voit ainsi un cas de lèse-majesté humaine ³ –, les pillages collectifs de navires ou d'effets jetés à la côte constituent la majeure partie des procédures relevées (60 affaires). A côté de ces attroupements plus ou moins massifs, il existe aussi une forme de pillage moins brutale consistant à ramasser les débris isolés rejetés par la mer (33 affaires). Transgression plus discrète de l'autorité du roi ou de l'Amiral, ce pillage ordinaire reste

¹ - Au XIX^e siècle, Jules Michelet se fait ainsi l'écho de la funeste légende entourant les Bretons du littoral. Dans la partie de son *Tableau de la France* consacré à la Bretagne, il écrit à leur propos : « *Dès que la mer leur jette un pauvre vaisseau, ils courent à la côte, hommes femmes et enfants, ils tombent sur cette curée [...] Encore s'ils attendaient toujours le naufrage, mais on assure qu'ils l'ont parfois préparé. Souvent, dit-on, une vache promenant à ses cornes un fanal mouvant, a mené les vaisseaux sur les écueils. Dieu sait alors quelles scènes de nuit ! on en a vu qui, pour arracher une bague au doigt d'une femme qui se noyait, lui coupaient le doigt avec les dents* ». En 1974, un mémoire de maîtrise portant sur les archives de l'amirauté de Cornouaille illustre la prégnance de cette terrible réputation. Quoique les procédures quimpéroises étudiées ne recèlent aucun cas de naufrage volontaire, cette étude est malgré tout intitulée *Naufrageurs et pilleurs d'épaves sur les côtes de Cornouaille au XVIII^e siècle*. Voir Jules MICHELET, *Tableau de la France. Géographie physique, politique et morale*, Librairie internationale, A. Lacroix et C^{ie} éditeur, Paris, 1875, p. 8-9 ; Marie-Christine THEURKAUFF et Elisabeth PEIGNE, *Naufrageurs et pilleurs d'épaves sur les côtes de Cornouaille au XVIII^e siècle (1723-1791)*, mém. de maîtrise, dactyl., Université de Paris X, 1974, 234 p.

² - Nous n'avons pas comptabilisé les procédures dépourvues d'actes visant à réprimer les pillages, même lorsque les procès-verbaux des officiers d'amirauté prouvent que des déprédations ont bien eu lieu avant leur arrivée.

³ - Pour le célèbre commentateur Valin, « *Le pillage dans le naufrage n'est plus simplement défendu comme une injustice, comme un vol, comme un crime qui rompt les liens de correspondance que la providence a voulu établir entre les hommes, il l'est encore comme un acte qui mérite la qualification de crime de lèse-majesté, puisque le coupable s'approprie, au mépris de la puissance publique, ce que le souverain a mis sous sa protection et sauvegarde* ». Voir VALIN, *Nouveau commentaire ...*, op. cit., t. II, p. 582-583.

néanmoins une atteinte au droit de bris régalien que les amirautés tentent de faire respecter aux habitants de leur ressort.

a) *L'irrépressible frénésie des pillages collectifs*

Evoquer les naufrages en Bretagne à l'époque moderne oblige encore aujourd'hui à évoquer le mythe des naufrageurs. Depuis le Moyen-Âge, les auteurs de droit maritime et la législation royale promettent la mort aux riverains qui auront allumé des feux pour perdre les navires. Le maintien de dispositions similaires dans les ordonnances d'août 1681 et novembre 1684 laisse même penser que de nombreux barbares peuplent encore les côtes du royaume au dernier siècle de l'Ancien Régime¹. Cette présomption ne trouve cependant de confirmation concrète ni dans les archives, – les procédures d'amirauté bretonnes sont totalement muettes sur le sujet –, ni chez les commentateurs qui ne citent aucune jurisprudence en la matière². A l'instar d'Alain Cabantous, nous pensons donc que la persistance de l'incrimination résulte plus d'une coutume législative que d'un véritable besoin répressif³. Il faut donc définitivement tordre le cou à cette légende des naufrageurs volontaires et s'attacher à la réalité du pillage d'épaves.

Innocents de l'accusation d'être des naufrageurs, les habitants du littoral breton n'en sont pas pour autant de paisibles sujets. Leur réputation de sauvagerie est même loin d'être imméritée quand on voit le sort qu'ils réservent aux bâtiments échoués sur leurs côtes. Qu'un navire en perdition s'en approche et tous les paroissiens des alentours, – hommes, femmes et enfants –, quittent leur occupation pour courir vers le rivage. Un bâton, un croc, une hache, une faucille, voire un fusil à la main, tous attendent le moment fatidique où le navire va s'échouer sur la grève ou se briser sur rochers. Juste avant le naufrage du navire bordelais *Le Prophète Daniel*, ballotté au large d'Escoublac en janvier 1724, le commis au greffe du Pouliguen rapporte ainsi que plusieurs centaines de paroissiens du Pouliguen, d'Escoublac et de Saint-Nazaire se sont massés sur la plage⁴. Quand les flots finissent par avoir raison du

¹ - « *Ceux qui allument la nuit des feux trompeurs sur les greves de la mer, & dans les lieux perilleux, pour y attirer et faire perdre les navires, seront punis de mort & leur corps attaché à un mât planté où ils auront fait les feux* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 45

² - Valin justifie la dureté de la peine, même en cas de simple tentative, mais il ne donne aucun exemple de procès de ce type. Voir VALIN, *Nouveau commentaire ...*, op. cit., t. II, p. 668-669.

³ - Alain CABANTOUS, *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France 1680-1830*, Fayard, Paris, 1993, p. 36 et s.

⁴ - Procès-verbal du 30 janvier au 3 février 1724 (A.D.L.A., B 4940).

navire désarmé, – et que l'épave et les marchandises sont jetées sur la grève –, c'est l'*hallali*. Sans égard pour les protestations du procureur terrien, des marins survivants ou des commis de l'amirauté et des Fermes éventuellement présents sur les lieux, tous se jettent frénétiquement sur cette manne venue de l'océan. Les premières barriques de vin ou d'eau-de-vie rencontrées sont souvent défoncées et bues sur place. Beaucoup vont et viennent à la côte avec des récipients (cruches, brocs, pots...) qu'ils rapportent chez eux. Au milieu de la cohue, d'autres s'enivrent très vite et s'écroulent ivres morts. En janvier 1699, certains pilleurs de La Turballe sombrent même dans un profond coma éthylique dont ils ne se réveillent pas ¹. Les ballots de marchandises sont éventrés et leur contenu rapidement enlevé. Les coffres et les malles contenant les effets personnels des marins et des passagers sont également forcés et vidés en quelques instants. Si la coque du navire, ou ce qu'il en reste, est accessible, les hommes montent prestement à bord pour « hacher » et emporter les manœuvres, les câbles, les ferrures et généralement tous les « ustensiles » qu'il peuvent y trouver. Lors du naufrage d'un bâtiment inconnu jeté à la côte de Crozon en janvier 1774, le commis au greffe de Camaret écrit ainsi aux officiers de l'amirauté quimpéroise pour prévenir du sinistre et expliquer qu'il n'a pas pu empêcher les habitants de « dépecer » la carcasse du navire ².

Passées les premières heures d'hystérie collective, pillards et sauveteurs s'organisent. Quand aucune autorité légitime (commis du greffe d'amirauté le plus proche, garde-bris, procureur terrien ou prêtre de la paroisse, employés des Fermes et des Devoirs...) ne se présente pour les troubler dans leur coupable industrie, les pilleurs les plus organisés regroupent leur butin et s'arrangent pour le faire charroyer chez eux en toute impunité. A Donges et Montoir, en 1701, certains se postent même sur la plage avec leur fusil pour repousser les curieux et s'assurer le monopole du bris ³. Si, au contraire, des sauveteurs officiels ont pu profiter de l'accalmie pour s'imposer et entamer la récupération du bris, les pillards ne s'avouent pas vaincus pour autant. Ils ne se replient souvent que pour mieux se

¹ - Remontrance du procureur du roi du 20 janvier 1699 (A.D.L.A., B 4934)

² - Lettre de Jean-Baptiste Mauger du 16 janvier 1774 (A.D.F., B 4473).

³ - En décembre 1701, le procureur du roi de l'amirauté de Nantes remontre au siège que plusieurs naufrages ont eu lieu au large des côtes du ressort au cours du mois de précédent. Entre Donges et Pornichet, les marées ont régulièrement couvert les grèves de débris et de marchandises qui ont été pillés par les riverains. le magistrat ajoute que « *deux certains particuliers semblent s'estre fait une occupation d'estre les jours et les nuits ensemble ou séparément chacun avec un fuzil sur lesdites costes surtout pendant et après les tempestes pour piller les marchandises et epaves que la mer y jette, les faire emporter et voiturer chez eux et empescher avec leursdits fuzils que personne s'approche desdites costes pour sauver les effets qui y paroissent qu'ils s'attribuent l'autorité d'enlever et divertir* » (remontrance du 12 décembre, A.D.L.A., B 4936).

regrouper et lancer une *razzia* sur les tentes où les effets sauvés ont été entreposés. A l'arrivée des officiers d'amirauté, les gardiens évoquent régulièrement les attaques qu'ils ont dû repousser pour protéger le bris de la fureur des autres riverains.

Dans les jours et les semaines qui suivent le naufrage des navires lourdement chargés, une intense activité de recel succède à l'appropriation brutale du pillage. A plusieurs lieues à la ronde, les marchandises détournées alimentent un véritable marché noir. Si l'alcool, le bois, les ferrures et les denrées périssables sont consommés ou utilisés par les riverains eux-mêmes, les produits comme l'huile, le savon ou les étoffes ont généralement été ramassés dans des quantités qui dépassent largement leurs besoins ordinaires. Les pillers, – le plus souvent des pêcheurs et des paysans du littoral –, font donc tout pour les revendre au meilleur prix auprès des habitants des bourgades et des villes avoisinantes. En 1737, le pillage de la cargaison de *L'Heureuse Marie* inonde ainsi d'huile et de savon les marchés d'Audierne, Pont-Croix, Pont-l'Abbé, Locronan et Quimper ¹. Après le naufrage du navire ostendais *L'Helena Christina*, disparu au large des îles de Glénan à la fin du mois de novembre 1783, une partie des toiles qu'il transporte est récupérée en mer par des pêcheurs de la région et revendue les semaines suivantes dans les ports de Concarneau, Quimper, Locmaria et de l'Île Tudy ². L'origine sociale des acheteurs inquiétés lors des investigations des amirautés montre que toutes les couches de la population urbaine profitent de l'aubaine. Parmi les suspects poursuivis en 1717 pour avoir acheté de l'huile provenant du navire hollandais *Le Saint-Jacques*, on trouve divers marchands quimpérois mais aussi le sénéchal de Pont-l'Abbé, le greffier du présidial de Quimper ou encore les recteurs de Plomeur et Pluguffan ³. Le même schéma se reproduit d'ailleurs en Bas-Poitou en 1729, après l'échouement du *Saint-Louis* sur la grève de Notre-Dame de Monts. Chargés de l'instruction de l'affaire par l'intendant de Bretagne, les officiers de l'amirauté de Nantes décrètent de nombreux notables accusés d'avoir clandestinement acheté des marchandises aux marins et aux habitants. Au premier rang des receleurs figurent ainsi le lieutenant général, le procureur du roi, le greffier de l'amirauté des Sables d'Olonne et

¹ - Le 31 décembre 1736, *L'Heureuse Marie* coule en baie d'Audierne, au large de la paroisse de Plozévet. En se brisant, le navire malouin couvre les grèves environnantes de barils d'huiles et de pains de savon. Après avoir fait leur enquête sur les circonstances du naufrage, les affréteurs nantais de la cargaison dénoncent les déprédations dont ils ont souffert et informent les officiers quimpérois de l'ampleur du trafic généré par le pillage (dénonciation du 17 janvier 1737, A.D.F., B 4456).

² - Remontrance du procureur du roi de l'amirauté de Quimper du 24 décembre 1783, (A.D.F., B 4485).

³ - Sentence de décrets du 12 juillet 1718 (A.D.F., B 4447).

leurs trois substituts locaux, le sénéchal de Bouin, le sénéchal et le procureur fiscal de la juridiction de Saint-Gervais, le curé de Beauvoir et le vicaire de Saint-Jean de Monts ¹.

Sous quelque forme que ce soit, le pillage et le recel de bris sont naturellement interdits par l'ordonnance de la marine. L'article 5 du titre consacré aux naufrages prévoit normalement la restitution au quadruple et la punition corporelle pour tous les particuliers convaincus d'avoir sauvé des effets pour leur compte ². Pourtant, hormis certains cas exceptionnels, – où la fuite des accusés amène les juges à infliger des peines de bannissement ou de galères à temps ³ –, le pillage d'épave n'est que modérément puni par les amirautés bretonnes. Une première illustration de l'impuissance relative des amirautés se déduit du taux élevé d'abandon des poursuites. Sur un total de quatre-vingt treize affaires de pillage jugées par les amirautés de Nantes, Vannes, Quimper et Saint-Malo, cinquante-trois sont restées inachevées (soit 57 %) ⁴. Autre facteur modérateur et pragmatique, la fréquence des restitutions volontaires en espèces ou en nature. Après avoir lu les monitoires ou entendu leurs paroissiens en confession, les hommes d'Église apparaissent comme des médiateurs faisant le lien entre les propriétaires des cargaisons, les magistrats et les paroissiens désireux de rendre une part des effets détournés. Dans les mois suivant le naufrage de *L'Heureuse Marie*, évoqué plus haut, les prêtres des paroisses de Plozévet, Plouhinec, Esquibien et Lababan écrivent tous au procureur du roi de l'amirauté quimpéroise pour le tenir au courant des restitutions qu'ils ont pu obtenir de leurs ouailles ⁵. Dernier élément, la clémence même

¹ - Sentence de décrets du 23 mars 1733 (A.D.L.A., B 4945).

² - « *Faisons défense aux particuliers employés au sauvement, & et à tous autres, de porter dans leur maisons, ni ailleurs qu'aux lieux à cet effet destiné, sur les dunes, greves ou falaises, & de receler aucune portion des biens ou marchandises des vaisseaux échoués ou naufragés ; comme aussi de rompre les coffres ouvrir les ballots, et couper les cordages ou mature, à peine de restitution du quadruple & de punition corporelle* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, Livre IV, titre IX, article 5.

³ - Après le naufrage de la barque de l'île d'Arz *La Sainte-Anne*, perdue à la côte de Rhuy en septembre 1729, les propriétaires de la cargaison de vin portent plainte à l'amirauté de Vannes contre les habitants de Sarzeau qui ont pillé les barriques et « *dépecé* » l'épave. Sans doute parce qu'ils ont menacé de mort les témoins et qu'ils se sont enfuis avant l'arrivée des sergents envoyés pour les arrêter, les contumax Jean le Blauenec, Jean Gicquau et Mathurin Dréano sont respectivement condamnés à être bannis du ressort pour cinq, trois et trois ans (sentence du 11 août 1730, A.D.M., 9 B 243).

⁴ - Voir notre tableau, annexes n° 15

⁵ - Repentir sincère pour les uns, moyen pratique et peu onéreux de se mettre à l'abri des poursuites pour les autres, les restitutions sont bien souvent modestes comparées au volume global des marchandises qui s'évaporent lors des naufrages. Après avoir envoyé au procureur du roi les 28 livres de pains de savon et les 19 livres et 10 sols de monnaie rendues par les riverains, le recteur de Lababan écrit : « *cest tout ce que jay pu arracher, pour ainsy dire, malgré mes invitations tant en chaire qu'au tribunal [de la confession] et ce dont vous aures s'il vous plait la bonté de maccuser la reception affin que je fasse sentir a mon petit troupeau que je suis fidele depositaire de quil devra dans la suite me confier* » (lettre du 19 avril 1737, A.D.F B 4456).

des sentences rendues en la matière par les amirautés bretonnes. Sur les 712 particuliers impliqués dans une affaire de pillage de bris par les quatre sièges, 48 ont écopé de peines afflictives et infamantes (soit 7 %), 407 ont été condamnés à des peines simples ou combinées d'amende, d'aumône, de prison et de restitution (soit 57 %) et 253 ont bénéficié de jugements valant absolution (soit 36 %). Dans leur lutte contre les paroisses les plus âpres au pillage, les amirautés recourent parfois aux « procédures collectives » prévues par l'ordonnance criminelle de 1670 pour punir les communautés rebelles à l'ordre royal ¹. Plutôt que de multiplier les poursuites individuelles, les magistrats peuvent ainsi choisir de décréter le général des paroisses où sont survenues les déprédations les plus importantes ². La communauté accusée doit alors s'assembler dans son église, délibérer et nommer un « député » (aussi appelé « syndic ») chargé de subir les interrogatoires au nom de la paroisse ³. Personnes morales distinctes des paroissiens qui les composent, – qui peuvent malgré tout être poursuivis à titre personnel –, les généraux de paroisse n'encourent que des peines de restitution, d'amende ou d'aumône prises sur les biens de la communauté. Poursuivis pour avoir pillé la cargaison de vin de la barque cancalaise *Le César*, les généraux des paroisses du Vivier, de Cherrueix, d'Hirel, de Vildé et de Roz-sur-Couesnon sont finalement renvoyés hors-procès par l'amirauté de Saint-Malo en 1756 ⁴. Pour des faits

¹ - Inspiré par certaines révoltes fiscales, par les troubles survenus lors des Guerres de Religion et par l'épisode de la Fronde, le vingt et unième titre de l'ordonnance de 1670 illustre la volonté royale de sanctionner les institutions locales susceptibles de se soulever contre son autorité (villes, corps de métiers, compagnies judiciaires, ordres religieux...). Ordonnance criminelle du mois d'août 1670, titre XXI : « De la manière de faire le procès aux communautés des villes bourgs et villages, corps et compagnies ». Voir aussi : Daniel JOUSSE, *Traité criminel...*, op. cit., t. II, p. 704 et s.

² - Au total, nous avons recensé treize généraux de paroisse poursuivis devant les amirautés de Saint-Malo [5], Vannes [1] et Quimper [7]. Sept d'entre eux ont été condamnés à des peines d'amende et de restitution. Les six autres ont été renvoyés hors-procès [5] et hors d'accusation [1]. Voir notre tableau, annexes n°15

³ - Pour répondre aux questions des juges, les paroissiens désignent généralement leur procureur terrien ou l'habitant jugé le plus apte à parler au nom de leur communauté. Après le pillage, mentionné plus haut, d'un navire inconnu naufragé devant Crozon en janvier 1774, le général de la paroisse est décrété d'ajournement par l'amirauté de Quimper. Au terme d'une assemblée tenue le 11 septembre 1774 « en la chapelle de la trinité lieu ordinaire des délibérations de la paroisse de crozon », le « corps politique de cette paroisse » choisit d'envoyer à Quimper son procureur terrien, le forgeron Pierre Le Mignon. Lors de l'interrogatoire, le député affirme que le commis au greffe de Camaret a l'habitude de s'occuper seul de ce type d'affaires et, qu'en l'occurrence, il n'a pas voulu faire appel à lui pour protéger le navire du pillage. Non sans mauvaise foi, il accuse donc le greffier de n'avoir pas fait son travail et d'avoir laissé le bris « a la mercy de la populace » (interrogatoire du 15 septembre 1774, A.D.F., B 4473).

⁴ - En mars 1754, la barque cancalaise *Le César* se brise sur le rocher appelé le « Groin du Sud ». Plus d'une centaine de barriques de vin s'échappent de ses cales pour s'échouer sur les cotes allant de Cancale à Pontorson. Le pillage est signalé à l'amirauté de Saint-Malo par les employés des Fermes qui rapportent que les riverains revendent du vin « à pot et à pinte au détriment des droits des fermiers ». Au terme d'une gigantesque information (523 témoins), où il est vrai que les oui-dires tiennent une grande place, les propriétaires de la cargaison sont déboutés de leur action et condamnés aux frais de la procédure (3400

.../...

similaires, le général de la frairie de Penvins est condamné sept ans plus tard en 150 livres de restitution après que ses habitants ont pillé des barriques de vin d'origine inconnue ¹.

b) Un pillage discret et ordinaire : le détournement des épaves et du bris isolés

Beaucoup moins spéculaire que les pillages collectifs, la récupération des diverses épaves est également une activité traditionnelle des sociétés du littoral. Dans les régions côtières, généralement pauvres en bois, les éléments provenant des navires naufragés fournissent un complément utile aux habitants. Après séchage, le bois est employé pour des travaux de menuiserie ou utilisé comme bois de chauffage. Les autres débris isolés (coffres, paniers, bouteilles, voiles, cordes...) sont eux aussi récupérés, revendus ou transformés pour servir aux usages quotidiens. Depuis le XVI^e siècle, cette activité traditionnelle de recyclage n'est toutefois pas du goût de l'Amiral et du monarque qui entendent préserver leur droit de bris et le bénéfice qu'ils tirent des adjudications. En vertu de l'ordonnance de la marine de 1681, les marins qui repêchent des effets en mer et les riverains qui en découvrent « *sur les grèves et rivages de la mer* » doivent donc les mettre à l'abri et avertir l'amirauté la plus proche dans les vingt-quatre heures, « *à peine d'être punis comme receleurs* » ². Ces prescriptions sont rarement suivies par les habitants qui comptent sur l'inefficacité notoire du système des garde-bris des amirautés. Contrairement aux naufrages survenus près des côtes ou aux arrivées massives de marchandises, l'arrivée d'effets isolés passe souvent inaperçue des autorités. Dans la plupart des cas, ce peu de publicité assure l'impunité aux habitants qui continuent de récupérer les épaves que la mer dépose régulièrement sur leurs côtes.

Parmi les archives laissées par les amirautés de Nantes, Vannes, Quimper et Saint-Malo, nous avons dénombré 30 affaires de cette nature. Le procureur du roi ou les propriétaires de chantiers navals agissent par exemple quand des merrains ou des mâts de navires sont emportés par le courant et détournés par des riverains. Entre 1714 et 1716, le

livres !). Les 43 particuliers et les cinq généraux de paroisse accusés de pillage sont renvoyés hors-procès. Sanction des plaignants qui s'étaient désistés trop tardivement, forçant le procureur du roi à reprendre l'action à son compte ? Complicité coupable avec les riverains ? Cette décision paraît en tous cas très dure envers les propriétaires qui ont déjà perdu beaucoup dans le naufrage. Tout cela est d'autant plus surprenant que le jugement est assorti d'injonctions défendant aux accusés de troubler les opérations de sauvetage et de détourner les effets naufragés (sentence du 26 juin 1756, A.D.I.V 9 B 307).

¹ - Sentence du 15 avril 1763 (A.D.M., 9 B 250)

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, Livre IV, titre IX, articles 19 et 20.

parquetier nantais poursuit ainsi une famille et un capitaine de navire des Moutiers accusés de s'être appropriés un mât échoué sur les côtes de la paroisse ¹. En 1718, le propriétaire d'un chantier naval vannetais accuse plusieurs habitants d'Arradon d'avoir récupéré plusieurs mâts sortis de sa réserve par la marée ². De temps à autre, le mauvais temps brise les amarres des petites embarcations qui partent au fil du courant. Les riverains des lieux où elles finissent par s'échouer n'hésitent pas à les démanteler pour en récupérer le bois. En avril 1706, les propriétaires d'une barque portent plainte à l'amirauté de Saint-Malo contre les habitants de Dinard qui ont « dépecé » leur bateau parti en dérive ³. A la différence des pillages massifs, proches de l'insurrection, ces détournements « feutrés » n'entraînent jamais de procédures réglées à l'extraordinaire. En dépit des termes menaçants de l'ordonnance, qui promet de punir les riverains comme receleurs, la plupart de ces procès sont interrompus avant terme. Et même quand les procédures aboutissent effectivement, les juges ne prononcent de toute façon que de modestes peines d'amende et de restitution ⁴.

§ 2 – Le sort réservé aux naufragés par les riverains

L'ordonnance de la marine du mois d'août 1681 déclare solennellement placer sous la sauvegarde du souverain les vaisseaux, les cargaisons et les équipages naufragés sur les côtes du royaume ⁵. Cette volonté affichée de protéger les personnes jetées sur la grève trouve partiellement sa source dans la légende noire des populations du littoral. Entretien dans les esprits par l'article 31 des Rôles d'Oléron, cité et reproduit par les auteurs jusqu'au XVIII^e

¹ - Le 10 janvier 1714, le procureur du roi de l'amirauté de Nantes remontre au siège que la famille Neau s'est appropriée un mât jeté à la côte de la paroisse de Moutiers. Le mât a ensuite été débité et revendu au capitaine Pierre Ernaud. Décrété deux ans après le début de l'affaire, le capitaine adresse au juge une requête où il plaide la bonne foi et invoque la coutume de Bretagne. « *Suivant les maximes et jurisprudence ordinaire attestée par monsieur de perchambaud dans son commentaire sur le paragraphe 21 du titre 11 de la coutume de Bretagne, les choses qui ont été acheptées publiquement quoy que vollées et dérobées ne peuvent estre réclamées par ceux a quy elles appartiennent quau préalable il ne rembourse celui qui les a acheptées publiquement* », le sieur Ernaud demande donc à être remboursé par le propriétaire du mât et renvoyé hors d'accusation (requête du 8 mai 1716, A.D.L.A., B4938).

² - Plainte de Jean Kerleau Villac du 7 février 1718 (A.D.M., 9 B 241)

³ - Plainte de Marianne Quevenoux et Pierre Leblanc du 17 avril 1706 (A.D.I.V., 9 B 229)

⁴ - Le 10 juin 1722, le procureur du roi de l'amirauté de Quimper remontre au lieutenant général que deux habitants de Plouhinec ont ramassé trois tonneaux de goudron isolément arrivés à la côte. Quoique Pierre et Yves Le Pichon aient déjà été condamnés par le siège pour des faits similaires le 1^{er} septembre 1719, les deux hommes ne sont finalement condamnés qu'en 50 livres d'amende à l'Amiral et aux dépens (sentence du 11 mai 1723, A.D.F., B 4448).

⁵ - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 1.

siècle ¹, cette légende veut que certains habitants des côtes aient eu pour coutume de mettre à mort les naufragés. De même qu'elles infirment le mythe des naufrageurs, les archives des amirautés bretonnes montrent également que les habitants de côtes de la province n'achèvent pas les marins parvenus sur la grève. En revanche, les détroussements de cadavres rapportés ici et là montrent que ce respect des vivants ne s'étend pas à la dépouille de ceux qui ont péri.

a) *Une population plutôt secourable envers les survivants*

Le pillage des navires, des cargaisons et des diverses épaves montre que les populations bordières considèrent *de facto* avoir un droit d'appropriation sur tous les biens matériels rejetés par la mer. Quand on voit avec quelle frénésie les riverains se jettent sur les marchandises vomies des cales des navires, il est légitime de s'interroger sur le sort réservé aux hommes qui touchent terre au même moment. En prévoyant la peine de mort irrémédiable pour ceux qui auront attenté à la vie des naufragés ², l'ordonnance de la marine de 1681 perpétue l'idée que les marins ont tout à craindre lorsqu'ils gagnent la grève dans ces conditions. Telle qu'elle ressort des archives d'amirauté bretonnes, la réalité semble cependant moins sombre que ce que l'on pouvait craindre. D'après ces différentes procédures, l'on peut tout d'abord constater qu'aucune poursuite n'a été engagée pour punir l'homicide d'un marin ou d'un passager naufragé. Il est bien sûr possible que des meurtres aient été commis et que l'enfouissement ou le mauvais état des corps ait caché la vérité aux magistrats descendus sur les lieux. Pourtant, nous n'avons trouvé qu'une seule allusion à de tels crimes parmi les centaines d'actes judiciaires produits par les amirautés étudiées, et encore, pour une affaire survenue en Poitou ³. Les seules morts non accidentelles signalées après des sinistres

¹ -Au tournant du XIV^e et du XV^e siècle, Pierre Garcie-Ferrande publie son *Routier de la mer*. L'ouvrage est surtout un manuel de pilotage maritime destiné à guider les marins sur les côtes des principaux pays européens. A la fin de son étude, Garcie-Ferrande reproduit notamment les Jugements ou Rôles d'Oléron dont certains évoquent le sort réservé aux riverains accusés d'avoir mis à mort des naufragés : « *Si une navire se pert en frappent a quelque couste Et il advient que les compaignons se cuident eschapper et saulver viennent a la rive de la mer demy noiez pensent que aucuns leurs aide mais il advient que aucunesffoys en beaucoup de lieux quil y a des gens plus inhumains et plus cruelz et felons que les chiens et loups enrages [qui] murtissentz tuent les pauvres patiens pour avoir leur argent ou vestemens et autres biens. Itelles manieres de gens doit prendre le seigneur du lieu en faire iustice et punition tant en leur corps que en leurs biens et doivent estre mis en la mer et plonges tant que soient demy morts et puys les tirer dehors et les lappider et assomer côme on feroit ung chien ou loup* ». Pierre GARCIE (dit FERRANDE), *Le grand routtier et pyllotage et enrage de la mer tant ses parties de France, Bretaigne, Angleterre, Espagne, Flandres, haultes Allemaignes, avecques les dangers des ports, havres, rivières, chenal des parties & régions susdites*, Sire Enguilbert de Marnef, éd. de Poitiers, 1521, non paginé. Voir aussi VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 587 et s.

² - Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre IX, article 2.

³ - En mai 1713, trois marchands vannetais propriétaires de la barque *La Hyacinthe* portent plainte auprès de
.../...

frappent finalement les pillleurs et les gardiens du bris, – autrement dit les habitants –, quand ils se battent pour s'approprier ou protéger les effets tirés de la mer ¹. Du règne de Louis XIV à l'avènement de la Constituante, nous n'avons pas trouvé d'indice tangible prouvant que des marins naufragés sur les côtes de Bretagne aient péri de la main des riverains.

L'absence d'homicide avéré ne signifie pas pour autant que les rescapés aient toujours reçu un accueil charitable des populations littorales. Les documents les plus parlants sur le sujet sont les interrogatoires de routine que les officiers d'amirauté font subir au capitaine ou aux marins naufragés et, dans une moindre mesure, les informations criminelles ouvertes après les pillages. Le croisement des divers témoignages oblige à brosser un tableau nuancé. Dans la majorité des cas, les survivants dénoncent des pillages mais ne se plaignent pas d'avoir été battus. Leurs déclarations montrent en fait le comportement ambivalent des habitants du littoral breton. Sensibles à la détresse humaine, les riverains se révèlent prompts à sauver la vie des naufragés et à les recueillir chez eux. En revanche, ils demeurent d'impitoyables pillleurs d'épaves que les protestations des prêtres, des équipages ou des sauveteurs officiels peuvent rarement arrêter dans leur élan. Après l'échouement du navire nantais *La Fortune*, drossé à la côte d'Esquibien dans la nuit du 27 au 28 octobre 1766, le capitaine Bouyer déclare que lui et ses hommes ont pu sauter à l'eau et se rendre « *dans le village le plus prochain [...] pour se secher et se changer* ». Quand il revient sur les lieux le lendemain matin, plusieurs habitants de la paroisse sont déjà montés à bord pour commencer le pillage. Les habitants l'aideront ensuite à décharger les marchandises, mais plusieurs

l'amirauté des Sables d'Olonne. Chargé de grains, le navire de quarante-cinq tonneaux et tout son équipage ont péri devant des côtes La Chaume, en Bas-Poitou. Ils entendent poursuivre les habitants du lieu qu'ils accusent du pillage de cargaison et du meurtre des marins survivants. Comme ils ont obtenu qu'une commission rogatoire soit décernée aux juges vannetais pour interroger les bateliers de la région présents à La Chaume au moment du naufrage, ils adressent une copie de leur plainte initiale au greffe du siège breton. Ils insistent notamment sur le fait que les corps des marins ont été déterrés du sable après le passage des officiers d'amirauté sablais qui ne les ont pas vus. Pour les plaignants, « [ce] *sont des precautions fort soubsonneuses pour ne pas dire certaines contre les pillards, car de croire que les corps que les chiens peu de jours apres la dessante deterrèrent navoient pas esté soigneusement enterrés cella est trop visible puisque lon remarquâ des playes a ces cadavres [...] De tout quoy les supliants vous font leurs plaintes et desirent en faire informer par devant vous et des faits en rezultants contre les quidams leurs complicezs et adherants pour raison de lassasin de l'equipage de ladite barque, destruction d'icelle vol et pillage quy en a esté fait* » (plainte du 13 mai 1713, A.D.M., 9 B 240).

¹ - Dans les jours qui suivent le naufrage du *Saint-Florent* à la côte de Beuzec-Capcaval, en décembre 1734, un gardien nommé François Le Berre est blessé à la tête par une pierre lancée par un des pillleurs. Il meurt de ses blessures un mois plus tard. Le corps ayant été discrètement enterré par la famille avec l'accord du curé de la paroisse, le meurtre n'est connu de l'amirauté que trois mois plus tard (procès-verbal de descente du 2 avril 1735, A.D.F., B 4455).

ballots et effets personnels de l'équipage ne réapparaîtront jamais ¹. Une situation assez similaire se reproduit lors de l'échouement du navire londonien *L'Espérance* sur la grève de Beuzec-Capcaval en décembre 1768. Quand on lui demande s'il a des plaintes à formuler contre les riverains, le capitaine Dabbady « *Répond que pour luy sauver la vie et a son equipage, ils se sont prettés avec la meilleure grace du monde, mais quapres etre venus a terre, son navire ayant décheiché (?) les paysants y montèrent, saisirent son coffre s'en emparèrent l'enfoncèrent et le pillèrent dans lequel coffre étoit l'or porté sur ses connoissemens* » ². Au cours de certains naufrages, il arrive aussi que les marins et les riverains fraternisent sur le dos des armateurs et des propriétaires de la cargaison. Les informations et les interrogatoires menés après le naufrage du *Saint-Louis* à Notre-Dame de Monts montrent comment plusieurs officiers et hommes d'équipage ont revendu pour leur compte de la vaisselle d'argent, des armes et des bas provenant de la cargaison ³. Après l'échouement du *Prophète Daniel* à Escoublac, en janvier 1724, les marins participent au pillage avec les riverains ⁴. Peut-être parce que le paiement de leurs salaires risque d'être compromis par le sinistre, certains des naufragés choisissent parfois de se payer sur la cargaison avant de quitter les lieux.

L'absence de violences et l'assistance désintéressée ne sont cependant pas des règles absolues. Quand le naufrage survient sur une mer calme ou peu agitée, les marins peuvent gagner la côte à la nage ou à la rame et arriver relativement dispos sur la grève. Les riverains n'ont alors pas affaire à quelques hommes trempés, épuisés et transis de froid mais à un équipage complet, rassuré sur son sort et mené par un capitaine soucieux de défendre ce qui reste du navire et de la cargaison. C'est dans ce genre de situation que les choses peuvent dégénérer. S'ils n'attaquent pas d'eux-mêmes les naufragés, les gens de la côte restent des prédateurs omnubilés par la perspective du pillage. Dès que le maître ou l'équipage d'un navire tente de les retenir physiquement, les riverains n'hésitent pas à maltraiter les marins puis à les tenir en respect pour pouvoir piller à leur aise. Echoué sur la grève du Guilvinec en mars 1763, le capitaine de *La Rose-Marthe* déclare ainsi aux officiers vannetais que les « *paysants et riverains* » ont frappé ses hommes quand ceux-ci ont voulu les empêcher de

¹ - Interrogatoire du capitaine Pierre Bouyer du 1^{er} novembre 1766 (A.D.F., B 4377)

² - Interrogatoire du capitaine Daniel Dabbady du 4 décembre 1768 (A.D.F., B 4379)

³ - Quatrième cahier d'information du 19 au 27 avril 1731 (A.D.L.A., B 4945).

⁴ - Procès-verbal du commis au greffe du Pouliguen du 30 janvier au 3 février 1724 (A.D.L.A., B 4940).

couper et d’emmener les manœuvres du navire ¹. Après le naufrage du brigantin espagnol *Le Saint Jean-Baptiste et les Trépassés*, perdu à la côte de Beuzec-Capcaval en mars 1778, une partie des habitants repousse violemment l’équipage et fait ensuite écran pour permettre aux autres pilliers de détourner les pièces de vin de la cargaison ². Evoqués dans les procès-verbaux des officiers d’amirauté, ces pugilats, coups de bâton et jets de pierre ne donnent pourtant jamais lieu à une action publique. Quoique choquantes, les violences infligées aux équipages naufragés restent un délit mineur soumis à la procédure accusatoire du petit criminel.

b) Le détroussement des cadavres rendus par les flots

En dépit des règles religieuses et morales de la société d’Ancien Régime, les corps retrouvés sur le rivage ne semblent pas avoir bénéficié du respect globalement témoigné aux survivants des naufrages. Les archives des quatre amirautés étudiées recèlent seize affaires criminelles impliquant des riverains accusés d’avoir dépouillé des cadavres retrouvés sur la grève ³. Ce chiffre ne représente probablement qu’une faible part des détroussements commis sur les côtes bretonnes. La prudence et, – on peut le craindre –, l’habitude des riverains veut qu’ils enterrent les corps dépouillés pour masquer leurs forfaits. Interdits par l’ordonnance de la marine ⁴, ces usages macabres sont bien connus des officiers d’amirauté mais leur clandestinité empêche souvent la justice d’en avoir connaissance ⁵.

¹ - Interrogé par les officiers de l’amirauté de Quimper qui lui demandent s’il a des plaintes à formuler contre les riverains, le capitaine Honoré Graille « *Repond que les paysants et riverains qui ont estés à son bord pour y travailler pour sauver la cargaison ont coupé et volé toutes les manœuvres et lorsqu’il a voulu s’y opposer avec son equipage il a été menacé par les memes paysants quil ne connoissoit pas d’etre frappé et que meme une partie de ses gens a été frappé par les memes paysants au moyen desquelles menaces il a été obligé de laisser trancher et couper a son bord comme ils ont voulu* » (interrogatoire du 11 mars 1763, A.D.F., B 4374).

² - Interrogatoire du capitaine Jean Antoine de Sarria du 28 mars 1778 (A.D.L.A B 4478).

³ - Ces seize dossiers proviennent des amirautés de Nantes (10), Quimper (1), Vannes (2) et Saint-Malo (1). Six de ces affaires ne sont pas liées à un naufrage mais consécutives à un homicide ou à une mort accidentelle survenue sur le domaine maritime. Le détroussement de ces cadavres n’ayant que peu de différence avec celui des corps issus de naufrages, nous les étudierons simultanément.

⁴ - « *Enjoignons à ceux qui trouvent sur les grèves des corps noyés, de les mettre en lieu sûr d’où le flot ne les puisse emporter, & d’en donner incontinent avis aux officiers de l’amirauté, auxquels ils feront rapport des choses trouvées sur les cadavres ; leur défendons de les dépouiller ou enfouir dans les sables, à peine de punition corporelle* ». Ordonnance de la marine du mois d’août 1681, Livre IV, titre IX, article 32.

⁵ - Tout en reconnaissant implicitement l’impuissance des amirautés face à ce phénomène, Valin essaye d’en minimiser l’ampleur : « *Il est arrivé même quelquefois, contre les défenses expresses de cet article [l’article 32 cité ci-dessus] & malgré la peine corporelle attachée à cette infraction, que des cadavres ont été trouvés dépouillés & nuds ; mais parceque cela ne s’est rencontré que dans des endroits écartés de la côte, on n’a pu* .../...

L'âpreté des riverains à dépouiller les marins et les passagers des navires naufragés montre une nouvelle fois la prédation opportuniste dont ils sont capables. Qu'ils flottent, qu'ils reposent au fond de l'eau, sur la grève ou qu'ils se trouvent sur un cadavre, les objets rejetés par la mer sont leur propriété. Religieux mais inconstants, les habitants des côtes bretonnes ne semblent pas considérer le corps des gens morts en mer comme une dépouille mortelle méritant un respect particulier. Déshumanisé, le cadavre n'est plus qu'un support susceptible de receler des richesses. Lors des interrogatoires, les accusés avouent assez facilement le détournement mais discutent la valeur des vêtements ou le montant des sommes trouvées dans les poches. En 1701, l'amirauté de Nantes poursuit six habitants de Couëron convaincus d'avoir dépouillé les corps de l'abbé du Bignon et de deux chanoinesses noyés lors du chavirage de leur chaloupe ¹. Pour leur défense, les accusés disent ignorer les prescriptions de l'ordonnance de la marine et affichent une forme de pragmatisme « naturel » que l'on pourrait résumer en ces termes : le mort n'avait plus l'utilité de ses effets, ils ont été partagés entre des vivants à qui ils seront plus utiles. Son corps était exposé aux intempéries et aux charognards, ils l'ont enterré par charité chrétienne et par souci sanitaire.

Perçus comme une forme de profanation privant la victime d'une sépulture chrétienne, le détournement et l'enfouissement des cadavres sont aussi poursuivis pour permettre de retrouver des sommes ou des objets de valeur disparus au cours des naufrages. Lorsqu'un navire est sur le point de périr, certains marins et passagers chargent leurs poches de leurs biens les plus précieux. Par expérience, les riverains savent donc qu'ils peuvent parfois trouver de véritables magots en inspectant les cadavres des noyés, surtout s'ils sont habillés à la mode des marchands ou des officiers majors. Après le naufrage du navire brêmois *La Demoiselle Frédérique*, coulé devant Plozévet en septembre 1783, on retrouve le corps du capitaine qui s'est noyé en tentant de gagner la côte. Le fils du capitaine qui a survécu alerte aussitôt les officiers de l'amirauté de Quimper. Il n'a pas trouvé trace des 600 livres en argent qui étaient dans les poches de son père ni des 11.000 livres en or que celui-ci avait placés dans son gousset avant de sauter à la mer. Convoqués sur le champ, les riverains employés au sauvetage rendent la montre en or du noyé mais jurent n'avoir rien trouvé d'autre ².

que rarement en découvrir les auteurs ». Voir VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 652.

¹ - Interrogatoires du 10 septembre 1701 (A.D.L.A., B 4935)

² - Procès-verbal des 24 et 25 septembre 1783 (A.D.F., B 4484)

Au regard des archives d'amirauté bretonnes, ces riverains peu scrupuleux ne prennent finalement guère de risques à « faire les poches » des corps rejetés par la mer et par les rivières. Seules trois des seize procédures ouvertes en la matière sont clôturées par une sentence en bonne et dûe forme. Sur les vingt-quatre accusés visés par ces trois décisions, cinq sont frappés de peines de bannissement, huit écopent de peines d'amende ou de restitution, six sont renvoyés hors d'accusation et cinq hors-procès.

Section 2 : Les crimes commis « dans l'exercice des fonctions de la marine »

Dans ses *Institutes*, c'est sous ce titre que Muyart de Vouglans aborde en quelques pages, – plus descriptives qu'explicatives –, les délits spécifiques au monde maritime de l'ancienne France. Cette idée de regrouper les crimes par rapport aux fonctions de la marine s'inspire de la logique des rédacteurs de l'ordonnance du mois d'août 1681. Les dispositions pénales n'y ont pas été concentrées dans un titre ou dans un chapitre unique, mais intégrées à l'intérieur des titres propres à chaque domaine. On trouve ainsi une bonne part des articles répressifs au sein des titres du livre II consacré aux différents gens de mer. Comme dans la marine royale, l'insoumission des hommes d'équipages est une inquiétude permanente pour les armateurs des officiers de la marine marchande. Sous le titre « *Des matelots* », on trouve ainsi les dispositions légales réprimant la mutinerie et la désertion. De la même manière, la punition des fautes des maîtres de navire est évoquée dans le titre « *Du capitaine* » tandis que les sanctions prévues en cas d'échouement apparaissent dans des articles visant les pilotes hauturiers et lamaneurs. Seule exception, les malversations commises en matière de prises. Potentiellement imputables à l'ensemble des corsaires, ces délits particuliers sont incriminés par le livre III de l'ordonnance, au titre « *Des prises* ».

§ 1 – Les manquements disciplinaires des équipages de la marine marchande

Soumis aux exigences des armateurs qui les emploient au gré des cycles du commerce et de la pêche, forcés d'embarquer sur les navires du roi quand vient la guerre ou leur tour de rejoindre les classes, les marins font partie des catégories professionnelles les plus contraintes de l'ancienne France. A la contrainte de l'État et de leurs bourgeois s'ajoute la dureté d'une existence que bien peu leur envient. « Citoyens du large », ils passent paradoxalement le plus clair de leur temps confinés dans l'atmosphère corrompue des navires. Entassés dans des espaces clos où ils doivent subir la promiscuité et survivre aux maladies qui déciment les navigants de l'époque, les gens de mer doivent en outre s'intégrer dans une société rigide,

hiérarchisée qui se perpétue souvent à coups de garcette. Au sein d'un monde étouffant à bien des points de vue, désertir ou se révolter sont les seuls moyens dont disposent les marins pour s'y soustraire provisoirement. Manifestations d'un même refus de l'autorité traditionnelle des officiers majors et des armateurs, les désertions et les mutineries de la marine marchande sont des infractions difficiles à juger pour les amirautés qui doivent souvent sacrifier la lettre des ordonnances aux impératifs du recrutement maritime.

a) **La répression aléatoire des mutineries et des actes d'insubordination**

Sous la plume des maîtres de navire, des magistrats d'amirauté ou des administrateurs de la Marine, les termes univoques de « *sédition* » ou de « *rébellion* » désignent toutes les formes de résistance opposées par les marins à leurs supérieurs. Ils y incluent donc les mutineries telles que nous l'entendons aujourd'hui, les désobéissances individuelles et les désertions collectives concertées, – les capitaines parlent alors de « cabale » –, dont nous parlerons plus loin. Les archives étudiées recèlent soixante-six affaires d'insubordination ouvertes par les amirautés de Saint-Malo (48), Nantes (12), Vannes (4) et Quimper (2). Outre le grand nombre d'affaires malouines, on remarque une concentration des procédures sur une période couvrant la fin du règne de Louis XIV et la Régence (42 affaires sur 66). Ce chiffre ne correspond pas vraiment aux résultats d'Alain Cabantous qui constate pour sa part une recrudescence des désobéissances à partir des années 1730 ¹. A l'échelle provinciale, cette différence s'explique peut-être par la surreprésentation des causes nées sur les capres malouins, très actifs au cours des deux derniers conflits du règne louis-quatorzien ². Autre constat intéressant, trente-neuf des procédures engagées (soit 60 %) visent à punir des révoltes individuelles ou restreintes (deux ou trois individus). Expression emblématique de la mutinerie, les vingt-sept mouvements collectifs répertoriés ne représentent pourtant que les deux cinquièmes des cas portés à la connaissance des sièges d'amirauté bretons.

Quant aux lieux où surviennent les mutineries, dix-neuf des révoltes évoquées ont éclaté en mer (28 %), trente-neuf ont eu lieu lors d'une relâche (60 %) et huit au retour du navire (12 %). Ces chiffres indiquent donc que la plupart des rébellions connues des

¹ - Voir Alain CABANTOUS, *La Vergue et les Fers. Mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France*, Tallandier, 1984, p. 14, 15 & 61.

² - Sur les 66 affaires de mutinerie relevées, 17 ont eu lieu sur des morutiers (26 %), 23 sur des navires de commerce (35 %), 25 sur des vaisseaux corsaires (38 %), plus une affaire survenue à bord d'un paquebot anglais transportant des prisonniers échangés.

amirautés n'a pas lieu en haute mer, mais à quai, lorsque le navire relâche dans un port ou arrive à destination. Cela ne veut pas dire que les tensions cessent en mer, – elles s'y aiguisent au contraire –, ce pourcentage montre surtout que la relâche est le moment le plus propice pour laisser éclater les tensions existant entre officiers et subordonnés. A la différence du temps passé en mer, où le danger oblige à resserrer les rangs, le temps de l'escale est un intermède où les rancunes accumulées au cours du voyage vont pouvoir exploser. Sans aller jusqu'à l'exemple extrême des matelots du *Comte de Hérouville* qui menaçaient d'occire leurs officiers « à la prochaine terre ¹ », les marins mécontents comptent souvent sur les relâches pour régler les différends qui les opposent à leurs supérieurs. Plutôt que d'affronter la hiérarchie, beaucoup choisissent l'évitement et « rompent le voyage » dans l'espoir de trouver un meilleur engagement ². D'autres, peu nombreux, empruntent les voies de droit en saisissant les consuls de la nation française, les magistrats étrangers ou, – si l'escale se fait dans un port du royaume –, les commissaires de la Marine et les juges d'amirauté. Certains enfin, et ce sont eux qui nous intéressent, ne cherchent pas le salut dans la fuite. Ils restent à bord jusqu'au moment où une étincelle viendra mettre le feu aux poudres.

Ce facteur déclencheur de la sédition peut prendre les formes les plus diverses. Exprimant le point de vue de l'autorité contestée, les rapports et les témoignages des officiers majors mettent toujours les rébellions sur le compte de l'insolence et de l'insoumission chronique des marins. Cette explication est parfois avérée en cas de mutinerie individuelle ou restreinte, quand le conflit naît d'une altercation ou d'un refus d'obéir à un ordre ponctuel. En 1707, un matelot de *La Marie-Anne Américaine* est poursuivi par l'amirauté de Nantes pour avoir gravement molesté son maître au retour de la Martinique. Refusant d'obéir à l'ordre donné, il a roué son capitaine de coups avant d'être été maîtrisé par des passagers qui lui ont retiré une hache des mains. L'impulsif marin contestera d'ailleurs la mutinerie en arguant que

¹ - Le 14 novembre 1764, le capitaine du petit navire lorientais le *Comte de Hérouville* fait son rapport au greffe de l'amirauté de Saint-Malo. Il se plaint de ses quatre matelots qui ont refusé d'effectuer les manœuvres et qui l'ont menacé de mort, lui et son second. Il dépose en même temps deux procès-verbaux datés du 4 et du 6 novembre précédents, signés du second et d'un passager (A.D.I.V., 9 B 317).

² - Comme l'a justement remarqué Alain Cabantous, la désertion a probablement eu pour conséquence de limiter les mutineries violentes à bord des vaisseaux : « Assez fréquente, somme toute sans réel danger et facile à organiser, elle [la désertion] servit de soupape de sécurité au sein des équipages. Elle a bien souvent permis de désamorcer un conflit qui risquait de dégénérer. Elle offrait alors aux individus insatisfaits une sortie sans risque et donnait aux officiers la possibilité de se séparer au meilleur compte de marins qui auraient pu cristalliser autour d'eux une contestation plus violente ». Alain CABANTOUS, *La Vergue et les fers...*, op. cit., p. 11.

sa victime n'a pas la qualité de capitaine ¹. Soixante-dix ans plus tard, un matelot du morutier *L'Éole* est jugé par le siège malouin pour avoir gravement blessé à coups de « piquoir » un officier qui l'avait réprimandé sur la grève du « *Griquet* », à Terre-Neuve ². Un autre motif de friction moins subjectif entre officiers et marins a trait aux permissions d'aller à terre pendant les relâches. Les marins autorisés à dormir à terre prolongent parfois tant leur séjour que le capitaine ou les officiers majors doivent descendre les chercher pour les ramener à bord avant le départ. Tentés par la désertion ou furieux de voir leur repos abrégé, les plus récalcitrants n'hésitent pas à se débattre violemment. En 1685, l'amirauté de Saint-Malo poursuit un temps deux matelots du morutier *La Baronnie* qui ont fui dans les bois de Terre-Neuve au moment d'embarquer. Simples déserteurs, Jean et Pierre Ruault ont aggravé leur cas en frappant le capitaine et le maître d'équipage lancés à leur poursuite ³. Dix ans plus tard, un officier du navire corsaire *Le Postillon* porte plainte devant le même siège pour faire arrêter et condamner un matelot qui l'a blessé dans des conditions similaires. Le lieutenant Duval a été blessé d'un coup de pistolet à la tête par un matelot déserteur qu'il poursuivait dans les rues du port de Belém ⁴.

Déclenchées par la colère, l'ivresse ou par le mauvais caractère de tel ou tel marin, ces explosions de violences individuelles n'ont rien de commun avec les séditions collectives qui secouent de temps à autre les corsaires et les navires marchands. A la lecture des archives d'amirauté bretonnes, il semble tout d'abord que peu de mutineries survenues aux XVII^e et XVIII^e siècles puissent être comparées à l'emblématique soulèvement du *Bounty*. Sur les soixante-six affaires étudiées, seules deux procédures font état de tentatives de prise de contrôle du navire orchestrées par des officiers en conflit avec le capitaine. En octobre 1717, le capitaine du *René-Julien* porte plainte à l'amirauté de Saint-Malo contre un enseigne et contre le second lieutenant du navire. Il accuse notamment les deux officiers de l'avoir menacé de leurs épées et d'avoir tenté de soulever l'équipage contre lui lors d'une relâche à « *Maldonnade* » au Brésil ⁵. Respectivement second capitaine et premier lieutenant du négrier

¹ - Interrogatoire de Sébastien Grossetête du 7 septembre 1707 (A.D.L.A., B4937)

² - Le 24 octobre 1774, le capitaine de *L'Éole* fait sa déclaration de retour au greffe de l'amirauté de Saint-Malo. Il mentionne bien l'agression dont a été victime l'officier Charles Glatte mais il n'a pas fait mettre aux fers le marin qui s'est volatilisé après l'agression. Mathurin Hallouët sera donc condamné par contumace à 3 ans de galères et en dix livres d'amende au roi (sentence du 30 décembre 1775, A.D.I.V., 9 B 331).

³ - Déclaration de retour de Pierre Le Goust du 13 février 1685 (A.D.I.V., 9 B 193).

⁴ - Plainte du lieutenant E. Duval du 16 janvier 1696 (A.D.I.V., 9 B 210).

⁵ - Le 14 septembre 1717, le capitaine Julien Godet relâche dans l'île portugaise de Fayal (archipel des Açores) .../...

nantais *Le Saint-Louis*, les sieurs Villeroy et Thibodeau sont poursuivis en 1768 après que leur capitaine a déposé plainte à l'amirauté de Fort-Royal. Lors de la traite à Gorée, ils auraient provoqué un soulèvement des Noirs du lieu pour l'assassiner et se rendre maître du navire. A l'arrivée du navire à Lorient, les magistrats vannetais sont chargés d'instruire cette procédure pour le Conseil privé du roi qui a évoqué l'affaire ¹. Hormis ces deux tentatives avortées, les mutineries importantes concernent surtout les corsaires.

Loin des idéaux plaqués par les cinéastes sur la révolte du lieutenant Fletcher, les motifs qui poussent les équipages corsaires à se soulever n'ont rien de philosophique ou d'altruiste. Telles qu'elles apparaissent à travers les documents judiciaires, ces mutineries s'apparentent plus à des conflits du travail qu'à de véritables séditions remettant en cause l'ordre social et hiérarchique des navires. Les raisons qui amènent les corsaires à cesser d'obéir sont surtout pécuniaires et contractuelles. Conformément aux stipulations des contrats d'engagement signés par les marins devant notaires, les campagnes de course doivent durer de deux à quatre mois. La difficulté vient du mode de calcul des jours effectivement passés en course. Les armateurs et les capitaines entendent bien sûr retrancher tous les jours qu'ils jugent chômés (périodes de relâche pour ravitailler, ramener des prises ou « *espalmer* » ², jours de départ ou d'arrivée...). De leur côté, les corsaires considèrent eux ne devoir que deux, trois ou quatre mois à compter du premier jour de course. La contestation porte donc principalement sur le décompte des relâches. L'antagonisme est en outre aggravé par le système des avances qui fait que la fin de campagne n'apporte guère de bénéfices supplémentaires aux hommes d'équipage ³. Cet aspect fortement contractuel et juridique, on va le voir, a une influence prépondérante sur le déroulement de ces conflits.

où il porte plainte pour mutinerie auprès du consul de la nation française. « *De peur de plus grand malheur* », le consul lui ordonne de débarquer le second lieutenant Jean Neveu et l'enseigne Jean Quin qui ont plusieurs fois séjourné à fond de cale depuis qu'ils ont tenté de soulever l'équipage. Les deux hommes seront rapatriés par le premier vaisseau français qui relâchera dans l'île. Poursuivis à l'extraordinaire par l'amirauté de Saint-Malo, les deux hommes seront condamnés par contumace en 100 livres d'amende, à restituer leurs avances et « *déclarés indignes d'aucun salaire* » (sentence du 4 août 1718, A.D.I.V., 9 B 257).

¹ - Copie de la plainte déposée à l'amirauté de Fort-Royal le 29 septembre 1768 (A.D.M., 9 B 251).

² - « *Espalmer* » consiste à enduire la coque d'un navire de poix et de goudron assurer son étanchéité. La crainte de l'avarie fait partie des raisons qui poussent certains marins à refuser de continuer la course. Pour tous les termes de marine, voir notre glossaire.

³ - Pendant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg et au début de la guerre de Succession d'Espagne, la pénurie de main-d'œuvre corsaire est telle à Saint-Malo que les armateurs consentent des avances de plus en plus élevées aux marins qu'ils embauchent. Après avoir touché 50, 60 ou 80 écus d'avances, les matelots et les officiers marinières n'ont souvent guère de bénéfices supplémentaires à attendre de la campagne. En toute logique, ils désertent lors des relâches ou écourtent les campagnes pour rentrer, trouver un nouvel engagement et toucher de nouvelles avances. Obligés de maintenir cette pratique pour s'assurer un minimum

.../...

A l'inverse des rébellions individuelles, toujours brutales, ces mouvements collectifs se caractérisent d'abord par la rareté des violences physiques. Nombreux, sûrs de leur bon droit, les mutins ne montent pas à l'assaut du gaillard arrière un sabre entre les dents. Ils privilégient toujours la résistance passive à l'affrontement direct avec les officiers et les matelots qui leur sont restés fidèles. Si le navire est en mer, les « grévistes », – il est difficile de ne pas les appeler ainsi –, cessent d'effectuer toute manœuvre pour forcer les officiers à accepter de négocier avec eux. En janvier 1693, l'équipage du corsaire malouin *Le Pierre* refuse de continuer la course qu'il estime terminée depuis plusieurs jours. Pour obliger le capitaine à ramener le vaisseau à Saint-Malo, les matelots et les officiers marinières révoltés descendent dans l'entrepont et repoussent les officiers qui tentent d'arrêter et de mettre aux fers les meneurs ¹. Cette volonté farouche de rentrer peut même aller jusqu'à refuser d'engager le combat contre l'ennemi. En décembre 1694, l'armateur du *Postillon* se plaint que les hommes en révolte ont refusé d'aborder un navire marchand hollandais et qu'ils ont forcé le capitaine à revenir prématurément à Saint-Malo ².

Si la rébellion éclate lors d'une relâche, les marins qui ne veulent pas reprendre la course font tout pour éviter l'appareillage. Ils refusent bien sûr de manœuvrer et, en prime, ils immobilisent le navire en « *emboasant* » les câbles des ancres. Quand ces insurrections ont lieu à proximité du port d'attache, les officiers majors qui n'arrivent pas à débloquent eux-mêmes la situation font prévenir leurs armateurs. Si la révolte a lieu dans un autre port français, on fait appel au commissaire de la Marine ou aux officiers d'amirauté du lieu. Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, la réponse des armateurs ou des autorités n'est pas de faire immédiatement donner la troupe. De la Guerre de la Ligue d'Augsbourg à la Guerre de Succession d'Autriche, le premier émissaire officiel dépêché aux corsaires mutins est souvent... un notaire ! Au cours de la révolte de l'équipage du corsaire malouin *L'Intrépide*, en relâche au Conquet en novembre 1691, ce sont deux notaires du lieu qui somment les corsaires de reprendre la course avant de dresser un procès-verbal établissant leur refus d'obtempérer ³. Au Cap Fréhel en octobre 1693, c'est également un tabellion malouin qui est envoyé pour constater la sédition de l'équipage du corsaire marseillais *Le*

de bons marins, les armateurs ne pourront jamais sortir de ce cercle vicieux. Voir André LESPAGNOL, *Entre l'argent et la gloire. La course malouine au temps de Louis XIV*, éd. Apogée, Rennes, 1995, p. 106-107.

¹ - Déclaration de retour du capitaine Étienne Des Hayes du 19 janvier 1693 (A.D.I.V., 9 B 203).

² - Plainte de l'armateur Michel Collet et consorts du 7 décembre 1694 (A.D.I.V., 9 B 208).

³ - Déclaration de retour du capitaine Gilles Lebrun [fils] (A.D.I.V., 9 B 200).

Notre-Dame de Bon Voyage ¹. Cette obstination à recourir aux hommes de loi chargés de rédiger les engagements rappelle l'origine contractuelle et juridique de la révolte. Jusqu'au bout, les armateurs et les officiers tentent d'éviter la criminalisation de l'affaire en la maintenant dans le domaine du conflit de droit privé. Quand cette manœuvre a échoué, l'appareil d'État doit prendre le relais pour forcer les corsaires à rentrer dans le rang.

Après les notaires, vient donc le temps des commissaires de la Marine et des officiers de l'amirauté. Craignant de se priver de marins indispensables à la poursuite du conflit, les autorités royales laissent toujours aux révoltés la possibilité de faire machine arrière. Leur insistance à les faire céder par diverses sommations montre même combien elles répugnent à les traduire en justice. Lors de la grande mutinerie du *Marquis de Guémadeuc*, immobilisé à Roscoff en septembre 1704, ce sont le lieutenant particulier et le procureur du roi de l'amirauté de Morlaix qui descendent à la côte pour constater la sédition et tâcher de parlementer avec l'équipage. Une fois sur le navire, les magistrats comparent le contrat et le journal de bord où sont consignés les dates de sortie et de relâche. Constatant qu'il reste encore cinquante jours de course, ils montent sur le pont pour annoncer leur verdict aux hommes assemblés. Mécontents, les mutins sifflent, dansent, jurent, chantent et leur répondent « *brusquement et avec mépris* » que la course est finie. Face à un auditoire qui se fait de plus en plus menaçant, les officiers morlaisiens se retirent. Les mutins finiront par obtenir des officiers qu'ils dirigent le navire sur Saint-Malo où les meneurs seront arrêtés dès leur arrivée ². Une situation identique se produit à bord de *L'Anonyme* alors qu'il relâche à l'entrée de la Rance en mai 1746. Saisi par l'armateur, le siège d'amirauté malouin rend une première ordonnance intimant aux mutins de reprendre la course. Cet injonction étant restée lettre morte, l'armateur Athanase Jolif obtient cinq jours plus tard que le conseiller Siochan et le procureur du roi descendent sur place pour tenter de ramener les marins à la raison. Après s'être adressés aux mutins réunis sur le pont, les officiers malouins n'obtiennent pas plus de succès que l'huissier qui les a précédés. Trois jours plus tard, la garnison du château de Saint-Malo fait une sortie pour arrêter et ramener dans ses murs cent-quatorze des hommes de l'équipage ³. S'étendant parfois sur plusieurs jours, ces « ballets diplomatiques » précèdent donc toujours le recours à la troupe. C'est l'échec de ces moyens persuasifs qui pousse l'État

¹ - Procès-verbal du 8 octobre 1693 (A.D.I.V. 9 B 203).

² - Procès-verbal de descente des 4-5 octobre 1704 (A.D.I.V., 9 B 225).

³ - Procès-verbal de descente du 12 mai 1746 (A.D.I.V., 9 B 225).

royal dans ses derniers retranchements et le force à faire punir les corsaires dont il a par ailleurs tant besoin.

Jusqu'aux réformes engagées par Sartine dans les années 1780, les textes réprimant la mutinerie sont principalement l'ordonnance de la marine de 1681, le règlement du 25 novembre 1693 et l'ordonnance de 1765 qui confirment la sévérité de principe prévalant depuis le XVI^e siècle¹. L'article de l'ordonnance de Colbert qui prévoit la mort pour le matelot qui aura « *excité sédition pour rompre le voyage, ou frappé le maître les armes à la main* » est rarement appliqué. Sauf cas exceptionnel, les sentences de mort recensées visent plutôt les contumax et ceux qui ont tué ou gravement blessé leur supérieur². Les mutineries individuelles aux conséquences moins sérieuses sont longtemps traitées comme des violences ordinaires par les amirautés. Jusqu'à la deuxième moitié du XVIII^e siècle, les grands rapports des capitaines dénonçant les désobéissances et les violences dont ils ont souffert déclenchent rarement une action publique. Les officiers majors ou les armateurs doivent donc déposer plainte à titre personnel et mener eux-mêmes les poursuites. Instruites au petit criminel, ces affaires sont abandonnées avant terme, renvoyées à l'ordinaire ou sanctionnées par des peines de dédommagement et d'amende³. Les peines infligées pour réprimer les séditions collectives concernent presque exclusivement les révoltes des corsaires. Les tribunaux d'amirauté leur appliquent donc un texte spécifique : l'article 13 du règlement du 25 novembre 1693. Tirant les leçons des séditions survenues dans les premières années de la Guerre de la Ligue d'Augsbourg, le texte adapte la répression à la spécificité corsaire. Si les mutins qui

¹ - Ancêtre direct de l'article 7 du titre des matelots de l'ordonnance de 1681, l'article 68 de l'ordonnance du mois de mars 1584 vise notamment les marins qui « *dressent mutinations et querelles à l'encontre dudit capitaine, ou maître, luy disant parolles des-honnestes et mal sonnantes avec injures et impropres, jusques à le vouloir quelquefois outrager, mettant la main aux armes, le contrignant se souzmettre à leur simple vouloir, chose qui est de très mauvaise exemple et pernicieuse conséquence, laquelle ne se doit aucunement permettre de tolérer* ». Le texte donne tous pouvoirs aux capitaines pour maîtriser et juger sommairement les mutins. Ils doivent simplement former un conseil constitué des sept principaux officiers du navire ou de la flottille à laquelle ils appartiennent. La sentence peut aller jusqu'à la mort et être exécutée sur le champ. A défaut, les mutins peuvent aussi être mis aux fers et remis aux lieutenants de l'Amiral à l'arrivée en France. Voir ISAMBERT, *op. cit.*, vol. XIV, p. 578-579.

² - Le 28 avril 1734, le maître de la barque paimpolaise *La Marie-Joseph* meurt de ses blessures dans une auberge du Port-Louis. Pris de vin, Jean Le Floch a cherché querelle au matelot avec lequel il n'avait cessé de se battre pendant tout le voyage. Malheureusement, cette altercation a dégénéré et le matelot l'a proprement roué de coups (coups de pied dans le ventre, coups de « *bringuebale* » à la tête...). « *Atteint et convaincu d'avoir par ses menaces et violences obligé ledit jean floch maître de laditte barque a faire en mer une autre route que celle qu'il vouloit et d'avoir si cruellement maltraité ledit floch a bord de sa mesme barque estant de relache en la rade du portlouis le vingt six avril dernier qu'il en est mort* », Jean Corre est condamné par l'amirauté de Vannes à avoir le poing coupé par l'exécuteur avant d'être pendu (sentence du 19 juin 1734, A.D.M., 9 B 245).

³ - Voir notre tableau, annexe n°16

s'attaquent au capitaine encourent toujours la peine de mort, ceux qui coupent les câbles ou forcent le capitaine à rentrer au port avant le terme de la campagne risquent simplement le fouet et la restitution de leurs avances ¹.

Sur les 162 accusés désignés par l'ensemble des trente-trois sentences relevées, on dénombre ainsi 102 corsaires condamnés à des peines combinant selon les cas le fouet, le carcan, la prison, la restitution des salaires, des parts, des avances et des amendes. Il faut d'ailleurs préciser que ces peines ne touchent que les meneurs désignés aux juges par les officiers majors. Soucieux de ne perdre qu'un minimum d'hommes, les commissaires de la Marine font rapidement relâcher la plupart des marins arrêtés dans le feu de l'action. Seules les fortes têtes qui ont animé la révolte affrontent leurs juges. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce ne sont d'ailleurs pas les matelots qui payent le plus lourd tribut à la répression mais les officiers marinières (maîtres d'équipage, contremaître, maîtres canonniers, bossemans si utiles pour bloquer les câbles essentiels à la manœuvre, *etc.*). Corps intermédiaire entre la caste des officiers majors et le monde des matelots dont ils sont issus, la maistrance ne se désolidarise pas de son milieu d'origine. Quand naissent des mouvements contestataires, les officiers marinières en prennent presque toujours la tête, quitte à en payer les conséquences. Lors du procès fait aux mutins de *L'Anonyme*, évoqué plus haut, la sentence rendue en premier et dernier ressort par l'amirauté de Saint-Malo condamne au fouet ou au carcan les bossemans Boudin et Salmon, le contremaître Des Marais, les matelots Trigot et Jourdan et elle renvoie hors-procès le novice Robert ². Au cours du soulèvement de l'équipage de la *Marie-Magdeleine*, survenu au Cap Fréhel en juin 1746, les mutins qui se sont le plus distingués aux yeux des officiers sont le bosseman Chartier et les contremaîtres Volto et Bougourd. Le jugement de l'amirauté de Saint-Malo prévoit donc qu'ils seront fouettés sur les quais de la ville, privés de parts, de salaires et condamnés à rendre leurs avances aux armateurs ³.

¹ - Règlement du 25 novembre 1693, article 13. L'article 17 permet même aux officiers d'amirauté de s'adjoindre le nombre de gradués requis pour former le collège imposé par l'ordonnance de 1670 et juger ces causes en premier et dernier ressort. Dans ces conditions, les juges peuvent condamner les accusés à des peines supplémentaires d'emprisonnement (un mois) et de carcan. Nous n'avons cependant pas trouvé de procès de ce type jugé sur simple initiative des juges maritimes. A trois reprises, l'amirauté de Saint-Malo juge des mutins corsaires en premier et dernier ressort, mais elle le fait sur la base d'un arrêt du Conseil d'État qui lui en attribue expressément la compétence.

² - Sentence du 27 juin 1746 (A.D.I.V., 9 B 298).

³ - Sentence du 12 août 1746 (A.D.I.V., 9 B 298).

Avant de refermer le volet des mutineries, il nous a paru intéressant de dire un mot d'une émeute survenue à Saint-Malo pendant la Guerre de Succession d'Espagne. Le 29 janvier 1705, l'amirauté de Saint-Malo juge vingt-trois des hommes qui ont participé à la mutinerie du *Marquis de Guémadeuc*. Les cinq « *chefs de faction et de révolte* » sont condamnés à la corde, dix mutins doivent subir le fouet et les sept autres ont simplement à rendre leurs avances. Le 10 février suivant, ils sont tirés des prisons malouines pour être transférés à Rennes où ils vont être jugés en appel. Alors qu'il traverse la grève de la Fosse aux Dinannais, le convoi doit se frayer un chemin parmi une foule menaçante qui hurle des injures hostiles aux armateurs. Menés par des matelots et par plusieurs femmes vendant des fruits sur les quais, les émeutiers se jettent soudain sur le cortège, bousculent les gardiens et libèrent une partie des prisonniers ¹. Symbole de la solidarité des habitants avec leurs marins et avertissement donné au roi par la population pour refuser un jugement inhabituel et particulièrement sévère, – les mutins de ce navire n'en avaient pas plus fait que leurs prédécesseurs –, cet épisode a peut-être donné à méditer aux juges et aux administrateurs maritimes de Saint-Malo puisque aucune peine capitale n'y sera plus prononcée en la matière jusqu'à la Révolution.

b) L'impossibilité de juguler les désertions de la marine marchande

Plus discrète, moins réprimée par les armateurs et le pouvoir, – qui n'y voient pas une remise en cause aussi frontale de leur autorité –, la désertion est le moyen le plus simple et le plus efficace dont disposent les gens de mer pour se soustraire à la contrainte. Brutalité des officiers, vivres infects, rations d'alcool jugées insuffisantes, peur des Barbaresques ou de l'ennemi, refus du capitaine de payer un salaire ou une avance promise, perspective d'un meilleur engagement, crainte de naviguer sur un bâtiment vétuste, les mobiles des déserteurs sont les mêmes que ceux qui poussent certains de leurs camarades à la révolte. Il n'est d'ailleurs pas rare que les navires frappés par une mutinerie aient parallèlement à supporter bon nombre de désertions. Lors de la campagne menée en 1758 par *Le Comte de Langeron*, les officiers et armateurs du corsaire doivent faire face à ce double problème. Après deux

¹ - Cette émotion populaire sera également réprimée par l'amirauté de Saint-Malo. Sur les onze accusés présentés au juge instructeur, huit sont des femmes vendant des fruits ou tenant boutique sur le port. Filles, épouses de marins ou de portefaix, certaines ont jeté des pierres et aidé les hommes à frapper les gardiens. L'une d'elle a même brandi un couteau. Après deux mois d'instruction, le siège condamne les trois matelots à la pendaison par contumace. Deux femmes, dont l'une est détenue, reçoivent la même peine, une autre écope d'un mois de prison et les dernières accusés sont renvoyées quant à présent (sentence du 11 avril 1705, A.D.I.V., 9 B 228).

relâches effectuées à Saint-Malo à la fin février et à la mi-mars, trente-cinq hommes ne sont pas remontés à bord, soit plus du quart de l'effectif. En mer, à la fin mars, le reste de l'équipage se rebelle et refuse de manœuvrer. Début avril, les mutins menacent les officiers de les enfermer dans leur chambre et de remplacer à la barre s'ils ne mettent pas le cap sur Saint-Malo ¹. Mutinerie et désertion apparaissent bien comme les deux formes d'expression de la contestation. La désertion comporte à la fois des similitudes avec la mutinerie et des caractéristiques qui lui sont propres.

Les archives criminelles des amirautés bretonnes ont conservé 68 affaires ouvertes pour désertion. Les tendances relevées lors de l'étude des mutineries se confirment en matière de désertion. La plupart de ces procédures provient du tribunal malouin (59 affaires), loin devant les sièges de Vannes (5 affaires) et Nantes (4 affaires), les désertions individuelles ou restreintes (42 affaires, soit 62 %) sont plus nombreuses que les défections collectives (26 affaires, soit 38 %) et on constate une surreprésentation des vaisseaux corsaires (28 affaires, soit 41 %), plus touchés par le phénomène que les navires de pêche (23 affaires, soit 34 %) ou de commerce (14 affaires, soit 21 %) ². On constate enfin la même répartition chronologique des procédures qu'en matière de mutinerie puisque 39 des 68 affaires citées se sont déroulées entre 1681 et 1720.

On distingue juridiquement deux catégories de désertion d'inégale gravité. La première consiste à passer un engagement avec un armateur et à ne pas se présenter à bord le jour prévu pour le départ. Au moment de la signature du contrat devant notaire, les marins reçoivent toujours une avance sur salaires. A l'origine, il ne s'agissait que d'un petit viatique permettant de s'équiper avant le départ, mais aux XVII^e et XVIII^e siècles, le manque de main d'œuvre maritime a provoqué l'inflation de ces avances qui sont devenues le seul moyen de pouvoir s'attacher les services des navigants. Sur un marché du travail concurrentiel et très favorable aux matelots, cette garantie n'est toutefois pas toujours suffisante pour fidéliser les recrues. De nombreux engagés empochent les avances puis font mine de ne pas entendre les coups de canon ou les tambours qui passent dans les paroisses de la côte pour annoncer le départ imminent de leur navire. En juin 1770, l'amirauté de Saint-Malo juge par exemple le matelot servannais Jean Bonvallot, arrêté pour avoir négligé d'embarquer à bord du morutier

¹ - Procès-verbaux des officiers-majors des 3, 14, 31 mars et 6 avril 1758 (A.D.I.V 9 B 312).

² - Les trois autres affaires concernaient des marins jugés par les amirautés pour avoir tenté d'échapper au service militaire de la Royale.

granvillais *L'Épervier*. Le déserteur est condamné à restituer les 54 livres d'avances reçues et la sentence l'oblige en outre à rejoindre son navire et y servir le temps prévu par contrat ¹.

Comprenant tout le profit qu'ils peuvent tirer de la forte demande en main-d'œuvre qualifiée, les moins scrupuleux exploitent à leur avantage les failles du système. Ils passent simultanément deux, trois, voire quatre engagements avec des armateurs différents qui versent tous de substantielles avances. Pour brouiller les pistes, ces marins usent de faux noms qui empêchent les armateurs, les notaires et les bureaux des classes de faire des recoupements trop rapides. En 1787, les plaintes des armateurs poussent le commissaire aux classes malouin à faire arrêter trois de ces déserteurs. Devant le juge d'amirauté, l'un d'eux, nommé Julien Laisné, déclare s'être engagé sous son vrai nom avec l'armateur de *La Suzanne* avant de passer un second accord, sous le faux nom de Jacques Legras, pour naviguer sur le *Maréchal de Castries* ². Même en temps de guerre, certains n'hésitent pas à jouer avec le feu en usant de ces mêmes stratagèmes avec l'administration des classes. En 1697, le commissaire de la Marine de Saint-Malo porte plainte contre un matelot qui s'était présenté à lui sous un faux nom. En faisant passer sa sœur pour son épouse, il avait tenté de toucher des avances en promettant de s'engager dans la Royale ³.

L'autre type de désertion consiste bien sûr à quitter le navire « *après le voyage commencé* ». A la différence du refus d'embarquer, qui passe surtout pour un manquement contractuel pouvant se régler à l'ordinaire ou par voie de police, la désertion au cours du voyage est officiellement considérée comme un délit passible d'un procès à l'extraordinaire. En vertu de l'article 3 du titre des matelots de l'ordonnance de la marine de 1681, les marins quittant le bord sans congé de leur capitaine encourent une peine corporelle ⁴. Cette punition sera ensuite aggravée par la déclaration royale du 22 septembre 1699 qui prévoit trois ans de galères et une peine d'amende pour ceux qui abandonnent leurs navires pendant le voyage. Cet arsenal répressif est toutefois plus difficile à appliquer qu'il n'y paraît. En dépit de divers textes réglementant l'engagement des gens de mer, les rapports et les rôles d'équipage rendus au retour par les maîtres de navire montrent que la désertion est un phénomène endémique au

¹ - Sentence du 8 juin 1770 (A.D.I.V., 9 B 325).

² - Interrogatoire du 22 mars 1787 (A.D.I.V., 9 B 350)

³ - Interrogatoires du 17 mai 1697 (

⁴ - « *Si le matelot quitte le maître sans congé par écrit, avant le voyage commencé, il pourra être pris & arrêté en quelque lieu qu'il soit trouvé, & contraint par corps de rendre ce qu'il aura reçu, & de servir autant de temps que s'il y étoit obligé, sans loyer ni récompense ; & s'il quitte après le voyage commencé, il sera puni corporellement* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre II, titre VII, article 3.

sein de la marine marchande. Quoique la désertion soit juridiquement un crime grave, et donc public, elle n'est qu'exceptionnellement poursuivie par le parquet des amirautés. Si poursuites il y a, elles sont généralement engagées à l'initiative des capitaines ou des armateurs, lorsqu'ils veulent voir condamner des hommes dont la désertion a fait perdre des sommes significatives à leur société. C'est le cas, par exemple, des armateurs malouins qui poursuivent les marins qui désertent à Terre-Neuve ou abandonnent le navire lors des relâches méditerranéennes. En 1682, le capitaine et l'armateur du *Sacrifice d'Abraham* poursuivent devant l'amirauté de Saint-Malo les seize hommes qui ont déserté en arrivant dans le port de Naples ¹. En 1742, l'armateur du morutier malouin *Le Zéphyr* dénonce au même siège la désertion de quatre hommes qui se sont « évadés » avec leur canot lors de la campagne menée sur les côtes du Petit Nord ². Les plaintes et les conclusions définitives des armateurs déplorent alors la perte d'hommes, d'outils de travail et les frais engagés pour trouver des remplaçants ou racheter le matériel détourné. Ces dépenses font baisser d'autant la production et le rendement de leur activité. Le procès se veut alors un avertissement destiné à intimider les autres pêcheurs et ouvriers tentés par l'aventure.

Dernier aspect du problème méritant un traitement particulier, les désertions frappant les navires corsaires. A l'instar des mutineries évoquées plus haut, les désertions collectives des capres français ont pris une telle ampleur lors des premières années de la Guerre de la Ligue d'Augsbourg que les juristes louis-quatorziens ont dû légiférer pour tâcher de rassurer les armateurs. L'ordonnance du 31 octobre 1691 et le règlement du 25 novembre 1693, évoqué plus haut, sont donc promulgués pour compléter le dispositif répressif propre à la course ³. Selon les cas, les peines prévues par les deux textes sont la prison (un mois), le carcan ou le fouet, la restitution des avances et la privation des parts. Au regard des archives, force est de constater que ces textes n'ont guère intimidé les marins décidés à fuir le navire à la première halte. Individuellement, par petits groupes ou par vagues de plusieurs dizaines d'hommes, les matelots, les officiers marinières, les volontaires et même certains officiers majors profitent tous des relâches pour descendre à terre et ne jamais revenir. En septembre 1689, l'armateur du *Comte de Revel* se plaint à l'amirauté de Saint-Malo que cinquante-cinq de ces hommes ne

¹ - Plaintes de François Chenu et Jean Legrand des 27 février et 27 juin 1682 (A.D.L.A., 9 B 190).

² - Plainte du 22 février 1743 (A.D.I.V 9 B 294).

³ - Le règlement de 1693 tente notamment de s'en prendre aux racines du mal en plafonnant le montant des dépenses (articles 1 à 3) et en limitant à quatre mois la durée des campagnes de course. Voir VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 229-232.

sont pas remontés à bord après une relâche dans le port de la ville ¹. En février 1707, le capitaine de la frégate havraise *La Dauphine* saisit le lieutenant de l'amirauté de Vannes pour demander la restitution des avances versées aux quatre-vingts neuf officiers et matelots qui viennent de désertir au Port-Louis ². La même année, l'armateur du *Girard* demande au siège malouin de condamner à la restitution des avances et à 40.000 livres de dommages-intérêts les cent-douze hommes qui n'ont pas réintégré le bord après une relâche du navire en rade de Rance ³. Parmi tant d'autres, ces exemples montrent que les difficultés du recrutement s'ajoutent aux impondérables de la « loterie corsaire » (importance de la « mise hors » consentie pour armer le navire, captures par les navires ennemis, mauvais temps empêchant les sorties, absence ou rareté des prises...) et contribuent progressivement à détourner les armateurs de cette activité si particulière.

Placées par les ordonnances en position de juger toutes ces désertions, les amirautés ont peu de moyens de réprimer dans un système où la pénurie de marins rend la mansuétude et le compromis indispensables à la continuation de l'activité maritime. Sur les 68 affaires retrouvées dans les archives des sièges malouins, vannetais et nantais, 39 (soit 57 %) sont restées inachevées. Les solutions adoptées dans les 29 jugements rendus par ces tribunaux ne renvoient pas non plus l'image d'une institution forte et sévère ⁴. Sur les 348 accusés identifiés dans ces procédures achevées, 224 ont été condamnés en leur absence. Si les sentences valant absolution sont peu nombreuses (18, soit 5 %), les condamnations à mort, les peines de galères et de bannissement sont symétriquement aussi rares (16). Les déserteurs des navires de pêche et de commerce écoupent surtout de peines de restitution d'avances, de privation de salaires et d'amendes, parfois assorties de l'obligation de servir sur le navire déserté. Après la mise en place des réformes de Sartine ⁵, plusieurs déserteurs malouins sont en outre condamnés à de courts séjours de prison et « renvoyés à la discipline des classes » pour servir sur les navires du roi. L'essentiel des peines prononcées concernent des corsaires, – presque toujours absents au moment de la sentence –, jugés au petit criminel ou par voie de police. Près de 250 condamnations consistent donc en des peines combinées (restitution des

¹ - Plainte de Bertrand Dufresne du 30 septembre 1689 (A.D.I.V., 9 B 197)

² - Plainte du capitaine de Gouyon du 25 février 1707 (A.D.M., 9 B 240)

³ - Conclusions définitives de Jean. Girard du 3 juillet 1709 (A.D.I.V 9 B 232).

⁴ - Voir tableau, annexes n°13

⁵ - Voir Alain BERBOUCHE, *La Marine royale de la France à la fin de l'Ancien Régime de la paix de Versailles en 1783 en 1789*, Thèse Droit, Université de Paris II, dactyl., 1980, 509 p.

avances, privation des parts et salaires, prison et/ou carcan) tirées des textes spécifiques de 1691 et 1693 ¹. Si la totalité des condamnés voit ses salaires et ses parts de prises confisqués, les rares déserteurs effectivement arrêtés sont les seuls à subir l'emprisonnement et la peine corporelle prononcés contre eux.

§ 2 – Les délits portant atteinte aux navires ou à leur cargaison

En plaçant navires et cargaisons aux mains d'un équipage qui ne peut plus vraiment être contrôlé sitôt l'ancre levée, le commerce maritime est une activité fondamentalement basée sur la confiance. Pour que les armateurs leur confient des vaisseaux et des marchandises valant des dizaines de milliers de livres, les capitaines des XVII^e et XVIII^e siècles doivent être complets à bien des égards. Il leur faut maîtriser l'art de la navigation, connaître les règles de l'hydrographie et de l'artillerie navale tout en sachant imposer leur autorité à leur équipage. Ceux qui voyagent au long cours doivent aussi avoir de solides notions de commerce ². Mandatés pour gérer au mieux la trésorerie et les intérêts des armateurs, les maîtres de navire sont parfois tentés de trahir cette confiance. Les diverses malversations qu'ils commettent ou font commettre par leurs hommes constituent alors ce que l'on appelle la baraterie de patron. Le domaine particulier de la course n'est pas épargné non plus par les « trahisons » entre associés. Les capitaines corsaires et les maîtres de prises chargés de rapatrier les navire capturés sont souvent tentés de « divertir » les effets les plus précieux de la masse du butin. Ces procédés nourrissent un contentieux soutenu entre officiers et armateurs corsaires. Un dernier danger interne aux navires tient aux échouements provoqués par les pilotes côtiers. Quoiqu'ils aient contribué à rendre plus sûre la navigation dans les zones littorales et portuaires, les lamaneurs voient toujours peser sur eux de terribles présomptions quand le navire qu'ils barrent touche un rocher ou s'échoue sur un haut-fond.

¹ - Voir aussi l'ordonnance du 25 mars 1745. Après la déclaration de la Guerre de Succession d'Autriche, les mêmes problèmes réapparaîtront, obligeant les juristes de Louis XV à légiférer de nouveau pour rappeler les principes posés à la fin du XVII^e siècle. Pour une reproduction du texte de cette ordonnance, voir notamment GUYOT, *op. cit.*, t. 5, verbo « Déserteur », p. 531.

² - Sur les qualités requises par un capitaine au long cours des XVII^e et XVIII^e siècles, voir en particulier Alain CABANTOUS, *Dix mille marins...*, *op. cit.*, p. 241 et s.

a) *Le large domaine de la baraterie de patron*

Comme toutes les autres activités mercantiles, le commerce par mer connaît son lot de trafics et de pratiques douteuses en tous genres. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la baraterie de patron désigne tous les dommages au navire ou la cargaison imputables aux maître de navires. Si ces faits dommageables surviennent « *par impéritie, négligence ou étourderie* », la baraterie peut se résoudre par une simple action civile contre le capitaine responsable du préjudice ¹. C'est le cas, par exemple si le maître laisse s'abîmer des marchandises exposées aux intempéries ou maladroitement disposées dans la cale. En revanche, si le maître de navire et ses gens font fausse route volontairement, s'il commettent des larcins ou nuisent de quelque façon que ce soit au navire ou à la cargaison, on parle alors de baraterie de patron frauduleuse, pénalement réprimée par l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681. Sur les vingt et une procédures ouvertes pour baraterie par les amirautés de Nantes (8), Saint-Malo (8), Vannes (4) et Quimper (1), on distingue plusieurs infractions qui n'ont pas toutes la même gravité au regard du droit et des pratiques maritimes.

Une première accusation récurrente sous la plume des plaignants vise les maîtres de navires qui favorisent leur commerce personnel au détriment de la cargaison du navire. Chargeur associé de la Compagnie de Saint-Domingue, l'amateur malouin Magon poursuit en 1716 le capitaine du navire négrier *La Paix Couronnée*. Selon lui, le sieur Conil est responsable du manque à gagner enregistré lors de la traite à Saint-Domingue. Pendant le voyage, il a permis les rapports sexuels entre les Noirs de la cargaison, – ce qui a favorisé la propagation des maladies vénériennes –, et il tant encombré de pacotilles l'infirmerie des captifs que l'on a du installer les malades sur la dunette où les intempéries les ont décimés ². Censé commercer en Louisiane pour le compte de la Compagnie des Indes, le capitaine de *La Victoire* est accusé en 1719 d'avoir simulé des avaries pour justifier les relâches qu'il a faites à l'Île Dauphine et à la Havane pour écouler ses pacotilles ³. Ces pratiques lèsent doublement les armateurs. Ils financent le transport de marchandises qui ne sont pas vendues pour leur compte et, en prime, leur cargaison n'est commercialisée qu'en second lieu, et à plus bas prix,

¹ - Voir VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 79 ; GUYOT, *Répertoire ...*, *op. cit.*, t. 2, verbo « Baraterie », p. 190.

² - Plainte du 17 juillet 1716 (A.D.I.V., 9 B 253)

³ - Plainte de J. Morin du 19 décembre 1719 (A.D.I.V., 9 B 261)

quand les pacotilles ont pu être placées. Pour déloyales qu'elles soient, ces manœuvres semblent cependant rester à mi-chemin entre le droit privé et le droit pénal ¹.

Une étape supérieure dans la gravité pénale est franchie lorsque les maîtres de navires y ajoutent le détournement de fonds ou de marchandises. Les capitaines et les seconds des vaisseaux voyageant au long cours ont des responsabilités qui dépassent de loin le simple transport de marchandises. Ce sont à la fois des marins, des commerçants et des trésoriers chargés de gérer au mieux les stocks et l'argent de la société du navire. Les instructions écrites qu'ils reçoivent de leurs bourgeois sont généralement indicatives ou suffisamment souples pour leur permettre de s'adapter aux circonstances. Quoique les armateurs des grands navires placent souvent près d'eux des commis censés protéger leurs intérêts, les capitaines restent donc relativement libres de disposer de la cargaison et de la trésorerie du bord. La pratique des pacotilles permet en outre de brouiller les pistes auprès de l'équipage et des autres officiers sur l'origine des marchandises et de l'argent qui transitent sur le navire. En août 1700, un des armateurs de *L'Amphitrite*, fraîchement rentrée de Chine, demande au lieutenant général vannetais de descendre au Port-Louis interroger l'équipage. Il a appris que le capitaine y a fait débarquer des caisses lourdement chargées et le bruit court qu'il aurait détourné 600 à 700 piastres de la caisse pendant la traite menée à Canton ². Par le cumul des malversations commises, l'affaire du *Solide* qui éclate en 1717 est plus grave encore. Le capitaine Raguienne, son fils et le commis Grout de Montoran sont accusés de s'être entendus pour flouer les armateurs. Le produit de la vente d'un lot de cire acheté en Chine et revendu au Pérou a disparu. Le capitaine a acheté à bas prix une partie de la cargaison qu'il a ensuite revendue pour son compte au prix fort. Son fils a dérobé et amené à terre des pièces et des lingots d'or piochés dans les caisses de la Compagnie. De plus, officiers et marins assurent que des marchandises et des caisses de pièces ont été transférées sur des navires malouins croisés en route et renvoyées en France ³.

¹ - Voir Karine LE MEURLAY, *Les aléas de la justice de la compagnie des Indes : L'exemple de l'infraction de pacotille (de 1720 à 1770)*, Mém. D.E.A., Université de Rennes 1, 1995, 92 p.

² - L'information menée à la demande de Jean-Baptiste du Coudray confirme que le capitaine a effectivement vendu de nombreuses pacotilles aux Chinois. Son second, le malouin d'origine irlandaise Patrice Géraldin Fitzgerald déclare ainsi que le capitaine avait « *apporté de France des monstres, fuzils, pistolet argent et autres marchandises sans en savoir la quantité dont il a vendu partie à Canton et acheté des porcelaines, soyes et estoffes brodées et autres marchandises sans savoir dans quel lieu ou vaisseau il les a mis ny le nombre des coffres et caisses qu'il avait* ». Les mystérieuses caisses débarquées à l'arrivée contenant vraisemblablement les produits rapportés de Chine par le capitaine, et non des effets tirés de la cargaison, l'affaire en restera là (information du 9 août 1700, A.D.M., 9 B 240).

³ - Le recoupement des déclarations des officiers et des hommes d'équipage interrogés à leur arrivée au Port-
.../...

Quoique douteuses, ces pratiques préservent un tant soit peu les apparences puisque les capitaines ramènent leur navire à bon port. Certaines malversations traduisent une bascule plus nette des navigants dans la délinquance proprement dite. En 1710, trois marchands poursuivent devant l'amirauté de Nantes le capitaine et les officiers du navire génois *Le Marchand de Livourne*. Après avoir accepté un chargement de tabac, de cacao et de toiles pour Naples et Bilbao, le capitaine Staffarello et ses complices ont abandonné le navire à Paimbœuf en emportant une partie de la cargaison ¹. En 1787, la même amirauté ouvre une procédure pour enquêter sur des faits semblables survenus à bord du brigantin sétois *Le David*. Le capitaine et l'équipage sont accusés d'avoir chargé des marchandises à Saint-Domingue, d'être partis sans les payer et de les avoir revendues à leur profit. Pour échapper aux poursuites de leurs créanciers qui avaient prévenu les autorités françaises de la région, ils ont tous déserté lors d'une relâche à Norfolk, en Virginie ².

Le dernier grand type de baraterie de patron frauduleuse concerne les escroqueries à l'assurance. Le développement de l'assurance maritime est un des facteurs essentiels ayant permis le développement du commerce mondial depuis la Renaissance ³. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, la pratique est devenue suffisamment courante pour être assimilée et détournée à leur profit par certains escrocs. En 1699, la maître de la barque *La Jeanne*, de Noirmoutier, est poursuivi par l'amirauté de Nantes pour avoir réussi à berner ses assureurs. Après avoir déchargé et revendu ses marchandises à Nantes et « en rivière de Redon », il a volontairement

Louis permet de reconstituer un périple de près de neuf ans passés à naviguer et à commercer autour du monde. Parti de France en janvier 1708, chargé de 600.000 livres d'effets destinés à la traite dans les Mers du Sud, le *Solide* se rend à Buenos Aires, au Chili, au Pérou, en Californie puis en Mer de Chine où il affronte les ouragans au cours des années 1711-1712. Pendant le voyage, le capitaine semble avoir plus commercé pour son compte que dans l'intérêt de la compagnie. Le matelot Pierre Gautier déclare par exemple que « *le dit sieur de Raguiegné avoit beaucoup de pacotille [...] et que le solide estoit plus chargé de pacotilles que d'effets pour le compte des Armateurs* ». Lors des relâches, des marchandises et des caisses contenant de l'argent sont transférées dans les navires malouins *Le Louis-Charles*, *Le Joseph*, *L'Assomption*, *le Saint-Jean-Baptiste*, *la Sainte-Rose* et *Le François de Béarnais*. La plupart des effets transbordés étaient peut-être destinés aux armateurs malouins, mais des matelots disent que certains de ces transferts se faisaient de nuit, « *pour en dérober la connoissance à l'équipage* » (information du 13 au 17 février 1717, A.D.M., 9 B 241).

¹ - En dépit des perquisitions ordonnées dans les environs de la ville, les fuyards ne seront jamais retrouvés. Les conclusions définitives du procureur du roi de l'amirauté de Nantes sont le dernier document que nous ayons. Contre les trois officiers contumax, l'homme du roi requiert la confiscation des biens et la pendaison par effigie sur le quai de la Fosse (conclusions du 8 avril 1710, A.D.L.A., B 4937).

² - Copie de la procédure criminelle commencée par le vice-consul de France en Virginie (A.D.L.A B 4966).

³ - Voir EMERIGON, *Traité des assurances...*, *op.cit.*, ; Georges STEPHANIDES, *Aspects du risque maritime aux XVII^e et XVIII^e siècles. Problèmes juridiques posés par la sécurité des mers à la fin de l'ancien régime*, Themelio, 1986, 245 p. ; Jacques DUCOIN, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII^e siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Lib. de l'Inde éd., Paris, 1993, 2 vol., 702 p.

coulé son embarcation devant la Pointe des Poulains, au large de Belle-Île ¹. Le capitaine du *Saint-Pierre* de Bilbao tente une expérience similaire en juin 1773, lors d'un voyage entre Rouen et Nantes. Lui et ses complices mettent le feu au navire à hauteur de Brest, ce qui oblige à évacuer les passagers et une partie de l'équipage. Restés seuls, ils maîtrisent l'incendie et déchargent les marchandises qu'ils remplacent par un lest sans valeur. Il percent ensuite des trous dans la coque du navire qui finit par sombrer au large du Pouliguen ². Dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, il arrive même que les assureurs soient confrontés à une délinquance organisée, capable d'opérations frauduleuses d'envergure. De 1786 à 1789, l'amirauté de Dunkerque mène ainsi une longue procédure contre les malfaiteurs qui ont coulé *La Charlotte*, *Les Bons Amis*, *L'Africain*, *Le Ballon*, *Le Saint-Louis* et *La Charmante Nancy* pour toucher les primes couvrant la valeur des navires et des cargaisons. Bien réelles, les marchandises n'ont pas été coulées mais déchargées et revendues dans des ports étrangers avant les sinistres. Après les naufrages, les escrocs se sont adressés aux assureurs auprès desquels ils avaient souscrit les polices d'assurance. Parmi ces assureurs figuraient des négociants basés à Nantes. Sur commission rogatoire des juges dunkerquois, ils seront entendus donc par l'amirauté de la ville à qui ils donneront des copies du contrat ³.

Ces diverses malversations montrent l'étendue des pratiques frauduleuses qui frappent la navigation commerciale au dernier siècle de l'Ancien Régime. La réponse institutionnelle à ce phénomène semble pourtant timide face à une criminalité si nuisible aux affaires. Parmi les vingt et une procédures relevées, douze n'ont pas été achevées et cinq ont été renvoyées vers des juridictions dont nous ne connaissons pas le verdict. Restent donc quatre sentences pour tenter de se faire une idée de la répression de cette délinquance. Sur les sept accusés visés par ces jugements, six ont été renvoyés hors-procès ou hors d'accusation et le dernier a vu son procès renvoyé à l'ordinaire. Comme c'est le cas en matière d'abus de confiance ou d'escroquerie ordinaires, les abandons et les sentences clémentes des amirautés montrent que

¹ - Monitoire du 21 octobre 1698 (A.D.L.A B 4934).

² - Le 9 juin 1773, le capitaine Pedro Bassarte fait sa déclaration au greffe de l'amirauté de Nantes. Le jour même, les assureurs nantais du navire demandent que les marins espagnols soient interrogés sur les faits survenus avant le naufrage. Vraisemblablement complices de leur capitaine, tous déclarent qu'ils n'ont fait aucune halte pour décharger les marchandises après que l'incendie ait éclaté. Ces affirmations ne persuadent pas les juges nantais qui décrètent de prise de corps le capitaine espagnol au mois d'août. Leurs soupçons sont confirmés en décembre 1773, quand les assureurs font relever le navire qui a sombré à faible distance du Pouliguen. L'expertise met en évidence des trous de vrille percés dans la coque et les ballots couverts par la police d'assurance sont retrouvés remplis de plâtre et de paille (remontrance du procureur du roi du 23 décembre 1773, A.D.L.A., B 4959).

³ - Remontrance du procureur du roi de l'amirauté de Nantes du 10 mars 1786 (A.D.L.A., B 4965).

ces délits sont majoritairement considérés comme des faits privés émaillant les relations entre maîtres de navires et armateurs. Manquements contractuels autant qu'infractions pénales, ils regardent surtout les cocontractants qui doivent privilégier la transaction ou en demander réparation par la voie civile.

b) Les détournements commis à l'occasion de la guerre de course

Après la défaite de La Hougue, la Royale abandonne son ambition de jouer d'égal à égal avec les puissantes flottes anglo-hollandaises. Incapable de dominer les mers par la seule force de ses unités militaires, la France opte alors pour une stratégie plus modeste, et plus économique, consistant à privilégier la guerre de course¹. Encouragés par le prêt de bâtiments de guerre, soutenus par la vente à des prix préférentiels de poudre ou de canons provenant des arsenaux royaux, aguichés par les bénéfiques escomptés et par les récompenses honorifiques distribuées par l'État, de nombreux négociants se laissent séduire par l'aventure corsaire². Pour garnir en hommes les navires armés dans ce but, l'administration des classes relâche la pression sur les départements les plus concernés (Dunkerque, Saint-Malo...) et la marine royale cède la priorité du recrutement aux armateurs corsaires.

Si elle n'est pas exempte de sentiment patriotique, la course est avant tout une entreprise commerciale motivée par l'appât du gain. Du puissant bailleur de fonds au plus modeste des matelots de basse paye, tout corsaire est omnubilé par la perspective des bénéfices attribués sous forme de parts. Pour tous ceux qui en font partie, ce système traditionnel de répartition du butin n'a qu'un inconvénient : il suppose une confiance totale envers les preneurs chargés de ramener les prises. Et de fait, la trahison de cette confiance semble aussi ancienne que l'institution de la course elle-même. Toutes les ordonnances royales promulguées depuis le XVI^e siècle contiennent des articles interdisant le pillage des

¹ - Très en vogue à cette époque, cette idée que la course peut avantageusement remplacer la guerre classique est notamment avancée par Vauban, qui publie en 1695 un *Mémoire sur la caprerie*. Dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle, Valin incarne toujours cette conception quand il s'insurge contre les « prétendus philosophes » qui la désapprouvent. Selon lui, nuls ne méritent autant d'éloges que « ceux qui généreusement exposent leurs biens & leur vie aux dangers de la course. Plus en état en quelque sorte de nuire aux ennemis, que le gouvernement avec l'appareil des flottes les plus formidables, ils lui rendent encore le service de le décharger d'armer à ses frais un grand nombre de vaisseaux, qu'il seroit obligé de destiner à la course sans leurs secours ». Voir VALIN, *Nouveau commentaire...*, op. cit., t. II, p. 213-214.

² - Exutoire pour les rejetons de la bourgeoisie portuaire de Dunkerque ou Saint-Malo, la course est aussi une occasion de reconvertir une flotte commerciale partiellement mise au chômage par la baisse d'activité provoquée par la guerre. Voir Jean MEYER, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique, essai de méthodologie », *Annales de Bretagne*, t. LXVIII, juin 1971.

prises par les marinières des navires pratiquant la course ¹. Le roi et l'Amiral tiennent à appuyer les armateurs et à préserver leurs droits sur les prises mais l'habitude est si ancrée dans les mœurs qu'ils doivent, malgré tout, apporter des aménagements au principe d'interdiction. Incapables d'empêcher les détournements, les monarques de la Renaissance tenteront donc d'en limiter la portée en accordant un droit de pillage légal limité aux effets de faible valeur appartenant à l'équipage (coffres, hardes, « ustensiles », armes portatives...) ². Au dernier siècle de l'Ancien Régime, l'interdiction du pillage des prises est toujours valable, comme le confirment l'ordonnance de la marine de 1681 et les règlements ultérieurs spécifiques à la course ³. Ces textes ne mentionnent pas le pillage légal, – aussi appelé *pluntrage* ⁴ –, mais il n'abroge pas non plus les ordonnances anciennes qui le permettaient. Autorités et armateurs tolèrent donc l'usage de l'époque qui veut que les corsaires s'arrogent les effets des prisonniers ayant le même grade qu'eux sur la prise.

Les archives criminelles des amirautés bretonnes ont conservé 64 affaires ouvertes pour des infractions à la réglementation de la course. En toute logique, ces procédures proviennent majoritairement du siège de Saint-Malo (54 affaires) et, dans une moindre mesure, des amirautés de Nantes ⁵ (9) et Vannes (1). Ces affaires ont souvent pour origine le pillage des coffres et des pacotilles appartenant aux passagers ou aux marins des navires

¹ - On retrouve des dispositions promettant des peines corporelles aux pilleurs dans les ordonnances de 1517 (art. 8), 1543 (art. 24), 1584 (art. 37 et 38) et dans la déclaration royale du 1^{er} février 1650 (art. 10).

² - « *Et par ce que plusieurs gens de guerre desdits navires voudroyent dire plusieurs butins tenir nature de pillage, pour par ce moyen les appliquer à leur profit, au préjudice de ceux qui équipent et arment les dits navires, Nous avons dit et déclaré, disons et déclarons suivant nos anciennes ordonnances, ordonnons que nulle chose pourra estre dit pillage qui excède la valeur de dix écus* ». Ordonnance du mois de mars 1584, article 45.

³ - « *Défendons de faire aucune ouverture des coffres, ballots, sacs, pipes, barriques, tonneaux & armoires, de transporter ni vendre aucunes marchandises de la prise ; & à toutes personnes d'en acheter ou receler, jusqu'à ce que la prise ait été jugé, ou qu'il ait été ordonné par justice, à peine de restitution du quadruple & de punition corporelle* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre III, titre IX « des Prises », article 20. Preuve de leur inapplication, ces mêmes règles seront rappelées par les règlements de novembre 1693 et février 1745.

⁴ - Probablement dérivé du verbe hollandais *plunderen* (pillier), le terme de *pluntrage* semble avoir été surtout utilisé sur les côtes du nord de la France. Nous n'en avons pas trouvé trace dans les archives des amirautés bretonnes. Voir Alain CABANTOUS, *Les côtes barbares...*, op. cit., p. 23.

⁵ - Comme le remarque Jérôme de Pontchartrain en 1694, « *On n'arme presque point en course dans la rivière de Nantes ; elle n'est pas dans un trop bon parage pour cela étant trop éloignée des bonnes croisières. On y amène cependant fort souvent des prises, parce que cela se fait avec moins de danger que de venir dans les autres ports* ». Voir « *Mémoire instructif sur le voyage que Monseigneur Phélyppeaux doit faire depuis Nantes jusqu'à Dunkerque (1694)* » dans Louis Charles Marie DELAVALAUD, *Un ministre de la Marine, Jérôme Phélyppeaux de Pontchartrain. Son éducation et ses premiers emplois. Sa visite des ports de France en 1694, 1695 et 1696*, Soc. an. de l'imp. Ch. Thèse, Rochefort, 1911, p. 68.

capturés. Les litiges ne portent pas sur les effets de faible valeur, – les menus pillages sont permis, on l’a vu –, mais plutôt sur les produits luxueux trouvés dans les affaires de certains prisonniers. Dès qu’ils dépassent un certain prix, les effets des passagers doivent normalement rejoindre la masse du butin et être partagés entre tous selon les règles fixées par le contrat passé avec l’armateur. Mais bien sûr, quand ils ont la chance de trouver des pièces d’or, de l’argenterie, des épices ou de la soie dans les bagages qui leur reviennent, les corsaires sont tentés de les garder pour eux. En 1690, le capitaine du *Saint-Antoine* porte plainte à l’amirauté de Saint-Malo contre trois de ses officiers majors. Les sieurs Tranchant, Morin et Montigné se sont appropriés des pièces d’argent et des vêtements de prix découverts dans les coffres des passagers de la prise anglaise *La Satisfaction*¹. Treize ans plus tard, l’armateur de la frégate malouine *La Merveilleuse* poursuit devant le même siège le capitaine, le second et un quartier-maître du navire. Il les accuse d’avoir détourné une cassette remplie de diamants et de bijoux qui se trouvait sur la prise anglaise *Le Cornbury*². Ces exemples sont très communs pour les contemporains. Tout le monde sait que le pillage est un des privilèges du métier. Avec les fortes avances versées en début de campagne, ces à-côtés contribuent d’ailleurs à attirer les marins volontaires pour l’aventure. Après la reddition d’une prise, le capitaine tente donc de limiter les pillages dont il ne pourrait profiter. Repoussant les nombreux volontaires qui se pressent pour monter sur la prise, il n’envoie souvent qu’une équipe réduite, composée si possible de gens en qui il a confiance³. Le conducteur de la prise et les hommes désignés pour l’accompagner auront pour mission de rapatrier le navire et les prisonniers dans le port ami le plus proche.

Quand le navire corsaire se sépare de la prise et reprend sa campagne, le moment de vérité commence pour les hommes chargés du convoyage. Débarrassés de la surveillance du capitaine et de l’équipage, ils sont finalement libres de faire ce qu’ils veulent. Fidèles à l’amateur et au contrat de course, certains rentreront sans détour. D’autres appliqueront les

¹ - Plainte de Alain de La Haye du 4 février 1690 (A.D.I.V., 9 B 199)

² - Plainte de Guillaume Rouzier du 26 septembre 1703 (A.D.I.V., 9 B 223)

³ - Le 6 décembre 1696, le procureur du roi de l’amirauté de Saint-Malo demande que l’on procède à l’encontre des officiers du *François d’Assise*. Le capitaine et ses subordonnés sont soupçonnés d’avoir détourné des marchandises à bord de trois prises ennemies. Au cours de l’information, la matelot voilier Gabriel Goron « dit que pendant la campagne ledit guymon capitaine lorsqu’il a fait des prises il n’a jamais voulu laisser aller les malouins et son équipage aller à bord des prises arrêtant dy envoyer les gens de pleudihen qui est son pays natal sy vray que lorsque quelques malouins ont voulu se présenter pour y aller ledot guymon les frapoit à coups de cannes et bastons aigrefin que faisoient ses autres officiers majors pour les oposer daller aux dites prises » (information du 7 décembre 1696, A.D.I.V., 9 B 210).

consignes de pillage données par leur capitaine ou s'entendront comme larrons en foire pour s'approprier les coffres de l'équipage ou des marchandises arrimées dans la cale. On touche là une sorte de pillage qui dépasse le simple abus de *pluntrage*. A la différence du pillage des petits objets de valeur, le détournement des cargaisons suppose une organisation et des complicités à terre qui ne sont pas sans rappeler celle des contrebandiers. Quand ils approchent des côtes amies, les corsaires décidés à alléger la prise à leur profit ne se rendent pas directement dans le port désigné par le capitaine ou par les armateurs. Il font une halte discrète dans un avant-port de la région où ils font entreposer ou vendre les marchandises détournées. En janvier 1695, le pilote de *La Prudente* est second officier sur le navire hollandais *La Fortune* qu'il est chargé de ramener à Saint-Malo. L'armateur l'accuse d'avoir fait débarquer au Cap Fréhel un lot de toiles pris à bord de la prise ¹. Deux ans plus tard, trois officiers de la frégate malouine *La Fortunée* sont poursuivis à Nantes après avoir ramené en Loire une prise hollandaise, *Le Saint-Jean*, et une prise écossaise, *L'Aventure*. L'information montrera qu'une partie de leur cargaison de beurre, poivre et viande séchée a été débarquée et vendue à Saint-Nazaire au profit des pilleurs ². Certains n'hésitent pas à continuer les détournements quand le navire est au mouillage dans son port d'attache. En 1694, le maître d'équipage du *Comte de Revel* est poursuivi devant l'amirauté malouine par l'armateur. Avec l'aide de deux bateliers locaux, il a fait plusieurs allers-retours nocturnes en chaloupe pour enlever des marchandises et des gréements d'une prise hollandaise mouillée en rade de Saint-Malo ³. Vraisemblablement fréquentes, ces ventes clandestines devaient alimenter un marché parallèle libre des taxes habituellement perçues par les fermiers.

Les modes de pillage peuvent également changer en fonction des types de navires ou des lieux où se livre la guerre de course. Les vaisseaux armés en guerre qui croisent au large des côtes africaines ne ramènent pas les prises en Europe. Quand des négriers ennemis sont capturés avec leur chargement d'esclaves, les corsaires français se font à leur tour marchands d'ébène et traversent l'Atlantique pour aller vendre les captifs à Saint-Domingue ou à la Martinique. Ces cargaisons particulières ne leur font d'ailleurs pas perdre leurs habitudes. En 1710, l'amirauté de Nantes poursuit le capitaine du *Duc de Bretagne* pour avoir pillé le négrier portugais *Le Bon Jésus* l'année précédente. Jacques Leroux est accusé d'avoir

¹ - Plainte de Jean-Baptiste La Jonchée du 31 janvier 1695 (A.D.I.V., 9 B 208).

² - Information du 17 janvier 1697 (A.D.L.A., B 4933).

³ - Plainte de Bertrand Dufresne du 30 décembre 1694 (A.D.I.V., 9 B 207).

transféré à son bord les marchandises et les captifs de valeur, – il en aurait traité 540 pour son compte –, et d’avoir renvoyé la prise à la Martinique chargée seulement de 90 esclaves et du rebut des marchandises ¹. Les bâtiments qui pratiquent la course au large de la Nouvelle-Angleterre peuvent amener leurs prises à Terre-Neuve où l’emprise de l’amirauté et des armateurs est moins forte qu’aux Antilles ou en métropole. En février 1695, le receveur malouin de l’Amiral porte plainte contre le capitaine de *La Ville de Saint-Malo* pour des faits survenus en 1690. Le capitaine est accusé d’avoir vendu ou troqué pour son profit les victuailles et les morues trouvées à bord des prises ramenées à Terre-Neuve cette année-là. Sur la route des Indes orientales ou de la Corne d’Arabie, les pillages sont également facilités par l’éloignement. En 1710, les armateurs du *Diligent* et du *Curieux* poursuivent plus d’une vingtaine d’officiers et de matelots devant le siège malouin. Ces derniers sont accusés d’avoir détourné les marchandises de plusieurs prises hollandaises faites au large de Moka, parmi lesquelles figurent notamment *Le Vainqueur* de Middelburg, un vaisseau richement chargé jaugeant plus de 800 tonneaux ². Un dernier type de tricherie consiste à rançonner clandestinement les navires ennemis rencontrés. Si une prise est de trop faible valeur, ou si les conditions ne permettent pas de la ramener en France (mauvais temps, présence ennemie...), les corsaires peuvent la laisser partir contre rançon. Certains capitaines et leurs équipages se mettent alors d’accord pour ne pas signaler la prise à l’armateur et empocher la somme convenue par le billet de rançon. L’armateur du *Lièvre Courant* se plaint ainsi en juillet 1704 aux juges malouins que le capitaine n’a déclaré que cinq livres Sterling sur les huit versées par un batelier rançonné sur les côtes d’Irlande ³.

Prévenus de ces détournements par l’étude des papiers de bord, les déclarations de l’équipage prisonnier ou la dénonciation d’un corsaire lésé par les pillages, les armateurs n’ont pas toujours la tâche facile quand ils veulent obtenir réparation. Sur les soixante-quatre affaires étudiées, quarante-sept (soit 74 %) semblent être restées inachevées. Deux facteurs expliquent cette forte proportion d’abandons. Une première explication tient à la proximité sociologique des parties et des magistrats chargés de l’instruction de ces affaires théoriquement criminelles. A Saint-Malo, – d’où proviennent, rappelons-le, la plupart des affaires étudiées –, les armateurs, les capitaines et les officiers de l’amirauté se recrutent

¹ - Remontrance du procureur du roi du 11 février 1710 (A.D.L.A., B 4937).

² - Plainte de Pierre Le Fer du 11 mai 1710 (A.D.I.V., 9 B 241).

³ - Plainte de Guy Moulin du 4 juillet 1704 (A.D.I.V., 9 B 225).

presque tous dans les familles négociantes de la place. Dans le milieu marchand de la cité corsaire, ces familles tenant le haut du pavé sont souvent associées, parentes ou alliées à des degrés divers. Sauf inimitié particulière, les plaintes et les décrets sont un moyen de faire pression pour permettre les restitutions volontaires et le règlement final du différend par la transaction. En 1707, les armateurs de *L'Aimable*, de *L'intrépide* et du *Natal* poursuivent les principaux officiers majors des trois navires. Ceux-ci sont accusés d'avoir détourné des biens précieux (or, vaisselle, draperies...) de quatre prises faites en commun et ramenées à Brest et Morlaix. Après restitution, les sieurs Lebrun et Rouzier se désistent l'année suivante et acceptent de payer les parts des accusés diminuées des frais de la procédure ¹. L'attentisme des officiers d'amirauté et la rareté des sentences criminelles définitives s'explique aussi par la modification de la procédure des prises décidée par Louis XIV dans les années 1709-1710 ². A partir de 1710, les magistrats d'amirauté n'ont plus le droit de poursuivre d'office des corsaires soupçonnés de pillage sans en rendre préalablement compte au secrétaire général de la marine. Ils peuvent toujours informer des plaintes déposées par les armateurs ou par des capitaines lésés, mais, de la même manière, ils doivent arrêter l'instruction au stade des conclusions définitives et envoyer le tout au secrétaire général de la marine. La décision de donner un tour véritablement criminel à l'affaire revient donc à l'Amiral et au Conseil des prises. Sur les 19 affaires postérieures à 1710 retrouvées dans les archives des amirautés de Saint-Malo, Nantes et Vannes, nous n'avons retrouvé qu'un seul jugement du Conseil des prises ordonnant de régler à l'extraordinaire le procès d'un corsaire. Il s'agissait de la procédure engagée contre la capitaine du *Duc de Bretagne*, rencontré plus haut.

Cette interdiction quasi-systématique de poursuivre criminellement les corsaires n'a toutefois pas beaucoup changé les choses. Elle a plutôt officialisé un état de fait. Les affaires instruites pendant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg et les premières années de la Guerre de Succession d'Espagne n'avaient pas vraiment inquiété la profession. Quoique l'ordonnance

¹ - Désistement sous seing privé du 2 septembre 1708 (A.D.I.V., 9 B 234).

² - Dans une lettre envoyée au comte de Toulouse le 25 septembre 1709, Louis XIV explique à son fils comment interpréter l'article de l'ordonnance de la marine qui fonde les poursuites contre les pilleurs de prises. Pour lui, les termes de l'article 20 du titre des prises n'obligent pas à condamner à la fois à la peine de restitution et à la peine corporelle. Le roi entend que l'Amiral reste libre de choisir le type de peine qu'il juge utile. Il peut donc prononcer lui-même les peines civiles mais s'il estime que la faute mérite d'être jugée à l'extraordinaire, l'Amiral devra renvoyer les accusés devant l'amirauté instructrice dont les juges restent seule compétents pour prononcer une peine criminelle. Cette interprétation de l'ordonnance de la marine sera ensuite officialisée et maintenue jusqu'à la Révolution par l'ordonnance du 31 août 1710 et par les déclarations royales des 5 mars 1748 et 15 mai 1756. Le texte de l'instruction de 1709 est notamment reproduite par Valin et Guyot. Voir VALIN, *op. cit.*, t. II, p. 294-295 ; GUYOT, *op. cit.*, t. 13, p. 122-123.

de la marine prévoit expressément la restitution au quadruple et une peine corporelle, les suspects poursuivis à Nantes et à Saint-Malo, – officiers majors pour la plupart –, n’ont jamais été frappés de peines afflictives ou infamantes. A l’exception d’une peine de prison, infligée en 1694 à deux officiers convaincus d’avoir pillé un Hollandais muni de passeport ¹, les sentences effectivement prononcées se sont limitées à relaxer les accusés ou à donner des peines de restitution et d’amende ². A l’image du célèbre Nantais Jacques Cassard, – brièvement inquiété par les juges malouins en 1706 pour avoir pillé plusieurs prises faites au large de l’Irlande avec le *Saint-Guillaume* ³ –, les turbulents corsaires sont considérés comme des supplétifs indispensables à la Royale pour lutter contre les flottes ennemies. A ce titre, ils bénéficient d’une impunité presque totale de l’État royal qui détourne les yeux quand les armateurs se plaignent du pillages de prises.

c) Les échouements de navires imputés aux pilotes lamaneurs

Dans le but de protéger les navires de commerce abordant les côtes françaises, les ordonnances royales prévoient depuis le XVI^e siècle que les villes portuaires entretiendront des corps de pilotes lamaneurs ⁴. Reçus après examen par les amirautés qui fixent par ordonnance leur nombre et le tarif de leurs interventions, les locmans sont des marins ou des pêcheurs censés connaître les dangers de la navigation locale (courants, hauts-fonds, récifs couverts à marée haute...). Résidant près des point de passage, ils doivent se tenir prêts à monter dans leur barque pour aller au devant des navires et proposer leurs services aux

¹ - Le 14 décembre 1693, le capitaine du navire hollandais déclare qu’il a rencontré en mer *La Dragonne*. Furieux de le voir muni d’un passeport, les corsaires malouins ont malgré tout emporté des marchandises et des vêtements appartenant au capitaine. Détail qui explique peut-être la sévérité de la sanction, ils ont foulé aux pieds le passeport du roi de France avant de quitter le navire. Le capitaine Joseph Michaut et le lieutenant Jacques Voisin seront condamnés par l’amirauté de Saint-Malo à rembourser 371 livres au capitaine Dewitt et ils devront passer un mois en prison pour n’avoir pas respecté l’immunité des Hollandais (sentence du 20 février 1694, A.D.I.V., 9 B 207).

² - Voir tableau, annexes n° 15

³ - Le 23 et le 26 avril 1706, deux lieutenants du *Saint-Guillaume* congédiés à Brest se présentent au greffe de l’amirauté de Saint-Malo. Visiblement furieux contre le capitaine Cassard, qui a dû oublier de les associer au pillage, ils viennent dénoncer les abus commis pendant la campagne. Selon eux, Cassard et ses officiers ont systématiquement détourné les effets précieux trouvés à bord des prises qu’ils ont faites au larges des côtes irlandaises. En outre, une part importante des marchandises a été débarquée avant d’arriver et revendues dans la région de Brest (poivre, eau-de-vie, fromages, balles d’étoffes et de dentelles...). Décrété de prise de corps, le célèbre corsaire nantais ne sera pourtant pas plus inquiété par la suite (A.D.I.V., 9 B 229).

⁴ - « Dans les ports où il sera nécessaire d’établir des pilotes locmans ou lamaneurs pour conduire les vaisseaux, à l’entrée & sortie des ports & des rivières navigables, le nombre en sera réglé par les officiers de l’amirauté, de l’avis des échevins et des plus notables bourgeois ». Ordonnance de la marine du mois d’août 1681, livre IV, titre III « Des pilotes lamaneurs ou locmans », article 1.

capitaines. L'institution connaît cependant quelques dysfonctionnements qui font que les pilotes qui montent à bord des navires ne sont pas toujours les meilleurs. Avant la réforme imposée par le règlement du 10 mars 1784, les lamaneurs ont le privilège de ne pas être classés. Certains jeunes marins inexpérimentés parviennent ainsi à se faire recevoir pilotes dans le seul but d'échapper au service de la Royale¹. Occupés par leurs métiers, les locmans ne sont pas toujours en nombre suffisant pour assurer une permanence continue. En cas d'absence des pilotes officiels, des marins ou des pêcheurs non habilités n'hésitent pas à offrir leurs services aux maîtres de navire. Les réceptions de complaisance et le développement d'un pilotage « sauvage » expliquent sans doute une partie des sinistres dénoncés par les gens du roi requérant dans ce type d'affaires².

Sous l'Ancien Régime, les pilotes côtiers qui font périr un navire n'encourent plus la décapitation promise à leurs aînés par les terribles jugements d'Oléron³. Plus modérés, les rédacteurs de l'ordonnance de la marine ont cependant maintenu des dispositions relativement sévères à l'égard des locmans. En cas d'échouement involontaire, ils encourent normalement une condamnation à la peine de fouet et une interdiction définitive de piloter⁴. La pratique judiciaire montre toutefois les limites de cette sévérité affichée par l'ordonnance. Même sans statistiques officielles, l'on peut penser que des dizaines d'échouements se sont produits dans les rivières et dans les ports de Bretagne au cours du dernier siècle de l'Ancien Régime. Les archives étudiées n'ont pourtant conservé que six procédures criminelles ouvertes sous ce

¹ - Voir GUYOT, *op. cit.*, t. 10, *verbo* « Lamaneur », p. 17-18.

² - En mars 1778, le navire nantais *La Fidélité* piloté par Louis Leblanc touche les rochers appelés « *Les Vignettes* » en tentant d'entrer en Loire. Pendant les manœuvres qui suivent le choc, les principaux câbles et deux ancres de 1.650 et 1.800 pesants sont perdus, la barre du gouvernail se casse et les voies d'eau obligent le capitaine à faire échouer le navire sur la grève de l'anse des Grands Sables, à l'ouest de Saint-Nazaire. Il faudra engager des journaliers pour pomper l'eau de la cale et décharger les marchandises puis des gabarriers pour les amener à destination. Dans la remontrance qu'il adresse au siège pour demander l'ouverture d'une procédure criminelle contre le lamaneur, le procureur du roi rappelle le coût de ce genre d'opérations et déplore « *les échouements et la perte des navires devenus malheureusement trop fréquents depuis quelque temps à l'arrivée des côtes, par l'ignorance et la négligence des pilotes lamaneurs* » (remontrance du 18 mars 1778, A.D.L.A., B 4963).

³ - « *Si un locman prend une nef à mener à Saint-Malo ou autre lieu, s'il manque, & ladite nef s'empire par sa faute qu'il ne sçache conduire, & par ce les marchans reçoivent dommage, il est tenu de rendre lesdits dommages, & s'il n'a dequoy, doit avoir la teste coupée* ». Article 23 des jugements ou rôles d'Oléron reproduit par l'avocat bordelais Cleirac au XVII^e siècle. Voir CLEIRAC, *Us et coutumes de la mer*, J. Mongiron Millanges, Imprimeur ordinaire du Roy, Bordeaux, 1661, p. 89.

⁴ - « *Les lamaneurs qui, par ignorance, auront fait échouer un bâtiment, seront condamnés au fouet, & privés pour jamais du pilotage ; & à l'égard de celui qui aura malicieusement jeté un navire sur un banc ou rocher, ou à la côte, il sera puni du dernier supplice, son corps attaché à un mât planté près du lieu du naufrage* ». Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, livre IV, titre III « Des pilotes lamaneurs ou locmans », art. 18.

chef d'accusation par les amirautés de Nantes (3), Saint-Malo (2) et Vannes (1). A l'opposé du texte, intransigeant, la répression effective semble donc bien anecdotique.

En 1698, un marinier de Saint-Nazaire nommé André Bauget est poursuivi par l'amirauté de Nantes pour avoir échoué le navire olonnais *L'Amitié* sur un rocher du Bas-Paimbœuf. Pratiquant le lamanage sans avoir été reçu, il sera maintenu en détention plusieurs mois. Lors de son interrogatoire, il assure que c'est le capitaine qui a causé le naufrage en contestant ses ordres et en donnant des contre-ordres à l'équipage. Cette ligne de défense a peut-être fonctionné puisque son procès n'a pas été terminé ¹. Une semblable mésaventure arrive en 1734 au pêcheur bellilois Etienne Bertaud. Monté à bord de *La Marie-Anne* pour remplacer le seul lamaneur officiel de l'île, absent, il a échoué le navire nantais à l'entrée de la Loire, près de Mindin. Moins chanceux que son prédécesseur, sa maladresse lui vaudra d'être condamné au fouet et interdit de pilotage à vie ². Après le naufrage du navire hollandais *La Dame Apollonia*, éventré sur des rochers à l'entrée du Golfe du Morbihan en mai 1778, le siège vannetais poursuit Louis Pichaut, de Locmariaquer. Pilote officiel, reçu à l'amirauté, il a pourtant commis une faute lourde en empalant le navire sur des rochers immergés qu'il devait connaître. Après une courte procédure menée au petit criminel, il est condamné en dix livres d'amende et à l'interdiction de piloter à vie ³.

Sur les six affaires retrouvées dans les archives des amirautés bretonnes, trois n'ont pas été terminées. Partiellement évoquées ci-dessus, les trois sentences rendues en la matière ont consisté en un renvoi hors d'accusation, en une peine de fouet complétée par l'interdiction de piloter et en une amende assortie la même interdiction. La rareté des poursuites comme la clémence des juges s'expliquent surtout par la protection qu'offrent les polices d'assurance couvrant la baraterie de patron. Partiellement remboursés des frais d'échouement par les assureurs, la majorité des armateurs ne voit guère d'utilité à poursuivre pénalement des pilotes

¹ - Lors de ses interrogatoires, André Bauget affirme qu'il exerce les « *fonctions de pilote depuis l'âge de 13 à 14 ans* ». Pilote sur les vaisseaux du roi pendant la Guerre de la Ligue d'Augsbourg, il déclare ignorer qu'il fallait malgré cela qu'il soit « *examiné* » et reçu par les officiers de l'amirauté. A propos du naufrage, il assure que le capitaine Bruneteau a provoqué le naufrage en l'obligeant à serrer près de la berge et en refusant de le laisser mouiller l'ancre au moment où il l'avait ordonné (interrogatoires des 13 novembre et 18 février 1699, A.D.L.A B 4933).

² - Sentence du 17 janvier 1735 (A.D.L.A., B 4944).

³ - D'après le procureur du roi de l'amirauté vannetaise, Louis Pichaut a échoué le navire hollandais « *sur les rochers nommés les texiers qui étoient alors couvertes d'eau mais qui sont d'autant mieux connus des marins du canton les moins expérimentés qu'elles [sic] se découvrent à toutes les marées* ». Le lieutenant général suivra donc les conclusions du ministère public en l'interdisant « *pour toujours des fonctions de Pilote Lamaneur, avec défenses de les continuer, sous peine d'être procédé contre lui extraordinairement* » (remontrance du 10 juin et sentence du 16 juillet 1778, A.D.M., 9 B 253).

incapables de rembourser les dommages qu'ils ont causés. Valin dénonce d'ailleurs cette attitude des armateurs qu'il juge laxiste et qui, selon lui, entretient le sentiment d'impunité chez les pilotes les plus maladroits ¹.

¹ - Voir VALIN, *op. cit.*, t. I, p. 492-493.

CHAPITRE 3 . LE CONTROLE PAR L'ÉTAT ROYAL DE LA JUSTICE PÉNALE DES AMIRAUTÉS

Comme tous les sièges royaux, les tribunaux maritimes sont théoriquement placés sous la tutelle du Chancelier pour toutes les affaires où ils usent de leurs prérogatives judiciaires. La pratique montre toutefois que les amirautés françaises dépendent si exclusivement des institutions de la marine que le prestigieux ministre ne se mêle presque jamais de leur justice pénale. Conformément aux conceptions des auteurs et des magistrats du temps, pour qui justice et administration constituent un tout, l'activité pénale des amirautés n'apparaît pas comme une tâche strictement judiciaire mais plutôt comme un pan de l'administration des affaires maritimes. Lors du déroulement des procès criminels d'amirauté, les interventions venues « d'en haut » sont d'ailleurs un excellent indicateur des rapports de force existant au sein du gouvernement et de l'administration royale. Au sommet de l'État, l'interventionnisme des secrétaires d'État à la Marine du Roi-Soleil et du Bien-Aimé confirme le déclin général des pouvoirs de l'Amiral de France.

Section 1 : La tutelle des hautes autorités maritimes du royaume

A l'inverse de ses autres droits sur la navigation et le commerce maritime (congés, droits d'ancrage, dixième sur les prises...), la justice criminelle n'est pas un privilège des plus lucratifs pour l'Amiral. Aux XVII^e et XVIII^e siècle, l'exercice de la haute justice conserve malgré tout un prestige indéniable qui explique l'attachement formel du grand officier à son droit de glaive sur les gens de mer. Dans les faits, l'abandon au secrétaire d'État à la Marine des prérogatives militaires et administratives s'accompagne mécaniquement d'une perte d'influence en matière judiciaire. Si le comte de Toulouse et le duc de Penthièvre se font souvent discrets en matière criminelle, les archives des amirautés bretonnes d'Ancien Régime portent en revanche la marque personnelle des Phélypeaux, détenteurs du département de la Marine entre 1690 et 1749.

§ 1 – Les efforts de l’Amiral pour conserver son rôle justicier traditionnel

En dépit du prestige qu’elle assure à ses détenteurs jusqu’à la Révolution, la charge d’Amiral de France reste une fonction anachronique, opportunément ressuscitée en 1669 pour assurer un rang princier et d’importants revenus aux bâtards du Roi-Soleil. Au sein du gouvernement royal et de la haute administration, le grand officier de la Couronne apparaît comme une « pièce rapportée », acceptée par égard pour la tradition et la volonté du grand roi, mais exclue de la réalité du pouvoir. Les Colbert et les Pontchartrain l’ont progressivement écarté des questions stratégiques comme de la gestion des fonds de la Royale, privé de l’administration des affaires maritimes et frustré de son droit de nommer seul les officiers supérieurs d’amirauté. Dès la fin du XVII^e siècle, l’Amiral doit donc apprendre à limiter ses ambitions personnelles à la présidence du Conseil des prises et au commandement ponctuel des escadres croisant en Méditerranée ¹.

Toutefois, cet ostracisme institutionnel est loin d’être totalement hermétique pour le grand officier, qui garde contact avec les cadres de la marine et les tribunaux qui portent encore son nom. En matière de justice et de police, les archives des amirautés témoignent ainsi de sa volonté récurrente de s’immiscer dans le déroulement de certaines procédures pénales ². Vraisemblablement alertés par les receveurs ou par des accusés recherchant la protection que le prince offre à sa clientèle, l’Amiral et son secrétaire général ³ peuvent

¹ - Loin d’être un grand navigateur, le comte de Toulouse fut cependant l’Amiral de France qui tenta le plus « *d’apprendre la marine* ». Lecteur assidu des mémoires et traités rédigés à son intention par le marquis de Villette-Mursay, lieutenant général des armées navales, ou par son secrétaire général Henri du Troussel de Valincour, Toulouse possède une culture maritime essentiellement livresque. Soucieux de parfaire ses connaissances pratiques, il participe en 1702 à une croisière menée dans les ports d’Italie par le vice-amiral d’Estrées. Il connaît son heure de gloire en 1704, lors de sa participation au combat de Velez-Malaga qui ne permet pourtant pas de reprendre Gibraltar à l’amiral Rooke. Il termine sa brève carrière militaro-maritime à l’âge de 28 ans, après avoir mené deux croisières à travers les eaux de la Méditerranée en 1705 et 1706. Voir Michel VERGE-FRANCESCHI, *La marine française...*, *op. cit.*, p. 74-78.

² - Nous avons ainsi dénombré onze procédures contenant des lettres adressées par l’Amiral de France, ou son secrétaire général, aux amirautés de Nantes (4), Vannes (3), Quimper (1) et Saint-Malo (3). Confirmant le peu d’intérêt du duc de Penthièvre pour les affaires maritimes, dix de ces démarches ont été faites entre 1704 et 1737, sous l’autorité du comte de Toulouse (dont quatre à l’époque du Conseil de marine polysynodial). Les affaires suscitant l’intérêt du grand officier et de son entourage touchent généralement ses privilèges ou la bonne marche du commerce national (détournements commis à bord des prises [2], homicide [2], échange de coups de canons entre deux navires français [1], faux en écriture [1], baraterie de patron [1], mutinerie [1], défaut de congé [1] et armement clandestin [1]). On trouve aussi la trace de cet intérêt pour la chose pénale dans d’autres provinces. Dans une lettre datée du 22 mars 1730, le secrétaire général du comte de Toulouse adresse une lettre au procureur du roi de l’amirauté de Marseille où il demande à être instruit des procédures criminelles en cours devant son siège. Voir Jean-Marc DAVID, *op. cit.*, p.200.

³ - De 1695 à 1792, six secrétaires généraux se succèdent auprès du comte de Toulouse et du duc de Penthièvre :
.../...

intervenir dans les procès criminels des juges maritimes pour trois raisons majeures. Tout d'abord, l'Amiral défend ses propres deniers en se mêlant de temps à autre des procédures où l'on a porté atteinte à ses droits casuels et domaniaux. Après la réforme apportée à la procédure des prises par l'ordonnance du 31 août 1710, ses courriers suivent parfois les jugements du Conseil des prises pour demander de poursuivre les corsaires convaincus d'avoir pillé la cargaison de navires capturés ¹. En 1737, le secrétaire général écrit aux magistrats nantais pour leur demander de ne condamner qu'à une simple amende un courtier ayant falsifié un congé ². Dans des affaires pénales touchant les intérêts financiers de certains négociants, capitaines, armateurs ou assureurs, l'Amiral peut aussi intervenir auprès du roi pour infléchir le cours de la justice dans le sens qui arrange les parties appartenant à sa clientèle. Au cours de la procédure ouverte en 1710 contre le capitaine du *Duc de Bretagne*,

Valincour, Du Coudray, Lenfant, Romieu, Grandbourg et Perrier. Quoi qu'il n'ait pas souvent intéressé les historiens maritimes, le secrétaire est un personnage-clé apparu sous le ministériat de Richelieu. Au cours des années où l'Amiral est mineur, il remplit de fait toutes les fonctions de la charge. Souvent plus au fait des choses de la mer que le grand officier, il est la cheville ouvrière de l'institution. Le meilleur exemple reste Henri du Trousset de Valincour. Ancien collaborateur de Colbert et Seignelay, homme de culture vanté par Boileau et Saint-Simon, il est un proche de Racine qu'il remplacera d'ailleurs à l'Académie française. Historiographe du roi, Valincour a rédigé la majeure partie de la grande ordonnance de la marine royale de 1689 et il est l'auteur de plusieurs ouvrages de référence composés à l'intention du comte de Toulouse. Voir Hubert DE FONTAINE DE RESBECQ, « Les secrétaires généraux de la marine de Levant et de Ponant ou de l'amirauté de France (1626-1791) », *Revue Maritime et Coloniale*, t. XXXVII, 1873, p. 731-735 ; M.ichel VERGE-FRANCESCHI, *La marine française...*, op. cit., p. 75.

¹ - Les déprédations commises à bord des prises lèsent l'Amiral qui voit alors son dixième diminuer d'autant. En septembre 1711, l'amirauté de Nantes engage ainsi une procédure criminelle pour identifier les corsaires et les riverains qui s'étaient entendus pour dérober des marchandises provenant de six prises hollandaises ramenées à Paimbœuf par les frégates *La Fidèle*, *La Matine* et *Le Jupiter* (vaisselle et piastres d'argent, cacao, tabac, indigo...). Après le jugement du Conseil des prises, – qui confirme la validité formelle de la capture des vaisseaux hollandais mais constate que des pillages considérables ont été commis –, le secrétaire général envoie au lieutenant général de l'amirauté de Nantes une lettre indiquant que l'Amiral « ... désire qu'à la diligence du procureur du roy... [le siège fasse] toutes les poursuites nécessaires pour découvrir ceux qui sont complices de ces pillages... » (lettre non datée, A.D.L.A., B 4938).

² - Alors qu'il assiste au rapport de retour du maître de la barque *Les Douze Apôtres* le 26 juin 1736, l'avocat du roi de l'amirauté de Nantes s'aperçoit que le congé délivré par le siège a été falsifié (le mot « *Cadix* » a été gratté et remplacé par « *Dublin en Irlande* »). Les soupçons se portent sur un courtier nommé Guy Fougeray qui a effectué les démarches pour le marinier illettré. Le navire est confisqué et les deux hommes sont arrêtés et interrogés. Le maître de barque est rapidement élargi tandis que le courtier est maintenu en prison et jugé par la voie criminelle. Six mois après le début de la procédure, le secrétaire de l'Amiral Lenfant s'adresse au procureur du roi du siège pour réclamer la clémence à l'égard du courtier qui est toujours détenu. Après avoir fait référence à un placet reçu de l'accusé, où celui-ci assure qu'il a obtenu une décharge des frêteurs et armateurs du navire, il écrit : « *il est constant qu'il y a plus d'étourderie dans son fait que d'intention de frauder puisque les droits du congé soit pour dublin ou pour cadix estoient les mesmes. S.A.S pense dans l'état ou sont les choses qu'il peut estre rendu une sentence (premièrement) qui discharge lesdits interessés de leur caution de représenter le navire les douze apotres et la personne du capitaine denis (deuxièmement) qui condamne fougeray a une amende telle quil plaira a messieurs les officiers du siège d'arbitrer eu égard au genre de la contravention et aux facultés dudit fougeray et qui luy fasse deffences en outre de simmiscer à l'avenir a faire les fonctions de courtier des maistres de navires sous peine de telle autre amende qui sera arbitrée...* » (lettre du 15 janvier 1737, A.D.L.A., B 4948).

accusé d'avoir détourné les esclaves d'une prise portugaise capturée au large de la Guinée, le secrétaire général menace le rapporteur nantais de le faire interdire s'il tarde encore à parfaire le procès de l'accusé ¹. En 1718, le comte de Toulouse prend personnellement sa plume pour demander aux magistrats malouins de cesser les poursuites qu'ils ont engagées contre un capitaine de frégate convaincu d'avoir fait pendre un Noir de son équipage ². Symptomatique de son désir bafoué de participer au destin de la nation, l'Amiral aime enfin manifester son importance en se mêlant d'affaires sensibles, déjà surveillées de près par les administrateurs de la marine. En 1730, il encourage les officiers nantais à instruire discrètement et sans délais le procès du capitaine du négrier nantais *Le Phœnix* qu'on accuse d'avoir ouvert le feu sur un autre navire français lors d'une relâche aux Caraïbes ³. Sous la Régence, il exhorte les

¹ - Le 21 mars 1710, le procureur du roi de l'amirauté de Nantes entame des poursuites contre le capitaine du navire négrier nantais *Le Duc de Bretagne*. Celui-ci est accusé d'avoir détourné à son profit l'or, les marchandises et la majeure partie de la cargaison d'esclaves du navire portugais *Le Bon Jésus*, capturé au large des côtes de Guinée. Devant la lenteur des juges nantais à prononcer une sentence contre le sieur Leroux, l'Amiral ordonne une première fois, le 6 octobre 1710, de continuer le procès jusqu'à son terme. Rapporteur du procès, le conseiller Danguy reçoit une lettre de Valincour datée du 15 septembre 1713 où celui-ci stigmatise la mauvaise volonté des juges du siège qui n'ont toujours pas statué sur les conclusions définitives du procureur du roi rendues le 2 décembre 1710. Le secrétaire général termine sur un ton de menace : « ... depuis trois ans que vous auriez pu faire subir un nouvel interrogatoire au capitaine leroux et qui ne paroissoit pas meme fort necessaire sans attendre qu'il fut absent c'est pourquoy sur le compte que j'en ay rendu à S A S elle m'ordonne de vous dire de sa part que si dans 8 jours pour tout delay cette affaire n'est jugée deffinitivement elle fera nommer un nouveau rapporteur et vous fera interdire... » (lettre du 15 septembre 1713, A.D.L.A., B 4937).

² - Au cours d'une information menée en décembre 1718 pour expliquer la mort d'un matelot de la frégate malouine *Le Notre-Dame de Laurette*, l'avocat du roi de l'amirauté de Saint-Malo découvre que la capitaine Delaage a aussi fait pendre à la vergue un Noir de son équipage qui s'était enivré avec du vin de la cargaison. Il saisit alors le siège malouin, engage une procédure criminelle et obtient un décret de prise de corps contre le capitaine qui s'est absenté entre-temps. Au retour de l'accusé, celui-ci semble avoir fait appel à toutes les autorités pouvant intercéder en sa faveur. Comme l'intendant trois mois plus tôt, l'Amiral semble surpris qu'un tel remue-ménage ait pu être déclenché à propos d'un simple « nègre ». Son courrier au procureur du roi du siège malouin montre non seulement qu'il désapprouve les poursuites, mais il indique clairement qu'il a demandé à ce dernier de préparer la défense de l'accusé, un de ses protégés, dont le procès a été évoqué par arrêt du Conseil du roi : « ... je vous ai prié de faire faire sur cet arrest tout ce qui étoit necessaire pour qu'il fut excusé, vous me ferés plaisir de me donner incessamment des nouvelles des diligences que vous aurés faites a cet égard et de me renvoyer cet arrest avec un mémoire des frais que vous aurés avancés (...) ». Sous la signature, écrit de la main même du comte de Toulouse, on peut lire « je vous ay mandé que je prenois interest a cette affaire le sieur de laage mayant esté fort recommandé par monsieur Toren » (lettre du 18 décembre 1720, A.D.I.V., 9 B 262).

³ - En 1730, le capitaine du navire négrier nantais *Le Phœnix* est poursuivi par l'amirauté de Nantes pour avoir fait tirer plusieurs coups de canon dans les gréements du navire français *La Paix* lors d'une relâche dans le port de l'île caribéenne espagnole de Saint-Thomé. Le 7 mars 1730, Maurepas a adressé un courrier aux juges nantais leur ordonnant d'arrêter et de juger le capitaine Vince à son retour. Quinze jours plus tard, les ordres de l'Amiral parviennent comme un écho pour demander aux officiers de garder « un secret inviolable » sur les faits dont ils devront informer « sans aucun retard ». Signe du double emploi et de l'inutilité relative des directives de l'Amiral, c'est une seconde lettre de Maurepas qui scelle le destin de l'accusé : « ... comme il n'a été rendu aucune plainte par les armateurs du navire la paix contre le sieur Vince cy-devant capitaine du navire le phœnix depuis qu'il est en prison, le roy a estimé qu'une détention de six semaines suffiroit pour rendre ce capitaine plus sage à l'avenir. Jenvoye a M. Dabbadie par cet ordinaire .../...

magistrats d'amirauté vannetais à accroître la surveillance des ports de leur ressort pour empêcher que des espions quittent subrepticement le royaume ¹. Si l'on excepte la faste période polysynodiale, où le comte de Toulouse et le maréchal d'Estrées dirigent le Conseil de marine sans être concurrencés par un secrétaire d'État en exercice, l'on peut dire que les archives pénales des amirautés bretonnes confirment combien l'Amiral a rapidement perdu l'influence qu'il avait encore sur « ses » officiers de justice à la fin du XVII^e siècle. Les interventions volontaires mais trop épisodiques du comte de Toulouse, ou de ses secrétaires généraux, n'ont pas permis de maintenir le pouvoir judiciaire de l'Amiral face à l'hégémonie du secrétariat d'État à la Marine. Après la mort du fils naturel de Louis XIV en 1737, la minorité puis l'attitude démissionnaire de son successeur finiront de rompre les derniers liens qui rattachaient encore le grand office aux tribunaux maritimes.

§ 2 – Les « voies de l'autorité » : les ordres du secrétaire d'État à la Marine

Constatée dans des domaines aussi variés que la course, la police de la navigation ou l'enregistrement des marins, la mainmise du secrétaire d'État à la Marine sur l'ensemble des affaires maritimes se confirme largement au cours des procédures pénales menées par les amirautés. Particulièrement visible sous le règne des Pontchartrain et de Maurepas, cette omnipotence se manifeste notamment lorsque le ministre ² prend sa plume pour indiquer aux

les ordres nécessaires pour la faire mettre en liberté et sa majesté approuvera que vous cessiez la procédure que vous avez commencée. » (lettre de Maurepas du 29 octobre 1730, A.D.L.A., B 4941). .

¹ - En 1718, le Conseil de marine a interdit aux étrangers de quitter le pays par voie de mer avant d'en avoir obtenu l'autorisation officielle. Un an après la décision du Conseil, le comte de Toulouse et le maréchal d'Estrées rappellent aux officiers de l'amirauté de Vannes que ces ordres sont toujours valables et qu'ils doivent tout faire pour intercepter et poursuivre les étrangers tentant d'embarquer clandestinement : « *M. le régent a été informé messieurs que plusieurs officiers et soldats anglois irlandois écossois et autres étrangers auroient dessein de passer en angleterre pour des entreprises contraires au bien de l'estat et qu'il se sont repandus dans les ports pour chercher les occasions de s'y embarquer quoyque S.A.R soit persuadée que vous exécutiez avec toute l'exactitude dont vous estes capables les ordres que le conseil a donné de sa part le 11 novembre 1718 d'empesher la sortie des estrangers sans une permission par écrit de sa majesté elle vous recommande de doubler votre attention (...) vous chargerez des personnes de confiance de veiller à ce qu'il ne sechappe aucun passager le long de la coste surtout dans les petits ports escartés ou il est plus aisé de se dérober aux archers en cas qu'il s'en présente...* ». Ces exhortations à la vigilance semblent avoir été suivies d'effets. Dans les jours qui suivent, le lieutenant particulier de l'amirauté interroge successivement un mendiant irlandais, arrêté par la maréchaussée qui l'accuse d'être un espion, et un commis des Fermes d'origine irlandaise, soupçonné de l'avoir aidé à s'évader (courrier de l'Amiral et du maréchal d'Estrées du 6 avril 1719, interrogatoires de Patrick Lynce et d'Alexandre Maccabbé des 11 et 28 avril 1719, A.D.M., 9 B 240).

² - Sous l'Ancien Régime, la qualité officielle de ministre est réservée aux personnages ayant eu l'honneur d'être nommément invités par le roi à assister et à participer au Conseil d'État (Conseil d'En Haut). Les hommes appelés à siéger au Conseil étaient généralement investis de fonctions gouvernementales, mais des exceptions existaient. Lorsque l'invitation royale n'était plus renouvelée, le conseiller demeurait « *ministre d'État* » et
.../...

magistrats la marche à suivre ¹. A cet égard, les archives criminelles des amirautés bretonnes illustrent assez fidèlement la montée en puissance du secrétaire d'État à la Marine et le mépris qu'affiche celui-ci pour l'autorité virtuelle de l'Amiral sur les tribunaux maritimes ². Sous l'égide des Phélypeaux, la fêrule du ministre se fait sentir dès qu'une affaire pénale présente un intérêt politique ou stratégique pour le roi et la nation ³. Renforcée par la réunion entre leurs mains des secrétariats d'État à la Marine et à la Maison du Roi ⁴, l'autorité des Pontchartrain, – et dans une moindre mesure celle de Maurepas –, s'exerce sur les officiers d'amirauté aussi abruptement que sur les juges des diverses autres juridictions placées sous leur tutelle ⁵. Si le ministre se désintéresse généralement du tout-venant des crimes de droit

continuait de toucher les émoluments attachés à la fonction (20.000 livres annuelles). Nous employons ici le terme « ministre » dans le sens retenu par la majorité des historiens qui, par convention, donne ce rang aux six principaux membres du gouvernement royal : le chancelier ou le garde des sceaux, le contrôleur général des finances et les secrétaires d'État de la Maison du Roi, de la Guerre, de la Marine et des Affaires étrangères. Voir Arnaud de MAUREPAS et Antoine BOULANT, *Les ministres et les ministères du siècle des Lumières 1715-178. Etude et dictionnaire*, Christian/JAS, Paris, 1996, p. 16-17.

- ¹ - Par souci d'efficacité ou manque de temps, des instructions ministérielles personnelles ne sont cependant pas systématiquement adressées aux officiers d'amirauté. Dans certaines affaires, le ministre se contente d'envoyer ses ordres détaillés au commissaire de la Marine du lieu qui s'acquitte de ses propres obligations et prévient officiellement les juges maritimes du rôle qui leur a été assigné.
- ² - On observe cette emprise croissante du secrétariat d'État à la Marine sur tous les sièges d'amirauté français. En Provence, les officiers des juridictions maritimes méridionales sont utilisées par les ministres successifs pour faire appliquer leur politique étrangère, peser sur le commerce extérieur, surveiller l'activité corsaire et prêter main-forte aux administrateurs gérant le système des classes. En matière de police générale, les ordres parviennent également pour faire arrêter certains individus ou mettre en place une surveillance des côtes empêchant l'émigration des Nouveaux Convertis. Voir Jean-Marc DAVID, *op. cit.*, p. 202-206.
- ³ - Nous avons dénombré vingt-cinq procédures recelant des courriers envoyés par le secrétaire d'État à la Marine aux amirautés de Nantes (7), Vannes (1), Quimper (2) et Saint-Malo (15). Les archives confirment que c'est entre 1690 et 1749 que les liens entre le secrétariat d'État à la Marine et les amirautés ont été les plus resserrés. Vingt-trois des instructions mentionnées ont été adressées sous les ministères de Louis de Pontchartrain (1690-1699), Jérôme de Pontchartrain (1699-1715) et Maurepas (1723-1749). Les affaires pénales suscitant l'intérêt ministériel concernent généralement des crimes portant atteinte aux intérêts politiques, commerciaux ou stratégiques de la France (émigration religieuse [6], trahison de marins français [4], mutinerie [3], désertion [2], évasion-bris de prison [2], détournements commis à bord des prises [2], pillages de bris [2] homicide [1], échange de coups de canons entre deux navires français [1], voyage clandestin à Jersey [1], espionnage [1]).
- ⁴ - A partir de 1690, Louis de Pontchartrain (1643-1727) détient simultanément le contrôle général des finances et les secrétariats d'État à la Maison du Roi et à la Marine. Il les abandonne en 1699 pour devenir chancelier. Son fils Jérôme (1674-1747) reprend les secrétariats de la Maison du Roi et de la Marine qu'il exerce jusqu'à sa disgrâce, en 1715. Secrétaire d'État en survivance de son père (1715) puis en titre, chargé de la Maison du Roi (1718), Maurepas récupère en 1723 le département de la Marine. Il conserve ces deux fonctions jusqu'en 1749, où Louis XV le renvoie pour s'être trop ouvertement moqué de la Pompadour. En raison des pouvoirs de police régionaux attachés aux secrétariats d'État, le cumul de la Maison du roi et du département de la Marine faisait des Phélypeaux de véritables ministres de l'intérieur, chargés de surveiller la majeure partie du territoire métropolitain et colonial. Voir Michel VERGE-FRANCESCHI, *La marine française...*, *op. cit.*, p. 61-73 ; Arnaud de MAUREPAS et Antoine BOULANT, *op. cit.*, p. 283 et s.
- ⁵ - Jérôme de Pontchartrain avait notamment l'habitude de surveiller de près l'activité répressive du lieutenant général du Châtelet Voyer d'Argenson. Il avait même tendance à abuser des « voies d'autorité » au détriment
.../...

commun ¹, il intervient volontiers dans les affaires sensibles pour exhorter les officiers à agir, fustiger les lenteurs d'une instruction ou, au contraire, ordonner le sursis ou l'abandon des poursuites. Dans les années qui suivent la révocation de l'édit de Nantes, les Pontchartrain suivent de près les procédures engagées par l'amirauté de Saint-Malo contre les protestants et les Nouveaux Catholiques. C'est souvent sous leur autorité directe que les juges malouins décident du sort des religionnaires français qui ont été arrêtés lors de leur passage vers les îles anglo-normandes. Après avoir confié d'autorité aux juges malouins six protestants pris à Granville, Jérôme de Pontchartrain demande aux officiers de Saint-Malo de faire libérer deux des fugitives qui ont accepté d'abjurer ². Il en va de même pour les huguenots capturés à bord

des « voies ordinaires de la justice » en ordonnant, selon les cas, de suspendre des procédures ou d'infliger des peines capitales. Voir Charles FROSTIN, « Pouvoir ministériel “voies ordinaires de justice” et “voies de l'autorité” sous Louis XIV : le chancelier Louis de Pontchartrain et le secrétaire d'État Jérôme de Pontchartrain (1699-1715) », dans *Justice et répression de 1610 à nos jours*, Actes du 107^e congrès national des sociétés savantes de Brest 1982, section d'histoire moderne et contemporaine, t. 1, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Paris, 1984, p. 7-29 ; Luc BOISNARD, *Les Phélypeaux, une famille de ministres sous l'Ancien Régime*, S.E.D.O.P.O.L.S., Paris, 1986, 204 p.

¹ - Une seule des interventions ministérielles étudiées concerne une affaire d'homicide sans rapport direct avec l'administration maritime. Après la découverte du cadavre d'un marin sur la grève du port de Paimbœuf, le 1^{er} avril 1737, l'amirauté de Nantes enquête et découvre que la victime a été poignardée dans une auberge de la ville avant d'être transportée sur le rivage. Ces circonstances font tant douter le procureur du roi de la compétence de l'amirauté qu'il en avise Maurepas par un courrier du 23 avril 1737. Le ministre admet la compétence des juges du lieu du crime mais ordonne, par souci d'efficacité, de terminer la procédure entamée : « ... *L'article premier de l'ordonnance criminelle porte que la connoissance apartiendra aux juges du lieu ou [les crimes] auront été commis, et que l'accusé y sera renvoyé si le renvoy est requis. Par la si les officiers de la juridiction de Paimbœuf avoient réclamé l'affaire il n'y a nulle difficulté qu'il conviendrait de la leur remettre mais le cas est différent aujourd'huy et même si ceux qui ont jeté le matelot à la mer sont connus, ce délit étant de la compétence de votre siège le procès doit estre fait aux coupables auparavant que vous puissiez vous dessaisir de l'affaire...* » (lettre du 14 mai 1737, A.D.L.A., B 4948).

² - Le 19 juin 1714, six Nouveaux Convertis sont arrêtés à Granville, à bord du navire anglo-normand *Les Deux Frères* qui appareillait pour Jersey. Les juges locaux ne disposant vraisemblablement pas de geôles sûres, les religionnaires sont rapidement transférés aux prisons de Saint-Malo. Jérôme de Pontchartrain correspond ensuite à quatre reprises avec les officiers de Saint-Malo pour leur imposer l'instruction de cette procédure qui devait normalement revenir à leurs homologues normands. Un premier courrier daté du 15 août 1714 propose un règlement amiable du conflit, tout en suggérant la solution : « ...*Le Roy désire que leur procès leur soit fait suivant la rigueur des ordonnances, mais comme les officiers de cette amirauté [Granville] ont commencé les procédures et que vous en avez fait aussi depuis qu'ils ont été transférés dans les prisons de St-malo, il est nécessaire que vous vous concertiez sur cela avec les officiers de l'amirauté de Granville, il conviendrait que vous soyez chargés de l'instruction de ce procès parcequ'il n'y a point de prison en cette ville et que ce seroit une nouvelle dépense de les y renvoyer...* ». Après que la procédure a été renvoyée à Saint-Malo – accompagnée des protestations du procureur du roi de Granville – la seconde et la troisième lettre du ministre se veulent rassurantes : « *Le roy approuve que vous instruisiez le procès des françois de la religion pretendue reformée qui ont été transférés de granville a St-malo* » et « *je vous prie de travailler avec diligence à leur procès et de les juger suivant la rigueur des ordonnances parcequ'il faut des exemples qui arrestent ces evasions qui deviennent trop frequentes* ». Les doutes ne doivent cependant pas tous être levés puisque, le 26 septembre 1714, il doit encore insister : « *Vous ne devez pas douter de votre compétence puisque personne ne vous la dispute. Le roi veut que vous fassiez retenir en prison les deux femmes qui ont été arrêtées jusqu'à ce que M. Lévesque de St-malo qui a bien voulu se charger de les faire instruire dans la religion catholique juge à propos de les faire mettre en liberté* » (lettres des 15, 29 août, 5 et 26 septembre 1714, A.D.I.V., 9 B 249).

des prises anglo-hollandaises. Les procès sont instruits sous l'étroite surveillance du ministre qui tient à obtenir l'abjuration des accusés pour pouvoir les faire servir dans la Royale. C'est le cas par exemple en 1691, lorsque le pilotin oléronnais Pierre Guignard est gracié après que le siège malouin a reçu l'ordre de Louis de Pontchartrain de le libérer ¹. Au cours des conflits qui opposent la France et l'Angleterre aux XVII^e et XVIII^e siècles, – Jean Meyer évoque une « *deuxième Guerre de Cent Ans* » ² –, la tutelle ministérielle se fait également pesante pour les magistrats chargés de juger les hommes de la marine marchande coupables de désertion, d'espionnage, de trahison ou de mutinerie. Après la mutinerie des corsaires du marquis de Guémadeuc, Jérôme de Pontchartrain demande, et obtient, la plus grande sévérité contre les meneurs de la rébellion ³. Quoique ces crimes semblent *a priori* odieux aux secrétaires d'État qui demandent généralement aux amirautés d'user de la plus exemplaire sévérité, la fermeté affichée en début de procédure a tendance à s'effriter au fil des procès. En 1724, Maurepas demande ainsi aux juges nantais de poursuivre pénalement le capitaine du *Saint-Charles* qui s'est rendu sans combattre à une goélette pirate moins bien armée ⁴. L'affaire n'ira pas plus

¹ - En juin 1691, l'amirauté de Saint-Malo instruit le procès d'un pilotin protestant originaire d'Oléron, nommé Pierre Guignard, capturé par l'équipage du corsaire *Le Saint-Clément* lors de la prise du navire anglais *Le Cheval Blanc*. Au terme de la procédure, l'avocat du roi consent pour le procureur à l'élargissement de l'accusé « *Veu l'ordre en forme de grâce portée par la lettre de monseigneur de Pontchartrain en faveur du suppliant et de sa liberté en datte du 14 juillet dernier...* » (conclusions définitives de l'avocat du roi du 3 août 1691, A.D.I.V., 9 B 200). Le 25 octobre 1692, le siège malouin condamne aux galères à perpétuité trois religionnaires d'origine française que *Le François de la Paix* avait capturés à bord du navire hollandais *La Salamandre*. Peu après, les ordres de Louis de Pontchartrain tombent et commuent la sentence en faveur des accusés qui ont accepté d'abjurer et de s'engager dans la marine royale : « *l'intention de sa majesté est que [le jugement] soit exécuté à l'esgard du maitre qui est sorti du royaume après avoir fait abjuration et que vous le fassiez conduire a Rennes ou a Nantes pour y estre attaché a la première chaine qui y passera, et a l'esgard du chirugien et du matelot qui se sont fait instruire et ont fait abjuration, elle leur fait grâce et vous pouvez les mettre en liberté suivant l'ordre que vous trouverez ci-joint...* » (lettre du 12 novembre 1692, A.D.I.V., 9 B 201).

² - J. MEYER, « La seconde guerre de Cent ans », dans François BEDARIDA François CROUZET, Douglas JOHNSON,, *De Guillaume le Conquérant au marché commun*, Albin Michel, Paris, 1979, p. 155-189

³ - Au cours du procès engagé par l'amirauté de Saint-Malo contre les mutins du *Marquis de Guémadeuc*, un corsaire dont l'équipage s'est insurgé lors d'une relâche près de Roscoff en septembre 1704, Pontchartrain informe les magistrats qu'il a déjà reçu une lettre de l'armateur du navire et un mémoire collectif de négociants, inquiets des conséquences de cette mutinerie sur l'industrie de la course. Le ministre en appelle à la sévérité des juges malouins : « *il est de l'interet de l'Etat de ne pas laisser de pareilles actions impunies il est necessaire que vous fasiez de ces mutins un exemple capable de retenir les equipages des vaisseaux corsaires. Le roy m'a commandé de vous escrire d'examiner cette affaire avec attention et de la juger suivant la rigueur des ordonnances. Informés moi du jugement que vous rendrez afin que je puisse luy en rendre compte...* ». Fait rare dans ce genre d'affaires, les meneurs seront condamnés à la corde par l'amirauté de Saint-Malo (lettre du 5 novembre 1704 et sentence du 29 janvier 1705, A.D.I.V., 9 B 225).

⁴ - En mai 1724, les officiers de l'amirauté de Nantes instruisent le procès du capitaine du navire nantais *Le Saint-Charles* (80 tonneaux, 20 hommes d'équipage), accusé par son équipage de s'être rendu sans combattre à une goélette pirate (40 tonneaux, 12 hommes d'équipage) croisée à hauteur des Bermudes. La procédure est déclenchée par Maurepas qui résume l'affaire en ces termes : « *...Ce capitaine [...] a fait sa déclaration quil* .../...

loin. Probablement poussés à la magnanimité par le manque cruel d'officiers et de matelots expérimentés, les ministres choisissent bien souvent de renoncer aux peines qu'auraient normalement dû entraîner les poursuites engagées à leur demande. Selon les cas, ils font purement et simplement cesser les poursuites, ordonnent aux juges de rendre une sentence d'absolution ou choisissent symboliquement de laisser les amirautés prononcer une peine sévère, avant de faire gracier les accusés. Pour avoir tenté de désertier et de rejoindre les îles anglo-normandes, trois matelots britanniques engagés pour servir sur des corsaires malouins sont présentés à l'amirauté de Saint-Malo en novembre 1695. Après plusieurs mois de détention, ils seront condamnés aux galères puis graciés pour avoir accepté d'abjurer et de reprendre du service ¹. Particulièrement concerné par ces « crimes de guerre » des marins ou par le sort des protestants fugitifs, le ministre n'en délaisse pas pour autant les infractions maritimes portant plus classiquement atteinte au commerce et à la navigation. Alerté par les officiers de port, les commissaires de la marine ou d'influents marchands, le ministre adresse aussi ses ordres pour faire accélérer les poursuites engagées contre les pilleurs d'épaves ou les corsaires pilleurs de prises. Lors des poursuites engagées en 1708 contre les corsaires de *La Gentille* et *La Chasse*, du Havre, et *Le Natal*, de Saint-Malo, les armateurs obtiennent l'appui de Pontchartrain qui ordonne aux juges malouins de décréter le lieutenant responsable du rapatriement de la prise ².

avoit esté rencontré le 13 mars dernier [...] par un batteau forban quy luy a enlevé une grande partie de ses provisions, ses canons, ses armes et environ cent livres de poudre et autres munitions de guerre et qui luy a retenu un officier marinier, deux matelots et un nègre domestique. Il m'est revenu aussi que les officiers mariniens et matelots de ce Bâtiment avoient unanimement déclaré que ce capitaine n'avoit pas fait son devoir a la veue de ce forban qui estoit plus faible en equipage que luy et que sil avoit voulu se mettre en deffense et faire bonne contenance non seulement son navire n'auroit pas esté pillé mais il auroit pu se rendre maistre du forban, comme il convient de faire un exemple pour empescher que d'autres ne commettent une pareille lacheté jay cru devoir vous en donner avis afin que vous examiniez de près la conduite qu'a tenu ce capitaine et que vous fassiez les informations necessaires en pareil cas... » (lettre du 9 mai 1724, A.D.L.A., B 4940).

¹ - En novembre 1695, Louis de Pontchartrain ordonne à l'amirauté de Saint-Malo de poursuivre deux matelots britanniques (deux Irlandais protestants et un Anglais) accusés d'avoir tenté de désertier des navires corsaires malouins *Le Duc de Maine* et *Le Fidèle*. Récemment recrutés parmi les prisonniers de guerre, les trois hommes avaient tenté de gagner Jersey à bord de la chaloupe du *Duc de Maine* mais les vents les avaient rabattus sur la côte où une patrouille des Fermes les avait arrêtés par hasard. Condamnés aux galères à perpétuité par une sentence du 17 mai 1696, les trois hommes sont finalement graciés un mois plus tard « attendu le repentir qu'ils ont témoigné de leur faute et l'abjuration qu'ils ont faite de la religion protestante qu'ils professaient » (lettres de grâce du 20 juin 1696, A.D.I.V., 9 B 210).

² - A la demande des armateurs des navires corsaires *La Gentille* et *La Chasse*, du Havre, et *Le Natal*, de Saint-Malo, qui avaient pris en commun le navire anglais *L'Heureux Retour*, l'amirauté malouine engage des poursuites en mai 1708 pour expliquer la disparition d'une partie de l'or et des marchandises du bord (poudre d'or, 1.200 piastres, barils d'indigo...). Quatre mois après le début de l'affaire, Pontchartrain ordonne de procéder à l'interrogatoire du lieutenant du *Natal* chargé de rapatrier la prise (lettre du 13 septembre 1708, .../...

Section 2 : Le contrôle hiérarchique et juridictionnel du parlement de Bretagne

Si les tutelles ministérielle et amirale pèsent sur les épaules des officiers d'amirauté bretons, – surtout lorsqu'ils instruisent les crimes spécifiquement maritimes –, ceux-ci n'échappent pas pour autant au contrôle traditionnel du parlement de la province. L'édit de création du mois de juin 1691 prévoyait d'établir une Table de Marbre à Rennes. On le sait, ces dispositions ne plaisaient guère aux parlementaires et les offices de cette juridiction intermédiaire ne furent jamais levés. Au cours de leur siècle d'existence, les tribunaux maritimes bretons restent donc sous l'autorité directe de la cour souveraine. Lors de leur entrée en fonctions, les magistrats d'amirauté se présentent au parlement pour faire enregistrer leurs lettres de provision et être officiellement reçus. Dans le cadre de leur activité quotidienne, leurs jugements ressortissent nûment au parlement rennais. En matière pénale, le contrôle est double. Les parlementaires surveillent la bonne marche des instructions en cours et ils se prononcent en appel sur les jugements criminels définitifs prononcés par les amirautés

§ 1 – La tutelle du parlement sur les affaires en cours d'instance

Dans le but de rationaliser le fonctionnement de la justice et d'éviter les abus constatés par le passé, les ordonnances royales des XVI^e et XVII^e siècles ont donné aux parlements les moyens de contrôler les juridictions inférieures dès le stade de l'instruction préparatoire. Au dernier siècle de l'Ancien Régime, les officiers des justices subalternes sont tous placés sous la tutelle hiérarchique du parquet général de leur province qui peut leur donner des instructions précises en cours d'instance. L'autre moyen de contrôler les procédures en amont tient aux voies de recours que l'ancien droit offre aux parties pour contester la compétence ou les décisions du juge instructeur.

a) Les interventions du parquet général

Chargé de représenter le roi auprès de la Cour, le ministère public du parlement de Bretagne est dirigé par un procureur général, flanqué de deux avocats généraux et de plusieurs substituts¹. A l'exception de la période troublée de l'Affaire de Bretagne – où les fonctions

A.D.I.V., 9 B 235).

¹ - Voir Gustave SAULNIER DE LA PINELAIS, *Les Gens du Roi au Parlement de Bretagne 1553-1790*, Plihon et Hommay, Rennes, 1902, p. 26. A propos du rôle et du statut particuliers des substituts des procureurs généraux, voir Isabelle STOREZ-BRANCOURT, « Dans l'ombre de Messieurs les Gens du Roi : le monde des

.../...

de La Chalotais sont remplies par un avocat général –, le procureur général est le magistrat chargé d'appliquer la politique criminelle de la province. Il surveille notamment l'état des prisons et l'avancement des procédures pénales menées par les diverses juridictions répressives de Bretagne ¹. Pour éclaircir un point de droit ou engager les magistrats à respecter la réglementation royale et parlementaire, le procureur a deux options. Il peut user de son pouvoir hiérarchique et s'adresser directement aux officiers concernés. En cas d'échec de l'injonction, ou s'il préfère s'appuyer sur le pouvoir disciplinaire du parlement, il lui est également possible d'adresser une remontrance à la Cour pour obtenir un arrêt. S'il ne s'agit que d'une question particulière, la décision de la Cour n'aura qu'une portée limitée à l'affaire en cours. En revanche, si la question est d'ordre général, l'arrêt sur remontrance prendra la forme d'un règlement applicable à toute la province.

En matière maritime, ces arrêts de portée générale concernent pour l'essentiel la police des naufrages et la réglementation de la batellerie dans la province ². Nous avons notamment relevé un arrêt de règlement pouvant relever à la fois du droit maritime et du droit pénal. Il s'agit de l'arrêt du 3 juillet 1767 visant les « *bargers et conducteurs de barque* ». Sévère, cet arrêt avait été demandé par le parquet général pour lutter contre les détournements de marchandises commis par les bateliers de la Vilaine ³. Il prévoyait que les juges saisis de telles affaires pourraient instruire sommairement le procès des accusés et les faire attacher aux carcans de Rennes, Messac ou Redon. En 1769, cet arrêt discutable est invoqué par l'amirauté nantaise lorsqu'elle juge un barger de Vertou accusé d'avoir dérobé des barriques dans une cargaison de vin qu'il menait de Nantes à Couëron. Les juges le mentionnent dans leur sentence mais sans l'appliquer, puisqu'ils rendent un jugement de plus ample informé ⁴. Pour régler les questions d'ordre pénal, le procureur général semble donc avoir privilégié la correspondance directe avec les magistrats des amirautés, notamment les procureurs du roi locaux qui restent ses « substituts » auprès des sièges d'amirauté.

substituts », dans Jean-Marie CARBASSE (dir.), *Histoire du parquet*, P.U.F., coll. Droit et justice, Paris, 2000, p. 157-204.

¹ - Voir Marie-Yvonne CREPIN, « Le rôle pénal du ministère public : l'exemple du parlement de Bretagne », *ibid.*, p. 77-104.

² - Voir Romain BAREAU, *Les arrêts de règlement du parlement de Bretagne*, Thèse droit, Université de Rennes 1, 2 t., dactyl., 2000, p. 390 et s. et 171 et s..

³ - Remontrance du procureur général du 30 juin et arrêt de règlement du 3 juillet 1767 (A.D.I.V., 1 Bg 317). Voir Marie-Yvonne CREPIN, *Le contrôle du parlement de Bretagne sur l'administration de la justice*, Thèse Droit, dactyl., Université de Rennes, 1979, p. 367 ; Romain BAREAU, *op. cit.*, p. 390 et s.

⁴ - Sentence du 19 avril 1769 (A.D.L.A., B 4954).

Au début de l'instance, le parquet général peut ainsi rassurer les juges qui doutent de leur compétence. Après l'émeute frumentaire qui a éclaté sur les quais de Saint-Malo en septembre 1768, l'avocat général écrit au procureur du roi de l'amirauté de Saint-Malo pour confirmer que c'est bien à son siège d'instruire cette affaire apparemment prévôtale¹. Si les gens de justice locaux font des difficultés pour instruire un procès en cours, le procureur général peut jouer de son autorité pour tâcher de débloquer la situation. L'enquête menée en 1733 pour élucider le meurtre du bourgeois quimpérois Jean-Corentin Le Cerf en donne un assez bon exemple. Le corps ayant été retrouvé dans un marais salant de la paroisse de Locmaria, l'affaire revient à l'amirauté qui découvre que le frère de la victime pourrait être impliqué dans cette mort tragique. Propagée par la rumeur publique, cette version semble avoir affolé les magistrats et les avocats de Quimper qui se désistent tous pour ne pas avoir à continuer la procédure. Agacé par ces 23 déports successifs, le procureur général La Bédoyère obligera finalement l'avocat Guillaume Audouyn à instruire le procès. Celui-ci a déclaré être créancier et parent au troisième degré d'un juge de l'amirauté qui s'est déjà déporté, mais ces motifs ont été jugés « *très frivoles* » par le procureur général².

Théoriquement informé de l'évolution des procès par les courriers de ses « substituts » et par l'envoi périodique des procédures prévu par l'ordonnance de 1670³, le procureur général essaye aussi de faire accélérer d'autorité les affaires qui traînent inutilement en longueur. Lors du procès du capitaine du *Duc de Bretagne*, rencontré plus haut, le procureur général envoie une lettre comminatoire aux juges de l'amirauté de Nantes le 1^{er} octobre 1713. Constatant que les conclusions définitives du procureur du roi datent du 2 décembre 1710, il

¹ - Lettre de l'avocat général du 21 septembre 1768 (A.D.I.V., 9 B 322).

² - En juillet 1733, le procureur général écrit ainsi à son substitut auprès de l'amirauté de Quimper : « *J'ay reçu avec votre lettre, l'extrait de la procédure que vous avez commencée au sujet de l'homicide du Sr De Villemarie Le Cerf, et les déports des Juges de l'admirauté aussy bien que des avocats de Quimper. ceux des avocats sous pretexte qu'ils ont été consultés, me paroissent fondés sur une raison imaginée de dessein prémédité pour se dispenser de connoître de cette affaire ; mais le motif du Sr audouyn est très frivole, et je ne crois pas qu'il suffise pour l'exempter* ». Deux semaines plus tard, le refus persistant de l'avocat Audouyn agace La Bédoyère qui écrit au procureur du roi quimpérois : « *vous aurez soin de luy dire de ma part que s'il continue dans le refus qu'il fait jusqu'à présent, je feray rendre un arrest de commandement auquel il faudra bien qu'il obéisse, ou que je feray renvoyer cette affaire devant une autre admirauté pour estre instruite a ses frais, et a ceux de ses confrères qui n'ont pas de meilleures raisons que luy* » (lettres du 10 et du 24 juillet 1733, A.D.F., B 4453).

³ - « *Les greffiers des prévôtés et châtelainies royales, et ceux des seigneurs seront tenus d'envoyer par chacun an, au mois de juin et de décembre, au greffe du bailliage et sénéchaussée ou ressortissent leurs appellation médiatement ou immédiatement, un extrait de leur registre criminel dont leur sera baillé un décharge sans frais. Et ceux des bailliages, sénéchaussées et maréchaussées, seront tenus au commencement de chaque année, d'envoyer à notre procureur général, chacun dans son ressort, un extrait de leur dépôt* ». Ordonnance criminelle du mois d'août 1670, titre VI, article 19.

leur ordonne de terminer le procès en l'état et de juger l'accusé quoiqu'il soit absent ¹. En 1780, l'amirauté de Saint-Malo poursuit un journalier qui en a gravement blessé un autre en le frappant à coups de barre d'aspect sur le quai de la ville. La victime ayant finalement échappé à la mort, le procureur général ordonne de libérer l'accusé et de laisser le convalescent poursuivre son agresseur au petit criminel ².

Quoique l'ordonnance de 1670 ne l'ait pas expressément prévu, l'usage du parlement de Bretagne veut enfin que les procureurs généraux visent toutes les procédures ayant abouti à un jugement d'absolution, même celles pour lesquelles ni la parties civiles ni le procureur du roi de la juridiction n'ont interjeté appel. Imposée avant la libération effective des prévenus, cette ultime vérification est bien sûr un moyen d'éviter que des collusions entre les officiers des tribunaux inférieurs n'aboutissent à des parodies de justice. Pour n'avoir pas fait appel d'un jugement renvoyant hors d'accusation un matelot convaincu de s'être suicidé à Indret, en juin 1767, le procureur du roi de l'amirauté de Nantes reçoit ainsi un courrier de l'avocat général lui indiquant son intention de faire appel *a minima*. Selon ce dernier, il faut absolument contester une sentence dont les motifs « *iroient à absoudre tous les suicidés* » ³. Dans le même sens, le procureur général refuse son *vidi* au même siège vingt ans plus tard, après que les juges ont renvoyé hors-procès un voleur arrêté sur le port de Nantes ⁴. A l'inverse, les hauts magistrats peuvent aussi se montrer conciliants et accepter qu'une affaire criminelle soit classée sans plus de formes. En juin 1768, le remplaçant de La Chalotais ordonne ainsi au siège nantais d'élargir un garçon gabarrier soupçonné à tort d'avoir volé du blé sur le port ⁵. En 1781, on retrouve sur la grève d'Hirel le cadavre d'un soldat du régiment du Boulonnais enveloppé dans un sac et lesté aux pied par une pierre. L'information indique rapidement que la victime a été tuée en duel par un autre soldat du régiment et que son corps a été immergé au large par ses compagnons d'armes. Mis au courant de la situation, le procureur général écrit aux juges malouins pour les autoriser à abandonner les poursuites ⁶.

¹ - Lettre du procureur général du 1^{er} octobre 1713 (A.D.L.A., B 4937).

² - Lettre du procureur général du 30 décembre 1780 (A.D.I.V., 9 B 336).

³ - Lettre de l'avocat général du 7 septembre 1767 (A.D.L.A., B 4954).

⁴ - Lettre du procureur général du 18 septembre 1787 (A.D.L.A., B 4966).

⁵ - Lettre de l'avocat général du 7 juin 1768 (A.D.L.A., B 4954).

⁶ - Lettre du procureur général 19 octobre 1781 (A.D.I.V., 9 B 337).

b) Le jugement des contestations soulevées en cours de procédure

Sur remontrance des gens du roi, sur requête des parties civiles ou à la demande des accusés, le parlement est fréquemment appelé à trancher des contestations nées en cours d'instance. Au début d'un procès, une des questions les plus immédiates tient à la compétence du tribunal saisi. Parce qu'ils la craignent ou parce qu'ils pensent que les faits n'ont pas eu lieu sur le domaine maritime, certains justiciables tentent d'échapper à la justice de l'amirauté et demandent à être jugés par une autre juridiction. Injurié et frappé par deux habitants du Port-la-Vigne en mars 1777, l'exécuteur du comté nantais Victor Gasnier porte sa plainte à l'amirauté. En novembre, les défendeurs obtiennent finalement du parlement que la procédure soit renvoyée devant la juridiction de Bougon en Bouguenais ¹. Après avoir survécu à une tentative de meurtre sur la grève, le sénéchal de Plessix-Bertrand porte sa plainte au parlement en décembre 1699. La Cour renvoie son affaire vers les « *plus prochains juges royaux* », à savoir les officiers de l'amirauté malouine ².

Un autre moyen de contester la compétence consiste à prendre à partie les magistrats normalement appelés à juger la cause. Civile et théoriquement non suspensive ³, la procédure de prise à partie est aussi utilisée à des fins dilatoires pour freiner l'avancement d'un procès. Un juge pris à partie hésitera en effet à instruire de crainte d'être plus lourdement sanctionné si la Cour donne raison au justiciable. Comme l'atteste un courrier adressé à l'Amiral par le lieutenant général de l'amirauté malouine en octobre 1710 ⁴, les corsaires accusés de pillage y recourent souvent pour décourager leurs poursuivants, de même que les officiers majors

¹ - Arrêt de la Cour du 24 novembre 1777 (A.D.L.A., B 4960)

² - Arrêt de la Cour du 4 février 1700 (A.D.I.V., 9 B 219).

³ - Prévue par l'ordonnance de 1667, la prise à partie est une action civile en dommages-intérêts menée par un justiciable pour obtenir réparation d'un préjudice causé par la malversation d'un juge. Les moyens de prise à partie pouvant être reprochés aux officiers de justice sont le dol, la fraude, la concussion, la contravention aux ordonnances et l'erreur grossière. Voir M.-Y. CRÉPIN, *Le contrôle ...*, op. cit., p. 103 et s.

⁴ - A l'occasion de l'entrée en vigueur de l'édit du 31 août 1710 réformant la procédure des prises, le lieutenant général malouin Gouin de Beauchêne écrit à l'Amiral en ces termes : « Monseigneur, Depuis mon retour de Rennes ou j'ay été quinze jours j'ay reçu la lettre que vous m'avez fait l'honneur d'crire à messieurs les juges de l'admirauté de ce siège avec le Reglement du 31 aoust au sujet des pillages que nous ne manquerons pas d'observer régulièrement lorsqu'il viendra des prises [...] je vous assure Monseigneur que je me suis donné de grands mouvements pour réprimer le désordre qui se commet en cela et il m'en a couté mon argent a suivre des appellations avec prise a partie au Parlement de cette province pour avoir été trop rude à décréter ces fripons mesme des armateurs qui y avoient trempé et il n'est pas besoin que vous Monseigneur vous serviés a mon Egard des termes de punition pour m'obliger à faire mon devoir y étant porté d'honneur » (Lettre du 7 octobre 1710, B.N.F., Manuscrits, Fonds français 16731, f° 183).

accusés de meurtre ou de malversations. A ces prises à partie se mêlent également des appels visant les jugements préparatoires et interlocutoires. Loin devant les sentences ordonnant la question, – très rares –, les permis d’informer ou les décisions admettant la preuve de faits justificatifs, les décrets de prise de corps sont les actes les plus contestés devant la Cour. Détenus ou en fuite, les accusés visés par ces décrets plaident généralement l’irrégularité de la décision ou l’arrestation injustifiée. En obligeant la juridiction à envoyer une copie de la procédure à Rennes pour examen, ces appels sont une garantie pour l’accusé mais ils hachent l’instruction et retardent d’autant la bonne marche des procès criminels. Combiné à la prise à partie, c’est donc un moyen commode pour gagner du temps, décourager ses poursuivants et, peut-être, parvenir à un arrangement. Les corsaires malouins accusés de pillage, de désertion ou de mutinerie attaquent ainsi régulièrement les décrets obtenus contre eux par les armateurs. En 1691, les quatre meneurs de la mutinerie de *L’Intrépide* contestent le décret de prise de corps de l’amirauté malouine qui les maintient en prison ¹. Trois ans plus tard, le second et un volontaire du corsaire *La Ville de Saint-Malo* dénoncent devant la Cour le décret obtenu par l’armateur qui les accuse d’avoir pillé des lingots et de la poudre d’or à bord de la prise anglaise *Le Marchand de Chine* ². Même technique en 1777 pour l’un des escrocs à l’assurance qui avaient coulé le *Saint-Pierre* au large du Pouliguen quatre ans plus tôt. Le dénommé Mouillé a prudemment pris la fuite au moment du sinistre, mais il conteste à distance la prise de corps lancée contre lui par les juges de l’amirauté de Nantes ³.

Ces derniers exemples ne doivent cependant pas laisser penser que ces appels servent seulement les accusés cherchant à différer le jugement de leur procès. Les voies de recours donnent aussi aux parties les moyens de dénoncer la mauvaise volonté ou la négligence des juges à instruire leur affaire. Les épouvantables conditions de détention font des prisons d’Ancien Régime un endroit si dangereux que certains prévenus n’hésitent pas à s’adresser au parlement pour demander la passage à la phase de jugement. Les cas les plus fréquents restent néanmoins les requêtes des parties civiles demandant l’accélération des procédures. Quand elle est saisie de telles demandes, la Cour envoie un ou plusieurs arrêts commandant à

¹ - Arrêt de commandement de la Cour du 24 décembre 1691 (A.D.I.V., 9 B 200).

² - L’armateur du navire a porté plainte contre les deux accusés le 30 mars 1694. Sur appel des deux accusés décrétés de prise de corps, la Cour a ordonné à l’amirauté malouine d’envoyer la procédure à Rennes le 10 septembre 1695. L’affaire a été réglée à l’extraordinaire le 15 décembre 1696 et la sentence définitive a été prononcée le 25 mars 1697. Ralenti par l’appel interjeté contre les décrets, le procès a finalement mis près de trois ans à s’achever (A.D.I.V., 9 B 208).

³ - Lettre d’appel du 8 février 1777 (A.D.L.A., B 4959).

l'amirauté de lui envoyer la procédure en question. En 1693, la veuve d'un Irlandais tué sur la grève du Sillon l'année précédente saisit le parlement pour se plaindre de la lenteur des officiers malouins qui n'ont fait aucune démarche dans les deux mois suivant la sentence réglant le procès à l'extraordinaire ¹. S'il semble aux conseillers du parlement que les magistrats instructeurs peuvent malgré tout continuer de connaître de l'affaire, le parlement se contente de leur enjoindre de rendre « *bonne et brève justice* ». Veuve d'un matelot du *Pontchartrain* mort à Vera-Cruz en 1702, la Dame Danger obtient ainsi un arrêt commandant à l'amirauté malouine de terminer la procédure criminelle qu'elle a engagée contre le maître d'équipage du navire ². Après s'être battu sur le quai de la Fosse avec l'échevin Pierre Gilles Prudhomme, le négociant Jean Berouette porte plainte en novembre 1735, puis en février 1736, devant l'amirauté de Nantes qui refuse de lui accorder le permis d'informer. Au mois de mai suivant, la Cour enjoint aux juges nantais de procéder aux informations et de rendre bonne et brève justice ³. En revanche, quand l'inertie de l'amirauté compétente trahit une véritable déni de justice, le parlement peut évoquer l'affaire pour la confier à la juridiction royale la plus proche. Lors d'un contrôle effectué par la patache des Fermes au large de Saint-Malo, en juillet 1699, un des matelots de la barque de Guernesey *L'Aventure* tombe sous les balles des douaniers. Survenue en mer, l'affaire revient à l'amirauté de la ville dont certains membres possèdent aussi des offices du tribunal des Traités. Ce cumul explique probablement l'immobilisme des magistrats qui se contentent de dresser l'état du cadavre et d'entendre sommairement l'équipage de la patache. Constatant le refus de l'amirauté de continuer l'instance, la Cour renverra l'affaire devant les juges ordinaires de Dinan ⁴.

§ 2 – Les arrêts d'appel rendus par la Tournelle

Par delà la surveillance exercée en cours de procédure, l'appel des sentences définitives est le véritable outil du contrôle exercé par le parlement sur la justice de la province. Au civil et au petit criminel, l'appel est laissé à la discrétion des parties qui sont libres de saisir la Cour si le jugement de première instance ne leur convient pas. Pour les affaires relevant du grand criminel en revanche, l'ordonnance de 1670 a prévu l'examen en

¹ - Arrêt de commandement du 13 août 1693 (A.D.I.V., 9 B 201).

² - Arrêt de commandement du 5 septembre 1702 (A.D.I.V., 9 B 222).

³ - Arrêt de commandement du 31 janvier 1736 (A.D.L.A., B 4947).

⁴ - Arrêt de la Cour du 16 octobre 1699 (A.D.I.V., 9 B 216).

appel de toutes les sentences de première instance prononçant une peine afflictive ou infamante¹. Organisée par les gens du roi des tribunaux inférieurs qui louent les services des messageries pour acheminer à Rennes procédures et accusés, cette procédure d'appel automatique permet à la cour d'uniformiser la jurisprudence criminelle de la province. Avant de s'intéresser à cette politique répressive, il convient de préciser que la comparaison des archives d'amirauté et des procédures laissées par la Tournelle révèle quelques disparitions d'archives. Pour certaines des affaires jugées par les amirautés de Nantes, Vannes, Quimper et Saint-Malo, nous n'avons pas toujours retrouvé l'arrêt d'appel correspondant. A l'inverse, nous avons aussi trouvé quelques arrêts pris sur des procédures de première instance qui ont disparu des dépôts d'archives départementaux. Malgré ces hiatus, les archives de la Tournelle du parlement de Bretagne permettent de se faire une idée précise du contrôle opéré par l'institution sur le contentieux pénal des amirautés de la province.

Premier constat, une faible proportion de crimes spécifiquement maritimes remonte jusqu'au deuxième degré de juridiction. Après le pillage et l'incendie du navire nantais *La Parfaite*, naufragée à Trégunc en 1754, la Cour confirme la peine de mort prononcée par l'amirauté de Quimper contre l'un des pillards incendiaires². Condamné à la corde par l'amirauté de Vannes pour avoir servi sur un corsaire de Guernesey, Pierre Le Bourdieu est renvoyé *quousque* par le parlement en août 1784³. Ce sont là deux des rares décisions de la Cour intervenues dans le domaine pénal maritime. S'il est sollicité en cours d'instance pour trancher les prises à partie et les contestations portant sur les décrets, le parlement a en revanche peu d'occasions de contrôler les jugements définitifs pris par les amirautés en matière de désertions, de mutinerie ou de baraterie de patron. Combiné au contrôle direct des hautes autorités maritimes du royaume, le fort taux d'accommodements et d'abandons explique certainement l'absence d'arrêts rendus sur le fond.

Les crimes de droit commun constituant 80 % des affaires traitées par les amirautés, il n'est pas si surprenant que la Cour se cantonne à contrôler la punition des crimes ordinaires commis sur le domaine maritime. Elle intervient ainsi pour juger les appels interjetés par les

¹ - « si la sentence rendue par le juge des lieux porte condamnation de peine corporelle, de galères, de bannissement à perpétuité, ou d'amende honorable, soit qu'il y en ait appel ou non, l'accusé et son procès seront envoyés ensemble, et sûrement en nos Cours ». Ordonnance criminelle du mois d'août 1670, titre XXVI, article 6.

² - Arrêt de la Cour du 10 novembre 1758 (A.D.I.V., 1 Bg 308).

³ - Arrêt de la Cour du 19 août 1784 (A.D.I.V., 1 Bg 334)

gens du roi ou par les parties civiles en matière d'homicide. En 1682, la Tournelle renvoie « *hors de cour* » une veuve qui contestait la sentence de l'amirauté de Saint-Malo élargissant le charpentier de navire soupçonné d'avoir tué son mari à Terre-Neuve ¹. En 1749, la Cour maintient la peine de la roue infligée par l'amirauté de Quimper à un uxoricide de Plovan, mais elle corrige quelque peu le verdict en prévoyant qu'il sera étranglé une demi-heure après son supplice ². Sous le règne de Louis XIV et dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, les causes pénales d'amirauté les plus fréquemment envoyées au parlement sont les procédures faites aux voleurs arrêtés dans les zones portuaires de la province. Ce genre d'affaires illustre parfaitement le rôle modérateur classique joué par les parlements français au dernier siècle de l'Ancien Régime. Les cours souveraines, on le sait, font tout pour que les juges inférieurs appliquent à la lettre les ordonnances pénales. Elles se réservent ensuite le droit de réformer arbitrairement les peines normalement prévues par la loi royale. A de rares exceptions près ³, la Cour rennaise « corrige » généralement les sentences des amirautés dans le sens de la douceur. Condamné par le siège de Vannes aux galères à perpétuité en mai 1697, un soldat de marine surpris à voler dans un entrepôt du Port-Louis voit sa peine réduite à dix ans par la cour souveraine ⁴. En 1778, la sentence de l'amirauté de Nantes prévoyant la fustigation et la flétrissure d'un voleur arrêté sur le port est cassée. Les conseillers de la Tournelle décident qu'Yves Le Rémur sera renvoyé quant à présent « *toutes preuves subsistantes* » et que les portes des prisons lui seront ouvertes ⁵. Prenant vraisemblablement en compte les périodes de détention préventive, la Cour a pour habitude de raccourcir les peines de bannissement et de galères à temps ou de les remplacer par des peines de fouet et de carcan. De la même manière, les peines corporelles données en première instance sont elles aussi réduites ou effacées par des arrêts valant absolution.

¹ - Arrêt de la Cour du 8 janvier 1682 (A.D.I.V., 1 Bg 225).

² - Arrêt de la Cour du 17 mars 1749 (A.D.I.V., 1 Bg 291)

³ - Arrêté en septembre 1776 pour avoir volé de l'argent et des vêtements à bord des gabarres d'un batelier où il servait comme marinier, René Guillou est condamné par l'amirauté de Nantes à être fouetté par trois jours de marché et marqué de la lettre VV. En appel, l'avis du parquet général est suivi par la Cour qui condamne Guillou aux galères à perpétuité (Arrêt de la Cour du 23 décembre 1777, A.D.I.V., 1 Bg 327).

⁴ - Arrêt de la Cour du 15 juillet 1697 (A.D.I.V., 1 Bg 235)

⁵ - Arrêt de la Cour du 5 octobre 1778 (A.D.I.V., 1 Bg 328)

Section 3 : La justice retenue du roi

Source de toute justice pour les légistes des grands Capétiens, le roi de France reste jusqu'à la Révolution un monarque justicier. En référence au mythe du roi juge popularisé par Joinville et perpétué par Louis XIV, la doctrine distingue depuis longtemps la justice retenue de la justice déléguée aux tribunaux inférieurs et aux cours souveraines. Cette permanence du concept d'exercice personnel de la justice suprême se manifeste notamment par une institution, le Conseil du roi, et par une tradition régaliennne, le droit de grâce. Dans l'exercice de leur justice criminelle, les amirautés doivent – comme les autres juridictions – se soumettre aux décisions censées émaner du roi lui-même.

§ 1 – L'évocation au Conseil du roi des affaires sensibles ou sujettes à contestation

Sous l'Ancien Régime, le Conseil du roi est l'organe à travers lequel s'exprime la justice retenue du roi ¹. Au terme d'une spécialisation entamée depuis la fin du Moyen-Âge, c'est la formation du Conseil d'État privé (aussi appelé Conseil des parties) qui est véritablement devenue « *la Cour suprême de la monarchie* » ². Sous la présidence fictive du roi, – symbolisée par un fauteuil où il ne siège quasiment jamais –, ses membres se réunissent chaque lundi dans la chambre du Conseil pour étudier les diverses requêtes ayant pu atteindre le sommet de la pyramide judiciaire. En matière pénale, ils étudient notamment les démarches des justiciables réclamant l'évocation d'une affaire, les demandes de révision et les pourvois en cassation contre les décisions normalement insusceptibles d'appel. Au regard des archives criminelles, le Conseil fait ponctuellement confiance aux amirautés en leur confiant certaines affaires maritimes sensibles. A l'inverse, il arrive que les conseillers d'État préfèrent dessaisir les juges maritimes au profit de l'intendant ou, tout du moins, les placer dans une formation de jugement présidée par le commissaire départi.

¹ - Voir Michel ANTOINE, *Le Conseil du roi sous le règne de Louis XV*, Droz, "Mémoires et documents publiés par la Société de l'Ecole des Chartes", Genève-Paris, 1970, 669 p.

² - Philippe SUEUR, *op. cit.*, t. 2, p. 249.

a) *L'attribution aux amirautés de certains procès en premier et dernier ressort*

A la fois tribunal des conflits et cour de cassation, le Conseil d'État privé est présidé de fait par le Chancelier qui tâche d'uniformiser le droit et de réguler la pratique judiciaire du royaume. Dans le cadre de certaines affaires pénales, le Conseil a parfois recours aux services des juges d'amirauté pour instruire et juger des causes nécessitant une bonne connaissance du droit et du monde maritime. Pendant la guerre de la Ligue d'Augsbourg, les conseillers donnent tous pouvoirs à l'amirauté de Saint-Malo pour juger souverainement un marin normalement passible d'un conseil de guerre de la Royale. En 1691, puis en 1692, Jean Ballan s'est engagé dans la marine du roi mais ne s'est pas présenté à Brest où il devait embarquer. Reconnu au moment où il tentait de s'engager sur le corsaire *Le François d'Assise*, le déserteur est arrêté et renvoyé par le Conseil devant les officiers malouins qui le condamnent aux galères à perpétuité¹. Au cours de la guerre de Succession d'Autriche, le Conseil rend trois arrêts très rapprochés donnant compétence en premier et dernier ressort aux juges de l'amirauté de Saint-Malo pour juger les meneurs des séditions survenues à bord de *L'Heureux Navigant* (mutiné à Dunkerque, en juillet 1745)², de *L'Anonyme*³ et de *La Marie-Madeleine*⁴ (soulevés au Cap Fréhel, en mai et juin 1746). Dérogeant aux ordonnances des 25 mars et 15 novembre 1745 qui prévoyaient d'aligner le statut des corsaires sur celui des marins de la Royale, la cour suprême enlève aux Conseils de guerre trois procès qui auraient du leur revenir en vertu des textes récemment promulgués⁵. Ces décisions s'expliquent peut-

¹ - Originaire de Plévenon, Jean Ballan s'est engagé dans la marine royale une première fois en 1691 auprès du commissaire de la Marine de Saint-Malo. Il a bien reçu des avances du sieur Duguay mais ne s'est pas présenté à Brest. L'année suivante, il a signé un contrat équivalent auprès du commissaire de la marine de Saint-Brieuc, reçu les mêmes avances sans plus honorer son engagement. Intéressé par les fortes avances offertes aux marins pour embarquer sur les corsaires, il s'est engagé en 1693 sur *Le François d'Assise*. Doublement déserteur de la marine royale, il a pris la précaution de donner le faux nom de François Guyot, d'Erquy. Malheureusement pour lui, il a été reconnu par le commissaire des classes malouin et jeté en prison. Bien que la désertion de la Royale en temps de guerre soit normalement passible d'un Conseil de guerre militaire, le Conseil du roi a confié l'affaire aux juges malouins qui l'ont condamné aux galères à perpétuité, conformément aux dispositions de l'ordonnance de 1689 (sentence du 17 juin 1694, A.D.I.V., 9 B 206).

² - Arrêt du Conseil du 18 juillet 1745 (A.D.I.V., 9 B 296).

³ - Arrêt du Conseil du 18 mai 1746 (A.D.I.V., 9 B 298).

⁴ - Arrêt du Conseil du 18 juillet 1746 (A.D.I.V., 9 B 298).

⁵ - « *Lesdits officiers-mariniers, matelots & novices, levés pour le service desdits vaisseaux, qui ne se rendront pas dans le port où ils seront armés, avant le départ desdits vaisseaux, & ceux qui les abandonneront sans congé avant la fin de la campagne, seront traités comme les déserteurs des vaisseaux de sa majesté, & condamnés comme tels aux galères perpétuelles, conformément à ce qui est porté par l'ordonnance du 15 avril 1689, pour la police des ports et arsenaux de marine. Veut sa majesté que toutes les autres dispositions* .../...

être par la difficulté pratique de transférer les prisonniers vers un port de guerre. Toutefois, les trois jugements rendus par l'amirauté de Saint-Malo indiquent plutôt une volonté de modérer la répression envers les corsaires. L'ordonnance de 1689 prévoyant les galères à perpétuité pour les déserteurs et la mort pour les mutins de la Royale, les peines de fouet et de carcan infligés aux quelques meneurs s'apparentent plus aux châtiments habituellement prévus pour les mutins de la marine marchande. En dépit de la sévérité affichée par les ordonnances de 1745, la monarchie peine donc une fois de plus à appliquer ses lois à des marins trop essentiels à la poursuite de la guerre de course. Un dernier exemple de l'intervention du Conseil des parties nous est fourni par les archives de l'amirauté de Nantes. Après que des assureurs ont mis à jour une gigantesque escroquerie à l'assurance touchant au moins six navires coulés en 1785, l'amirauté de Dunkerque est désignée pour juger cette affaire en premier et dernier ressort ¹. Le Conseil intervient alors pour départager les amirautés des différents ports touchés par l'escroquerie qui, sans cela, auraient instruit l'affaire chacune de leur côté.

b) Le renvoi vers l'intendant des causes litigieuses ou sabotées par les amirautés

Si l'intendant reste à l'écart des procès où le travail des juges maritimes satisfait le pouvoir, il demeure en revanche un instrument efficace pour encadrer ou remplacer les juges d'amirauté lorsque la nature du crime ou le comportement des officiers laisse craindre des abus ou des lenteurs. Nous avons ainsi relevé six procédures où l'intendant de Bretagne se substitue aux juges d'amirauté et préside au jugement final d'un procès sensible. Comme ses homologues des autres régions, – et peut-être même plus dans une province aussi jalouse de ses droits et privilèges –, celui-ci ne s'impose jamais de sa seule autorité aux officiers de justice locaux. L'intendant s'arrange généralement pour se faire attribuer la procédure litigieuse en vertu d'un arrêt du Conseil du roi qu'il a lui-même sollicité ². Le commissaire

*portées par ladite ordonnance sur la police qui doit être observée dans ses vaisseaux, & pour la punition des crimes & délits commis par leurs équipage, soient exécutées à l'avenir, à l'égard des officiers-mariniers, matelots, soldats et autres gens de mer, embarqués dans les vaisseaux et autres bâtiments qu'elle aura accordés à ses sujets pour faire la course ; à l'effet de quoi elle autorise les conseils de guerre qui sont assemblés dans les ports & arsenaux de marine, à juger les déserteurs desdits vaisseaux & autres bâtiments, & ceux qui seront prévenus d'autres crimes & délits ; leur attribuant, pour lesdits jugemens, toute cour, juridiction & connoissance, & icelles interdisant à toutes ses cours & autres juges. » Ordonnance du 15 novembre 1745, articles 3 et 4. Voir également VALIN, *Nouveau commentaire...*, *op. cit.*, p. 234-235.*

¹ - Arrêt du Conseil du 22 janvier 1786 (A.D.L.A., B 4965).

² - Voir Colette BROSSAULT, *Les intendants de Franche-Comté 1674-1790*, éd. La Boutique de l'Histoire, Paris, .../...

départi s'immisce ainsi aux côtés des officiers d'amirauté pour juger les procès criminels sur lesquels le roi et les ministres entendent garder un contrôle direct. En 1698, l'intendant juge avec les officiers de l'amirauté de Nantes un capitaine de navire et ses complices coupables de baraterie frauduleuse¹. Quelques années plus tard, son successeur refuse d'abandonner à cette même amirauté une procédure engagée contre des employés des Fermes accusés d'avoir abattu un batelier dans des conditions mystérieuses²

La décision d'associer ou de substituer l'intendant aux juges maritimes n'est cependant pas toujours liée au caractère sensible du crime. Dans certains cas, c'est l'attitude suspecte des magistrats qui amène le pouvoir à retirer aux juges d'amirauté une affaire qu'ils ont commencée. Les dysfonctionnements des procédures ouvertes après les naufrages du *Saint-Louis*, échoué à Notre-dame de Monts en 1729, et de *La Marie*, drossée à la côte de Tréguennec en 1733³, nous renseignent tant sur les travers des juges maritimes d'Ancien

1999, p. 147 et s. ; Annette SMEDLEY-WEILL, *Les intendants...*, *op. cit.*, p. 223 et s.

¹ - Quoique nous n'ayons pu trouver la procédure elle-même, deux affaires connexes mentionnent le jugement du 5 décembre 1698 rendu en dernier ressort par l'intendant Béchameil de Nointel, les officiers de l'amirauté de Nantes et le nombre complémentaire de gradués requis par l'ordonnance de 1670. Le procès visait le capitaine René Arnaud et ses complices, accusés de baraterie de patron et condamnés aux galères par la formation conjointe. Les archives de l'amirauté de Nantes ont gardé la trace des recherches engagées par le siège en mai 1699, après que le dénommé Arnaud a faussé compagnie aux messagers qui le transféraient à Rennes où il devait être mis à la chaîne (remontrance du procureur du roi de l'amirauté de Nantes du 12 mai 1699, A.D.L.A., B 4934). Plus surprenant, les juges de l'amirauté malouine interrogent en août 1699 un batelier français arrêté alors qu'il tentait de passer cinq religionnaires aux îles anglo-normandes. Ses papiers et son passeport portent le nom de Levergne mais le marinier s'appelle en fait Pierre Faure et il est l'un des hommes condamnés aux galères en même temps que le capitaine Renaud. A la demande expresse de l'intendant, il est transféré aux prisons de Nantes pour y rejoindre la chaîne des galériens (lettre de l'intendant de Bretagne du 12 août 1699, A.D.I.V., 9 B 216).

² - Le 4 mars 1713, la veuve d'un batelier nommé Pierre Perron dépose un « *dénoncy en forme de plainte* » au siège de l'amirauté de Nantes. Elle réclame que le procureur du roi poursuive les employés de la patache des Devoirs qui ont abattu son mari au cours de la course-poursuite qui s'est déroulée sur les eaux du Port-au-*vin* dans la nuit du 1^{er} au 2 mars. Le 6 mars, les officiers d'amirauté effectuent une descente sur les lieux où une information sommaire leur apprend que des juges du présidial commis par l'intendant ont déjà réalisé les premiers actes d'instruction. Refusant de s'avouer vaincus, ils font exhumer et visiter le cadavre qui a déjà été autopsié et enterré au cimetière de l'église Sainte-Croix quatre jours plus tôt. Le jour même, le conseiller du présidial Jean Blon signifie au greffe une copie de l'arrêt du Conseil du roi du 15 décembre 1712 qui attribue à l'intendant de Bretagne Ferrand de Villemilan, pour un an, toutes les causes civiles et criminelles liées aux grands et petits Devoirs du comté nantais. En dépit de cette semonce, le siège continue d'entendre des témoins pendant quatre jours et découvre que le directeur des Grandes Entrées de Nantes a promis de l'argent et des lettres de pardon à l'un des matelots de la patache des Devoirs pour qu'il endosse la responsabilité du crime. Le 10 mars 1713, l'amirauté nantaise décrète de prise de corps le directeur et quatre autres employés des Devoirs impliqués dans ce mystérieux homicide. Les juges maritimes ne pourront cependant pas continuer leurs investigations. Sous la pression, ils se soumettent finalement aux décisions de l'intendant qui leur ordonne à deux reprises de cesser d'informer (ordonnances de l'intendant de Bretagne des 9 et 26 mars 1713, B 4938).

³ - Le 26 décembre 1733, le navire nantais *La Marie* sombre au large des côtes de Tréguennec, en Cornouaille. Les débris de l'épave et les effets de la cargaison (huile, savon...) sont en grande partie pillés par les riverains du lieu et des paroisses environnantes. Dès leur arrivée, les officiers de l'amirauté de Quimper

.../...

Régime que sur les méthodes employées par la monarchie pour contourner les officiers de justice partiaux, indolents ou trop soucieux des revenus de leur charge. La lenteur des investigations et la qualité des accusés impliqués dans le pillage ou le recel des effets du *Saint-Louis* révèlent tout d'abord la solidarité des juges de l'amirauté de Nantes avec les notables bas-poitevins, parmi lesquels figurent en bonne place leurs homologues du siège des Sables d'Olonne et plusieurs gens de justice locaux. La négligence des juges quimpérois chargés de retrouver les pillards de *La Marie* illustre les liens coupables qui unissent parfois les magistrats d'amirauté à leur pays et à leurs administrés. Censée lutter contre ces abus, la justice de l'intendant n'est toutefois pas la panacée contre la corruption ou l'immobilisme des juges maritimes. Le commissaire départi n'ayant évidemment pas le temps d'instruire en personne les affaires criminelles qu'on lui confie, il commet à cet effet ses subdélégués ou des gradués locaux qui sont eux-mêmes officiers de justice et, partant, socialement proches ou alliés des officiers incriminés¹. En choisissant parmi les robins du lieu ses assesseurs et les commissaires chargés de l'instruction des procès, l'intendant ne parvient jamais totalement à

commencent bien les procédures habituelles en cas de sinistre mais, en dépit des déprédations avérées, ils mènent sans zèle le volet pénal de l'instruction. A la demande des armateurs exaspérés, les influents consuls nantais s'adressent à Maurepas pour dénoncer la lenteur des poursuites criminelles. Deux mois après le naufrage, un arrêt du Conseil du roi du 27 février 1734 renvoie l'affaire devant l'intendant de Bretagne Des Gallois de La Tour. Celui-ci décide alors de confier l'instruction de l'affaire au subdélégué de Quimper, qui n'est autre que le second lieutenant de l'amirauté. Celui-ci refuse la commission et l'intendant doit finalement confier cette tâche au sénéchal et subdélégué d'Hennebont (ordonnance du 15 avril 1734). Sitôt prévenus de cette nomination, les consuls adressent au nouveau commissaire un courrier dont certains passages révèlent les raisons de l'éviction des premiers juges : « *Mgr le Comte de Maurepas ayant fait une grande attention au malheur des intéressés, à la négligence des officiers de l'amirauté de Quimper et aux dangereuses conséquences pour le commerce qui résulteroient de l'impunité des coupables, il a rendu compte au roy de toutes ces choses. Sous son rapport, S.M. a estimé que pour accélérer la restitution des effets sauvés du naufrage et la punition de ceux qui les recèlent, Il étoit nécessaire d'en ôster la connoissance à tous ceux qui par des liaisons de sang ou d'intérêt pouvoient avec quelque apparence être soupçonnés d'avoir fait grace aux coupables [...]. Nous vous avouons, Monsieur, que la nomination que l'intendant nous marque avoir faite d'un subdélégué attaché peut être au païs par des liens de sang et d'intérêt pareils à ceux qui ont arrêté Mrs les juges de l'amirauté au milieu de leur course nous causa d'abord quelque inquiétude. Mais nous fumes entièrement rassurés quand on nous apprit que c'estoit vous, Monsieur à qui cette commission d'adessoit en qualité de subdélégué [...]. M. Marias negociant au Pont-Labbé chargé des affaires de ce navire nous a confirmé la vérité de ces témoignages en poussant encore plus loin le rapport avantageux qu'il nous a fait des grandes qualités qui vous distinguent si avantageusement du commun des juges dans le païs...* » (lettre du 20 avril 1734, A.D.F B 4344).

¹ - Au cours de la procédure déclenchée par le naufrage du navire *La Marie*, évoquée plus haut, l'attitude du sénéchal et subdélégué d'Hennebont commis pour remplacer les lieutenants d'amirauté quimpérois oblige à douter de l'indépendance et de l'efficacité des procédures attribuées à l'intendant par le Conseil. Sitôt nommé, le sieur de Boisangers adresse au procureur du roi de l'amirauté de Cornouaille un courrier qui en dit long sur les relations qu'il entretient avec les officiers écartés par le Conseil : « *vous ne serés pas fâché quelle [la commission] soit tombée entre mes mains, ie nagiray que de concert avec vous ie ne me serviray que de personnes que vous voudrés bien me donner enfin iray seul et ie conte beaucoup sur vos bontés : ie me renderay a quimper mardy ou mercredy vous serés mon guide et mon soutien avec un aimable contsort on se segare point et on ne bronche jamais* » (lettre du 22 avril 1734, A. D. F. B 4344).

échapper aux réseaux et aux solidarités locales qui continuent à peser de tout leur poids sur la solution judiciaire des crimes qu'il juge sur attribution du Conseil.

§ 2 – La clémence du souverain

Le droit de grâce est une prérogative classique remontant aux premiers temps de la monarchie française. Consacrant l'adage selon lequel « le roi est maître de ses grâces », l'ordonnance de 1498 (art. 70) officialise cette pratique indissociable du pouvoir justicier du monarque. Quelques décennies plus tard, l'ordonnance de Villers-Cotterêts précise quels sont les crimes effectivement pardonnables et organise la procédure à suivre pour obtenir les diverses formes de grâce dispensées par le souverain (lettres d'abolition, de rémission et de pardon antérieures au jugement, lettres de rappel, de commutation ou de réhabilitation postérieures à la condamnation) ¹. Les demandes de grâce émanent généralement d'accusés coupables d'homicide. Comme le rappelle l'ordonnance du 3 décembre 1683, la procédure à suivre diffère toutefois en fonction de la gravité du crime. En cas d'homicide involontaire ou commis en état de légitime défense ², la rémission est dite de droit et l'octroi des grâces a depuis longtemps été abandonné aux justices déléguées. Les impétrants sont alors autorisés à demander leurs lettres de rémission auprès des petites chancelleries rattachées aux parlements. Pour garder un contrôle effectif de la répression des homicides préterintentionnels, le roi interdit d'en demander grâce aux petites chancelleries provinciales. Un meurtre simple ne peut théoriquement faire l'objet d'une grâce royale que si son auteur se pourvoit devant la Grande Chancellerie. Enfin, comme le duel, le rapt avec violence ou le meurtre des naufragés, l'assassinat reste un crime juridiquement irrémissible.

Les archives criminelles des amirautés de Nantes, Vannes, Quimper et Saint-Malo sont un échantillon utile pour discuter de la clémence royale sous l'Ancien Régime. Sur les 151 accusés poursuivis pour homicides et effectivement jugés par les amirautés précitées, 29 ont bénéficié de lettres de rémission, soit près d'un sur cinq. Commis en mer, aux colonies ou sur les lieux de travail des habitants du littoral, les homicides jugés par les amirautés sont pour partie des homicides involontaires dont la rémission ne pose guère de problèmes. En

¹ - Voir Jacques FOVIAUX, *La rémission des peines et des condamnations, droit monarchique et droit moderne*, P.U.F., Paris, 1970, p. 50 et s.

² - Selon Du Rousseaud de la Combe, quatre types d'homicides peuvent faire l'objet de la clémence du roi : l'homicide casuel (pur accident, cas fortuit), l'homicide nécessaire (défense de ses biens, de sa vie ou de celle des siens), l'homicide par imprudence (sans mauvais dessein) et l'homicide volontaire simple (non prémédité, commis dans la chaleur d'une rixe). Voir DU ROUSSEAUD DE LA COMBE, *op. cit.*, p. 72 et s.

novembre 1740, l'amirauté de Vannes entérine par exemple les lettres de rémission obtenues par un armurier du vaisseau *La Renommée* de la Compagnie des Indes. Pendant le voyage retour, Vincent Carelle a accidentellement tué le matelot québécois Jean Loiseau en nettoyant le fusil à deux coups du capitaine ¹. Les causes les plus litigieuses ont trait aux violences mortelles qu'infligent parfois les officiers navigants aux matelots placés sous leur autorité. Les auteurs des coups poursuivis par les parties civiles ou par les gens du roi prennent généralement la fuite pour tâcher d'obtenir des lettres de rémission. Considérant visiblement l'insubordination comme un fait justificatif, la Grande Chancellerie accueille avec bienveillance les arguments des requérants. Le roi gracie les gradés qui maltraitent leurs subordonnés, même lorsqu'ils utilisent pour cela une arme mortelle. Après avoir tué un matelot qui refusait de remonter à bord lors d'une escale à Belém, un enseigne du navire corsaire *Le Faucon* obtient le pardon du roi en février 1697 ². Dans le même ordre d'idées, un lieutenant du négrier *La Gloire* se présente à l'amirauté de Nantes en juin 1747 avec les lettres de rémission que lui a décernées la Grande Chancellerie. Après avoir transigé avec la veuve, il est parvenu à obtenir le pardon du roi pour la mort d'un matelot qu'il a battu lors de la traite sur les côtes d'Afrique ³. Quand le meurtre est difficilement excusable, certains préfèrent éviter l'étude trop pointilleuse de leur affaire par les maîtres des requêtes. Une lettre de Louis de Pontchartrain datée de décembre 1704 lève le voile sur une pratique douteuse de la petite chancellerie de Rennes. Le Chancelier y blâme sévèrement les secrétaires du roi de la petite chancellerie près le parlement de Bretagne pour des lettres de rémission qu'ils viennent de sceller. Dépassant leur fonctions de rémission des homicides involontaires ou justifiés par la légitime défense, ces lettres ont apparemment gracié deux officiers majors coupables d'avoir battu à mort un marin de leur navire ⁴.

¹ - Sentence d'entérinement du 19 novembre 1740 (A.D.M., 9 B 247).

² - L'enseigne Jean-Baptiste Boudier s'était disputé avec le matelot Jean Lemeau qui refusait de remonter à bord après s'être enivré à terre. Les deux hommes s'étaient battus dans le canot qui devait les ramener à bord et l'officier avait fini par tuer le matelot récalcitrant d'un coup d'épée. Il avait ensuite pris la fuite et fait adresser son placet à la Grande Chancellerie par l'intermédiaire du consul français de Lisbonne (lettre de grâce et de rémission du mois de février 1697, A.D.I.V., 9 B 212)

³ - Sentence d'entérinement du 5 juin 1747 (A.D.L.A., B 4950).

⁴ - Malgré nos recherches, nous n'avons pas retrouvé l'affaire évoquée par cette lettre trouvée à la Bibliothèque Nationale. Visiblement agacé par l'événement, le Chancelier s'adresse aux secrétaires du roi en ces termes : « *Messieurs, J'apprens que que la chambre de la Tournelle du parlement a entériné depuis peu des lettres de rémission obtenües en la chancelerie par deux capitaines d'un vaisseau marchand qui avoient si fort maltraité un matelot pour avoir désobey a leurs ordres qu'il estoit mort des coups qu'ils luy avoient donné. Le cas pouvoit estre gracieable, si les choses se sont passées de la manière dont on me l'a exposé. Mais ie ne vois rien qui ait pu vous donner lieu de croire que vous fussiez en droit de sceler de semblables lettres. La* .../...

Les poursuites engagées contre les mutins, les déserteurs et les protestants montrent également que la grâce royale ne prend pas toujours la forme de lettres de rémission. En relâchant la plupart des marins séditieux pour ne garder que les meneurs des mouvements de révolte, les armateurs, les commissaires de la Marine et les officiers d'amirauté gracieusement implicitement des dizaines d'hommes initialement emprisonnés par les archers et les soldats de marine. Lors des procédures faites aux huguenots fugitifs ou capturés sur les prises, la clémence royale ne prend pas non plus la forme d'une lettre de rémission ou de pardon. Le courrier du secrétaire d'État à la Marine ordonnant la relaxe est la seule grâce explicitement invoquée par les juges dans les sentences de cette nature. Si l'on se rappelle la forte proportion de poursuites pour homicide restées inachevées ou terminées par une sentence valant absolution (renvoi hors d'accusation, hors-procès, réception en procès ordinaire...), l'évaporation des affaires d'homicide du stade de la plainte à celui de l'appel au parlement suppose une forme de grâce officieuse. Laxisme ou adaptation de la répression aux réalités du monde maritime, ces pratiques clémentes ou conciliatrices constituent quoi qu'il en soit un détournement du droit de grâce royal par les justices déléguées.

déclaration du 3^e décembre 1683 qui doit être une loi inviolable pour vous, Deffend aux chanceleries établies pres les cours supérieures de sceler aucune remission si ce n'est pour les homicides involontaires, ou pour ceux qui sont commis dans la nécessité d'une Legitime Deffense [...] Vous devés prendre garde qu'on n'en scèle plus de semblables à l'avenir autrement je serois obligé de Remédier à un aussi grand abus et de réprimer avec toute la sévérité convenable en pareil attentat » (lettre du 27 décembre 1704, B.N.F., Manuscrits occidentaux, Fonds français, 21141 f° 472-473).

CONCLUSION

L'objectif assigné au début de cette étude était de déterminer s'il fallait voir dans la justice criminelle des amirautés une nouvelle contrainte pesant sur les gens de mer et les habitants du littoral ou s'il s'agissait, au contraire, d'un privilège de juridiction favorable aux populations bordières. Deux phénomènes relevés au cours de nos recherches démontrent que cette justice s'efforce paradoxalement de rendre inopérante la plupart des dispositions pénales de l'ordonnance.

Premier constat révélateur, la proportion d'affaires criminelles restées inachevées est très élevée. Avec près de 60 % de procédures interrompues sur l'ensemble de la période étudiée, les archives des sièges de Nantes, Vannes, Quimper et Saint-Malo montrent l'absence d'opiniâtreté des parties poursuivantes et des magistrats appelés à mettre en œuvre la justice criminelle des amirautés. Qu'elle soit due à la démotivation des plaignants, au grand nombre de transactions ou à l'immobilisme des magistrats, le taux d'affaires pénales restées sans jugement est toutefois trop important pour être le fruit du hasard. Il s'agit d'une clémence qui, sans dire son nom, contribue à laisser passer entre les mailles du filet la plupart des délinquants coupables de crimes maritimes. Trop systématiques, les sévères dispositions répressives des textes royaux sont détournées par les juges et par les parties. Comme l'on peut le voir en matière de pillage de bris ou de désertion, les juges s'accordent pour ne pas appliquer à des phénomènes endémiques les terribles articles de l'ordonnance de 1681. Refusant un texte qu'ils jugent dur et inadéquat, magistrats et justiciables préfèrent recourir à des moyens détournés, jugés plus efficaces et moins pénalisants pour l'économie maritime du pays.

Deuxième constatation, les accusés encourant normalement des peines afflictives et infamantes bénéficient globalement d'une mansuétude étonnante de l'ensemble du système judiciaire. En première instance, les juges de rigueur que devraient être les officiers d'amirauté prononcent des sentences définitives souvent clémentes au regard des textes en vigueur. Ajouté au grand nombre de procédures interrompues, le pourcentage de jugements valant absolution prononcé en matière de crimes graves (homicides, vols, mutineries, pillages de bris collectifs...) a pour conséquence de faire tomber la répression effective à un niveau proche de l'impunité. La tendance est d'ailleurs confirmée et amplifiée par les arrêts du parlement de Bretagne. Si la Cour rennaise contribue à faire accélérer certaines procédures en

poussant les amirautés à rendre « bonne et brève justice », les appels sur les jugements interlocutoires semblent aussi avoir permis d'en enterrer d'autres. En outre, les arrêts de la Tournelle rendus sur les sentences définitives interviennent souvent pour modérer les quelques peines sévères rendues par les amirautés.

Pour résumer, l'on peut dire que la modération de la justice criminelle des amirautés se manifeste de deux manières : les interruptions en cours de procédure sont légion et les jugements prononcés sont rarement aussi sévères que le voudrait la législation. Confirmant l'idée que les gens de mer et les habitants du littoral français jouissent effectivement d'un privilège de juridiction pénale, ce laxisme apparent s'explique par trois facteurs principaux.

Le premier de ces facteurs est, selon nous, la permanence des conceptions privatistes dans la répression des crimes graves. Particulièrement sensible dans les affaires de meurtres commis en mer ou sur la grève, la force des habitudes conciliatrices s'étend aussi aux délits propres au monde maritime. Quoique l'ordonnance de la marine de 1681 considère le pillage d'épaves, la désertion, la mutinerie ou le pillage des prises comme des infractions majeures méritant des peines corporelles, les amirautés n'appliquent qu'exceptionnellement les articles correspondants du code maritime de Colbert. Les parquetiers des amirautés bretonnes négligent bien souvent de s'emparer de ces affaires qui, pourtant, lèsent l'ordre public maritime qu'ils ont pour mission de défendre. Ils préfèrent ne pas grever le domaine royal et attendent que les capitaines ou les armateurs, – souvent fortunés et solvables, il est vrai –, prennent à leur charge le procès des marins ou des riverains qui les ont lésés. Ces procès semblent alors régis par une procédure accusatoire menée par de puissants demandeurs. Avec ou sans l'accord des juges, les armateurs décident de l'emprisonnement des accusés, passent des transactions et se désistent quand ils obtiennent les restitutions demandées. Le justice royale n'a alors plus qu'à entériner la solution privée choisie par les accusateurs en cessant simplement les poursuites, ou en prononçant un jugement de relaxe ou d'absolution.

Une deuxième explication tient à l'absence de barrières entre les notions de police et de justice maritimes. Pour les contemporains, la répression de la criminalité maritime est finalement plus un pan de la police maritime qu'un domaine particulier de la justice pénale. L'absence de missives du Chancelier et les interventions des commissaires de la Marine et des Phélypeaux dans les archives criminelles d'amirauté le montrent assez. Cette idée se traduit concrètement par un traitement « par voie de police » de nombreuses infractions maritimes. A l'exception des courtes périodes où l'État accroît ponctuellement la répression par souci d'exemplarité, les auteurs de meurtres préterintentionnels, les riverains pilleurs de bris, les déserteurs et autres corsaires pilleurs de prises n'écopent souvent que de simples peines

d'amende, d'aumône ou de restitution. La détention préventive est un autre substitut au procès pénal abouti. Dans un grand nombre de cas, les interruptions en cours de procédure et les jugements renvoyant les accusés hors procès ou hors d'accusation interviennent au terme de plusieurs semaines de prison. En l'occurrence, les amirautés ne font pas vraiment preuve de faiblesse, elles estiment que l'enfermement a joué le rôle punitif d'une simple peine de police et qu'il est temps de remettre en liberté un accusé suffisamment châtié.

Le troisième facteur tient certainement au cruel manque de gens de mer dont souffre la France au cours de la période étudiée. Les travaux des historiens de la marine ont depuis longtemps prouvé le déficit chronique en marins qui frappe le pays et le désavantage par rapport aux nations maritimes concurrentes telles que la Grande-Bretagne et les Provinces-Unies ¹. Cette faiblesse est le talon d'Achille de l'État royal et la cause d'un apparent paradoxe institutionnel. D'un côté, l'ordonnance de la marine de 1681 prévoit une sévère répression contre les divers délinquants du monde maritime. De l'autre, la marine royale manque tellement de bras que ses officiers de plume font tout pour éviter de perdre les marins classés, quitte à couvrir certains agissements illicites de leurs recrues. A bien des égards, la Royale peut apparaître comme un sanctuaire pour les marins désirant se faire oublier et échapper à une peine prononcée par une amirauté. Les jugements constatant l'absence d'un accusé « au service du roi » (défaut, contumace, « *tardé de faire droit* ») marquent souvent la fin du procès pour l'absent. On touche là un des aspects les plus intéressants de la question. Sachant qu'un grand nombre d'affaires criminelles de la marine marchande sont triées en amont par les commissaires de la Marine, il semble que la justice pénale des amirautés soit aussi un épouvantail judiciaire au service des recruteurs de la Royale. Quand ils sont inquiétés par le juge civil, les marins peuvent trouver le salut dans la fuite et se réfugier sur les vaisseaux du roi où personne n'ira les chercher. Privilège de juridiction permettant d'adoucir la répression visant les gens de mer, cette justice criminelle d'amirauté apparaît aussi comme un repoussoir servant à rabattre vers la Royale une partie des marins français.

Avant de refermer le volet de la justice pénale maritime, il convient de dire quelques

¹ - Voir Jean MEYER, « Les problèmes de personnel de la Marine de guerre française aux XVII^e et XVIII^e siècles » dans Jean-Claude HOCQUET (dir.), *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest*, Colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984, publ. *Revue du Nord*, 1986 ; Timothy J.-A. LE GOFF, « Les gens de mer devant le système des classes (1755-1769) ; résistance ou passivité », *ibid.* ; du même, « L'impact des prises effectives par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII^e siècle », dans Martine ACERRA, José MERINO et Jean MEYER, *Les Marines de guerre européennes*, P.U. de la Sorbonne, Paris, 1985 ; Nicolas A.-M. RODGER, « La mobilisation navale au XVIII^e siècle », dans Martine ACERRA (dir.), *États, Marines et Sociétés*, P.U. de Paris-Sorbonne, Paris, 1995, p. 365-374.

mots du chant du cygne des amirautés. La fin de l’Ancien Régime, on le sait, a scellé le sort de l’Amiral et des amirautés. Comme toutes les autres juridictions d’exception, les tribunaux maritimes heurtent trop les nouveaux concepts de séparation des pouvoirs pour pouvoir survivre à la réorganisation institutionnelle du pays. Geste politique, la suppression des amirautés ne traduit d’ailleurs pas forcément l’hostilité générale des justiciables et administrés. La lecture des cahiers de doléances de 1789 donne une image mitigée de l’institution. Certains représentants du Tiers-état souhaitent effectivement voir disparaître des juridictions qu’ils jugent iniques, inutiles et coûteuses ¹. Mais, dans un contexte général hostile aux juridictions d’exception, les amirautés ne sont pas, de loin, les plus décriées. A Rennes, les « *charges, instructions, vœux et griefs* » adressés par l’assemblée des représentants du peuple de la sénéchaussée prévoient ainsi « [qu’] *A l’exception des amirautés, des consulats, qui seront perfectionnés, des sièges de villes et des tribunaux de paix des campagnes, toutes les juridictions d’attribution seront supprimées comme ne conduisant qu’à désoler le citoyen placé au milieu d’une multitude de tribunaux, parmi lesquels il ne démêle qu’en tremblant et avec risques celui qui doit le protéger* ² ». Cette différenciation entre les amirautés et les autres juridictions d’exception se retrouve dans les cahiers de doléances de la sénéchaussée de Nantes. Les paroissiens de Belligné, près d’Ancenis, demandent « [la] *Suppression des juridictions d’attribution, l’amirauté et le consulat seuls exceptés comme nécessaires dans un royaume commerçant et qui le deviendra bientôt davantage* ³ »

Sans tenir compte de ces divers témoignages à décharge, les nouveaux législateurs optent rapidement pour l’élimination des amirautés, qu’ils vont graduellement dépouiller de

¹ - Les amirautés trouvent ainsi des opposant acharnés dans le Bailliage de Rouen, où les habitants de Saint-Nicolas de Montmain réclament « [la] *Suppression de tous les tribunaux inférieurs connus sous le nom d’inspections, traittes foraines, vicomptés, amirautés, maîtrises des eaux et forêts, [deux mots illisibles], Election, grenier à sel, haute, basse, moyenne justice, hauts jours et officialités, tous tribunaux créés par la cupidité locale, pour opprimer et tyranniser les malheureux citoyens* ». Les cahiers de la ville de Brest indiquent eux que les droits énormes et la lenteur des procédures font désirer la disparition des amirautés et leur remplacement par des sièges consulaires. Les justiciables de la juridiction de Lesneven et les paroissiens de Plougastel-Daoulas réclament leur suppression pure et simple, au même titre que les Maîtrises des Eaux et Forêts, les juridictions les Traittes et les Intendances. Voir M. BOULOISEAU, *Cahiers de doléances du Tiers-état du Bailliage de Rouen*, P.U.F., Rouen, 1960, t. II, p. 262 ; et J. DARSEL, « L’amirauté de Léon (1691-1792) », *op. cit.*, p. 159.

² - Article CXXI des Cahiers de doléances de la Sénéchaussée de Rennes. Voir Henri SEE et André LESORT, *op. cit.*, Rennes, 1911, t. IV, p. 262.

³ - Michel LE MENE et Marie-Hélène SANTROT (éd.), *Cahiers des Plaintes et Doléances de Loire-Atlantique 1789*, article 12, éd. du Conseil général de Loire-Atlantique, Nantes, 1989, t. I, p. 278.

leurs prérogatives ¹. Le décret des 6, 7 et 11 septembre 1790 opère un premier dépeçage symbolique en remettant aux tribunaux de commerce toutes les causes commerciales d'amirauté. L'article 8 du décret réalise le rêve des juridictions consulaires, – les consuls n'avaient jamais cessé de revendiquer le contentieux commercial maritime –, et il annonce la volonté du législateur de procéder le plus rapidement possible aux réformes ultérieures. Les dernières attributions des amirautés sont finalement supprimées par la loi des 9 et 13 août 1791 et redistribuées entre les nouvelles institutions administratives et judiciaires ².

L'administration de la Marine sera désormais responsable de la réception des capitaines de navires, de la protection de la pêche, du sauvetage des navires et des signaux maritimes. L'administration des travaux publics assurera désormais la construction et l'entretien des ouvrages nécessaires à la protection et à l'utilisation du domaine public maritime (digues, phares...). Le ministère des finances se chargera de la collecte des divers impôts maritimes et des droits portuaires. Pour les affaires contentieuses impliquant des personnes publiques ou touchant au droit public maritime, les juridictions administratives ordinaires (directoires de district ou de département, tribunaux de police municipale...) sont désormais compétentes pour statuer sur des points de droit qui auraient antérieurement été confiés aux juges d'amirauté. La détermination des juridictions compétentes pour procéder aux jugements et aux liquidations des prises posera plus de soucis aux législateurs révolutionnaires. Dans le contexte de guerre permanente de la période intermédiaire, ce contentieux délicat, sous-tendu par d'importants enjeux financiers et diplomatiques, sera alternativement confié aux tribunaux de commerce, aux tribunaux de paix et au Conseil des prises ³. En matière judiciaire, les juridictions de droit commun récupèrent la connaissance des causes civiles et criminelles du monde maritime. Ainsi les litiges portant, par exemple, sur

¹ - Pour se faire une idée plus juste de l'état d'esprit des révolutionnaires chargés de réformer les institutions maritimes, voir Joseph MARTRAY, *La destruction de la marine française par la Révolution*, éd. France-Empire, Paris, 1988, p. 57-58.

² - Les tribunaux maritimes ne renaîtront jamais de leurs cendres pour retrouver la place qu'ils occupaient sous l'Ancien Régime. Publiés par des officiers d'amirauté dépossédés de leur office par la Révolution, des projets de restauration des amirautés circuleront au début du XIX^e siècle. Mais en dépit de leurs efforts et de leur argumentation, les anciens lieutenants d'amirauté du Havre et de Dunkerque ne persuaderont jamais le législateur post-révolutionnaire de recréer des juridictions maritimes dotées de compétences civiles, administratives et pénales. Voir Laurent COPPENS, *Mémoire sur le rétablissement de l'Amirauté de l'empire français et des colonies*, impr. de N. Renaudière, Paris 1806, 122 p., B.N.F., imprimés, LF 233-3 ; Jean-Baptiste Denis. LESUEUR, *Mémoire en faveur du rétablissement des sièges des amirautés ou tribunaux maritimes*, impr. A. Belin, Paris 1814, 28 p., B.N.F., imprimés, LF 232-2.

³ - Voir Florence LE GUELLAFF, *op. cit.*, p. 71 et s. et Annik MARTIN-DEIDIER, *La guerre de course à Saint-Malo de 1688 à 1814*, Thèse lettres, Université de Paris Sorbonne, 1976, . p. 88.

les contrats ou les successions des gens de mer emprunteront-ils désormais la voie civile en vigueur sous la Constituante. Pour la part qui nous intéresse le plus, les délits commis en mer et sur les rivages ne feront plus l'objet d'aucune distinction. Comme tous les autres, ils seront portés à la connaissance des juges de paix qui décideront de l'opportunité de déférer ou non les accusés devant les tribunaux criminels instaurés dans chaque département ¹. Ce retour du contentieux pénal maritime devant les cours de justice ordinaires durera jusqu'en 1852, date à laquelle, nous l'avons vu, les gens de mer obtiennent la création des Tribunaux Maritimes Commerciaux qui sont parvenus jusqu'à nous.

¹ - Décret des 9 et 13 août 1791 : article 10 « [en cas de naufrage] *S'il se commet des vols, pillages ou autres délits, le juge de paix y pourvoira provisoirement ; il en rapportera procès-verbal, qu'il adressera au tribunal de district, sur lequel, sur lequel le commissaire du Roi et l'accusateur public seront tenus de faire poursuivre les coupables.* ». Et article 12 : « *Les juges de district connaîtront de tous les crimes et délits commis dans les ports et rades, et sur les côtes ; de ceux commis en mer et dans les ports étrangers sur les navires français et dans les factoreries françaises, et de toutes accusations de baratterie ou de faux, soit principales, soit incidentes à des affaires poursuivies aux tribunaux de commerce, sans préjudice des cas où la procédure par jurés pourra avoir lieu.* ». Dans *Collection générale des lois, décrets, arrêtés, sénatus-consultes...*, *op. cit.*, t. II, p. 611.

ANNEXES

I - L'activité répressive des amirautés bretonnes (XVII^e-XVIII^e siècles) :

- ✓ Annexe 1 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Nantes (1692-1791) - L'activité pénale de l'Amirauté de Nantes (1692-1791)
- ✓ Annexe 2 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Vannes (1692-1788) - L'activité pénale de l'Amirauté de Vannes (1692-1788)
- ✓ Annexe 3 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Quimper (1716-1791) - L'activité pénale de l'Amirauté de Quimper (1716-1791)
- ✓ Annexe 4 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Saint-Malo (1679-1791) - L'activité pénale de l'Amirauté de Saint-Malo (1679-1791)

II – La publication des monitoires par les amirautés bretonnes (XVII^e-XVIII^e siècles) :

- ✓ Annexe 5 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Nantes (1692-1791) : tableau - L'utilisation des monitoires par l'amirauté de Nantes (1692-1791) : graphique
- ✓ Annexe 6 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Vannes (1692-1788) : tableau - L'utilisation des monitoires par l'amirauté de Vannes (1692-1788) : graphique
- ✓ Annexe 7 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Quimper (1716-1791) : tableau - L'utilisation des monitoires par l'amirauté de Quimper (1716-1791) : graphique

- ✓ Annexe 8 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Saint-Malo (1679-1791) : tableau - L'utilisation des monitoires par l'amirauté de Saint-Malo (1679-1791) : graphique

III – Le recours aux commissions rogatoires (XVII^e-XVIII^e siècles) :

- ✓ Annexe 9 : Les commissions rogatoires décernées par les amirautés bretonnes aux autres sièges métropolitains et coloniaux (1680-1790)
- ✓ Annexe 10 : Les commissions rogatoires décernées aux amirautés bretonnes par les sièges des autres provinces maritimes métropolitaines (1680-1790)
- ✓ Annexe 11 : La nature des crimes instruits par les amirautés sur commission rogatoire

IV – Panorama des sanctions prononcées par les amirautés bretonnes pour les infractions les plus représentatives (XVII^e-XVIII^e siècles) :

- ✓ Annexe 12 : Peines principales ordonnées en matière d'homicides
- ✓ Annexe 13 : Peines infligées par les amirautés bretonnes en matière de désertion
- ✓ Annexe 14 : Peines infligées par les amirautés bretonnes en matière de mutinerie
- ✓ Annexe 15 : Peines infligées par les amirautés bretonnes en matière de pillage de bris
- ✓ Annexe 16 : Peines principales infligées en matière de pillage de prises

V. Les magistrats d'amirauté dans le tissu social et institutionnel de la province bretonne

- ✓ Annexe 17 : Siège de l'amirauté de Brest
- ✓ Annexe 18 : Siège de l'amirauté de Morlaix
- ✓ Annexe 19 : Siège de l'amirauté de Nantes

- ✓ Annexe 20 : Siège de l'amirauté de Quimper

- ✓ Annexe 21 : Siège de l'amirauté de Saint-Brieuc

- ✓ Annexe 22 : Siège de l'amirauté de Saint-Malo

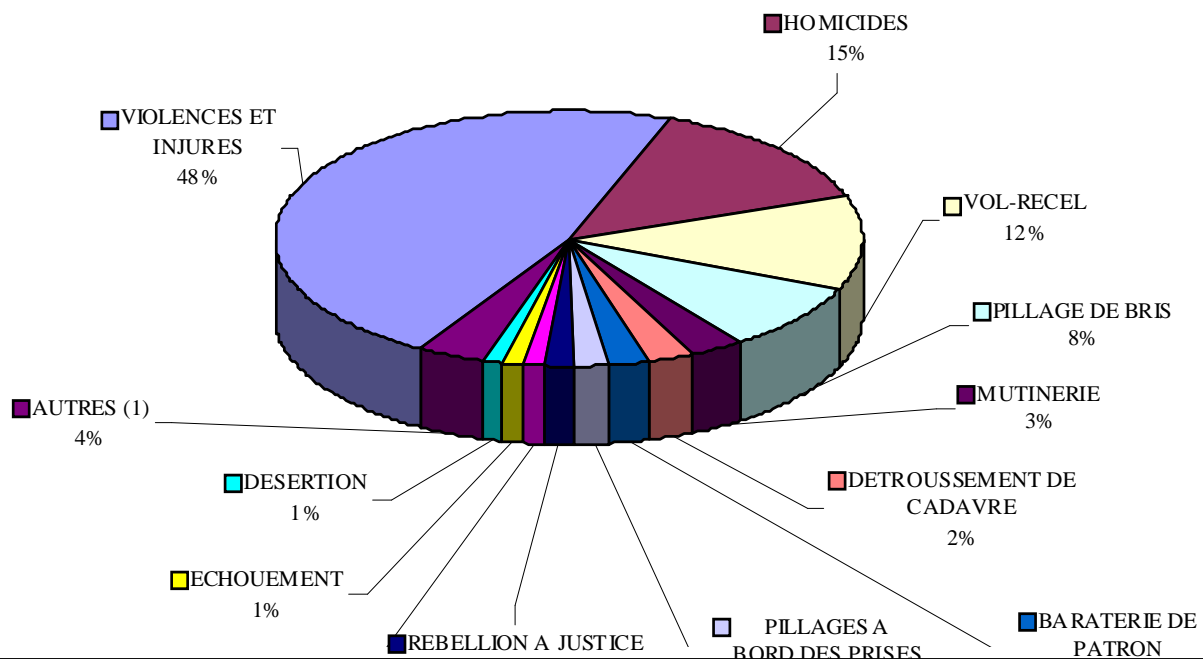
- ✓ Annexe 23 : Siège de l'amirauté de Vannes

I - L'ACTIVITE REPRESSIVE DES AMIRAUTES BRETONNES (XVIIIE-XVIIIIE SIECLES)

Annexe 1 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Nantes (1692-1791)

INFRACTIONS	NOMBRE	%	INFRACTIONS	NOMBRE	%
Violences et injures	195	49 %	Désertion	4	< 1 %
Homicides	59	14 %	Prévarication	3	< 1 %
Vol-recel	48	12 %	Trahison	3	< 1 %
Pillage de bris	35	9 %	Escroquerie	2	< 1 %
Mutineries	13	4 %	Faux témoignage	2	< 1 %
Détroussement de cadavres	10	3 %	Débauchage	1	< 1 %
Baraterie de patron	9	2 %	Faux-usage de faux	1	< 1 %
Pillage à bord des prises	9	2 %	Inscription en faux	1	< 1 %
Rébellion à justice	6	1 %	Evasion	1	< 1 %
Infanticide	5	1 %	Duel	1	< 1 %
Avarie-échouement de navire	5	1 %			
			TOTAL	413	100 %

L'ACTIVITE PENALE DE L'AMIRAUTE DE NANTES (1692-1791)

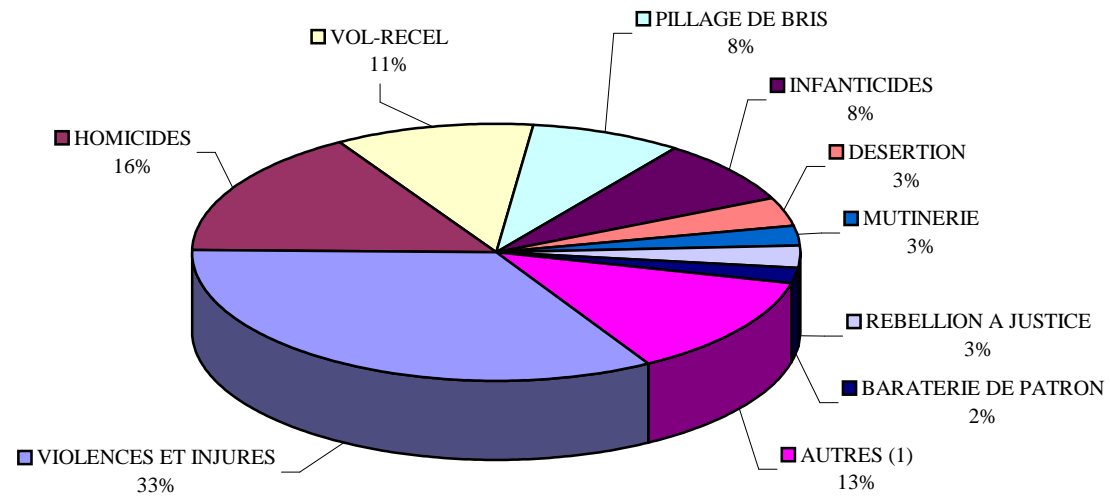


(1) Autres : désertion, prévarication, débauchage, inscription en faux, évacion-bris de prison, trahison, escroquerie, faux-témoignage, duel

Annexe 2 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Vannes (1692-1788)

INFRACTIONS	NOMBRE	%	INFRACTIONS	NOMBRE	%
Violences et injures	50	34 %	Détournement de succession	2	1 %
Homicides	24	16 %	Trahison	1	< 1 %
Vol-recel	16	11%	Viol	1	< 1 %
Pillage de bris	12	8 %	Subornation de témoins	1	< 1 %
Infanticides	12	8 %	Prévarication	1	< 1 %
Désertion	5	3 %	Pillage a bord des prises	1	< 1 %
Mutinerie	4	3 %	Bris de prison	1	< 1 %
Rébellion a justice	4	3 %	Echouement de navire	1	< 1 %
Baraterie de patron	3	2 %	Duel	1	< 1 %
Détroussement de cadavres	2	1 %	Escroquerie	1	< 1 %
Incendie	2	1 %			
Espionnage	2	1 %	TOTAL	147	100 %

L'ACTIVITE PENALE DE L'AMIRAUTE DE VANNES (1692-1788)

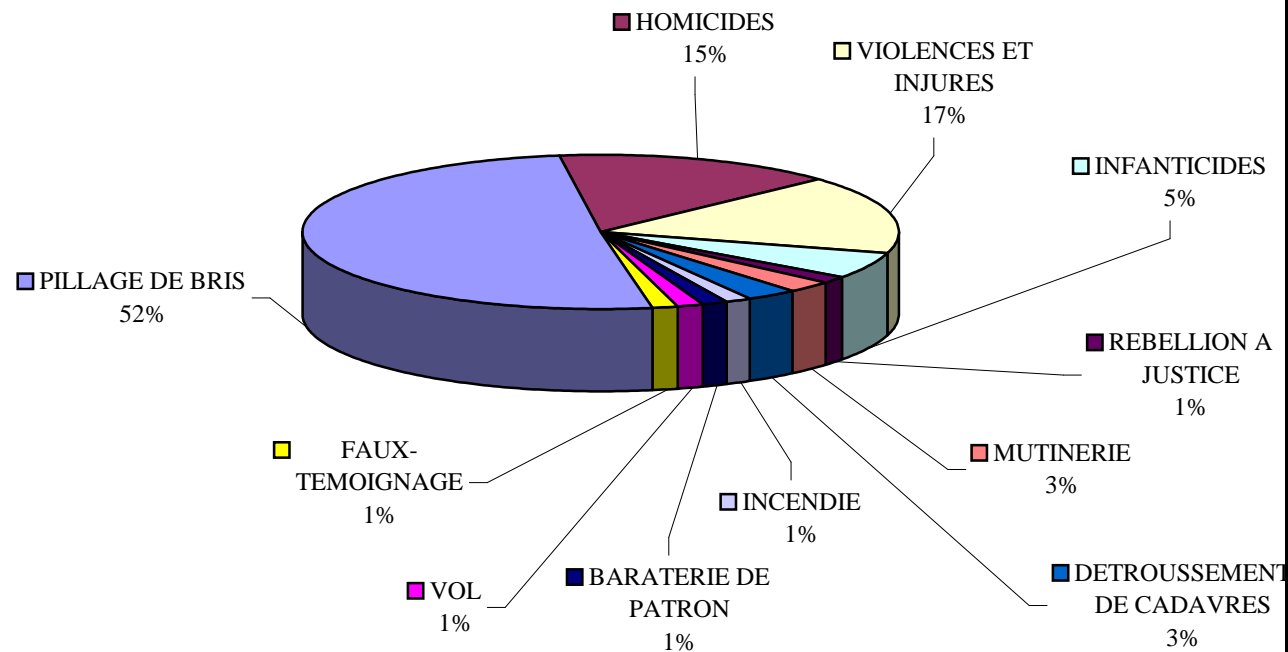


(1) Autres : Détressement de cadavres, espionnage, incendie, détournement de succession, viol, subornation de témoins, prévarication, pillages à bord des prises, évasion-bris de prison, échouement de navire, duel, trahison.

Annexe 3 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Quimper (1716-1791)

INFRACTIONS	NOMBRE	%
Pillages de bris	37	52 %
Violences et injures	12	17 %
Homicides	11	15 %
Infanticides	3	4 %
Mutinerie	2	3 %
Rébellion à justice	1	3 %
Détroussements de cadavres	2	3 %
Incendies	1	1 %
Baraterie de patron	1	1 %
Vol	1	1 %
Faux-témoignage	1	1 %
TOTAL	73	100%

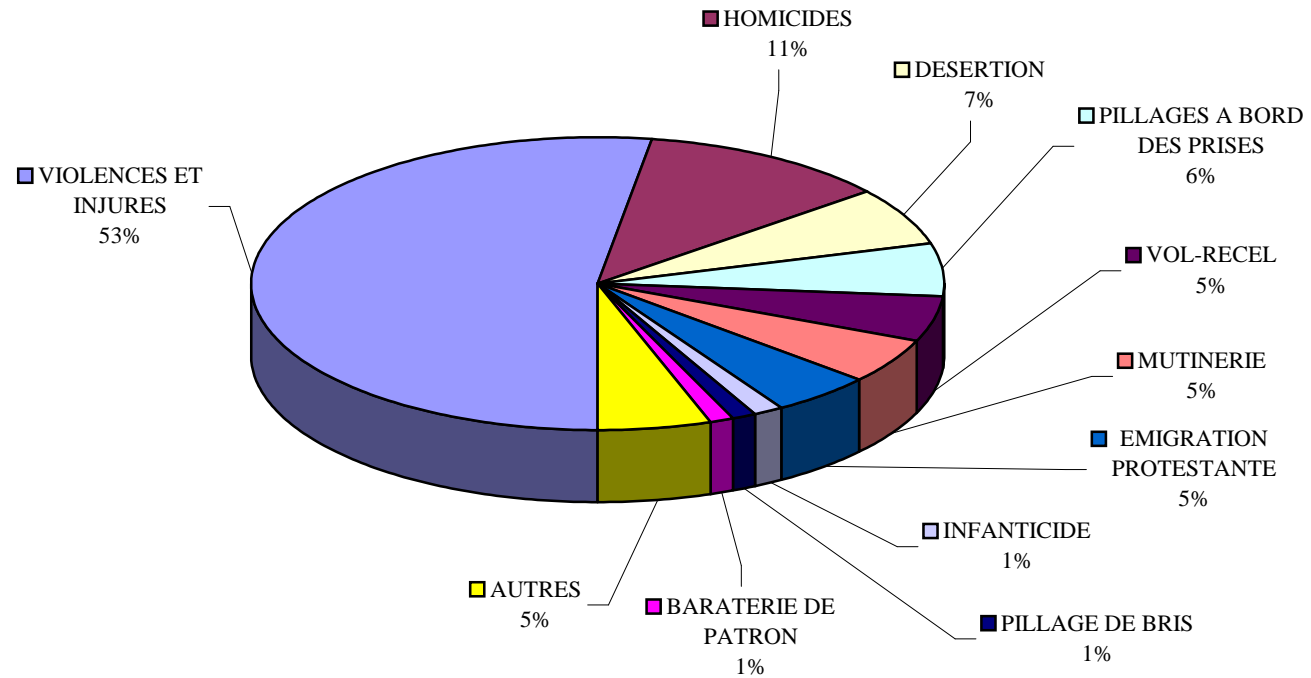
L'ACTIVITE PENALE DE L'AMIRAUDE DE QUIMPER (1716-1791)



Annexe 4 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Saint-Malo (1679-1791)

INFRACTIONS	NOMBRE	%	INFRACTIONS	NOMBRE	%
Violences et injures	530	53%	Trahison	4	< 1 %
Homicides	115	11%	Incendie	4	< 1 %
Désertion	66	7%	Espionnage	4	< 1 %
Pillages a bord des prises	57	6%	Viol	3	< 1 %
Vol-recel	51	5%	Détournement de succession	3	< 1 %
Mutinerie	50	5%	Echouement	2	< 1 %
Emigration protestante	48	5%	Inscription en faux	2	< 1 %
Infanticide	15	1%	Rupture de ban	1	< 1 %
Pillage de bris	12	1%	Désertion militaire	1	< 1 %
Baraterie de patron	10	1%	Armement clandestin	1	< 1 %
Prévarication	7	< 1 %	Piraterie	1	< 1 %
Usage de faux	5	< 1 %	Détroussement de cadavre	1	< 1 %
Evasion	4	< 1 %	Exposition de fausse monnaie	1	< 1 %
Duel	4	< 1 %	Faux témoignage	1	< 1 %
Rébellion a justice	4	< 1 %			
			TOTAL	1007	100 %

L'ACTIVITE PENALE DE L'AMIRAUTE DE SAINT-MALO (1679-1791)



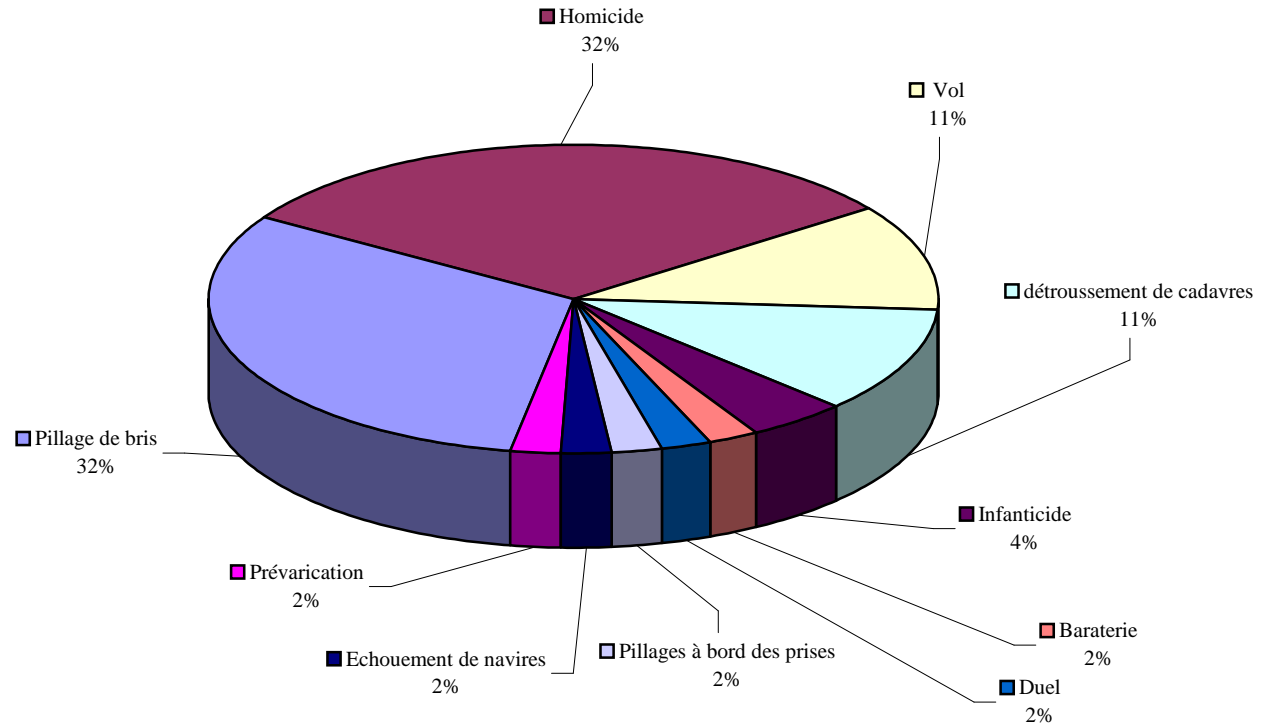
(1) Autres : prévarication, usage de faux, évacion, duel, rebellions a justice, trahison, incendie, espionnage, viol, détournement de succession, échouement, inscription en faux, rupture de ban, désertion militaire, armement clandestin, détroussement de cadavre, faux témoignage, exposition de fausse monnaie, piraterie.

II – LA PUBLICATION DES MONITOIRES PAR LES AMIRAUTES BRETONNES (XVIII-XVIII SIECLES)

Annexe 5 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Nantes (1692-1791)

INFRACTIONS	NOMBRE	%
Pillage de bris	14	32 %
Homicide	14	32 %
Vol	5	11 %
détroussement de cadavres	5	11 %
Infanticide	2	4 %
Baraterie	1	2 %
Duel	1	2 %
Pillages à bord des prises	1	2 %
Echouement de navires	1	2 %
Prévarication	1	2 %
TOTAL	45	100 %

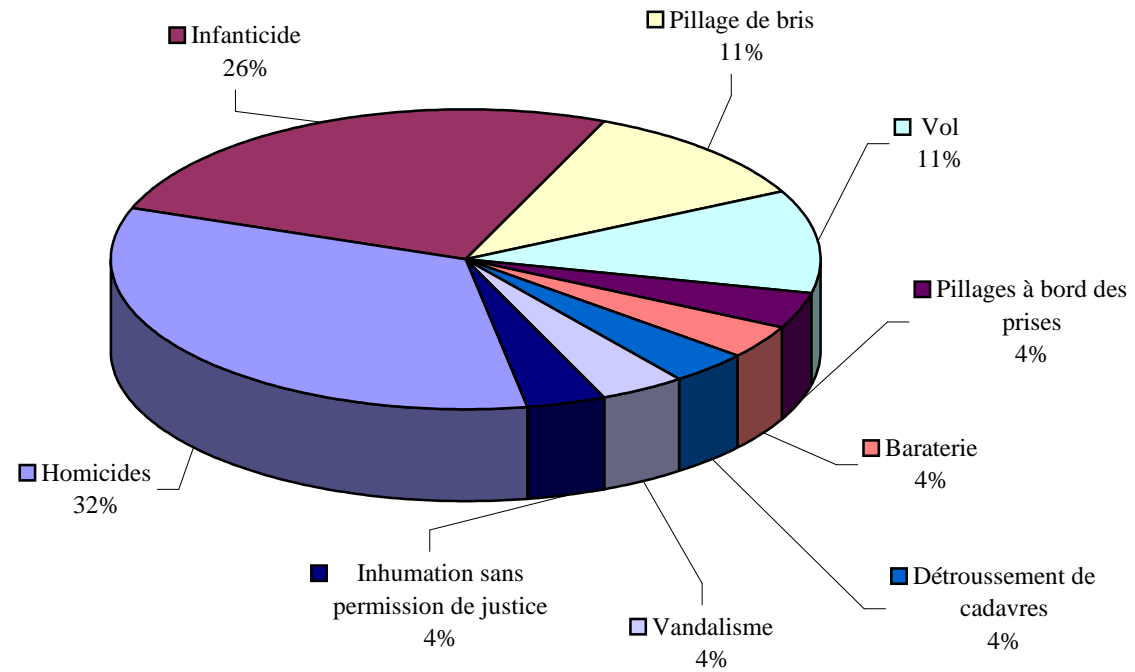
L'utilisation des monitoires par l'amirauté de Nantes (1692-1791)



Annexe 6 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Vannes (1692-1788)

INFRACTIONS	NOMBRE	%
Homicides	9	32 %
Infanticide	7	26 %
Pillage de bris	3	11 %
Vol	3	11 %
Pillages à bord des prises	1	4 %
Baraterie	1	4 %
Détroussement de cadavres	1	4 %
Vandalisme	1	4 %
Inhumation sans permission de justice	1	4 %
TOTAL	27	100 %

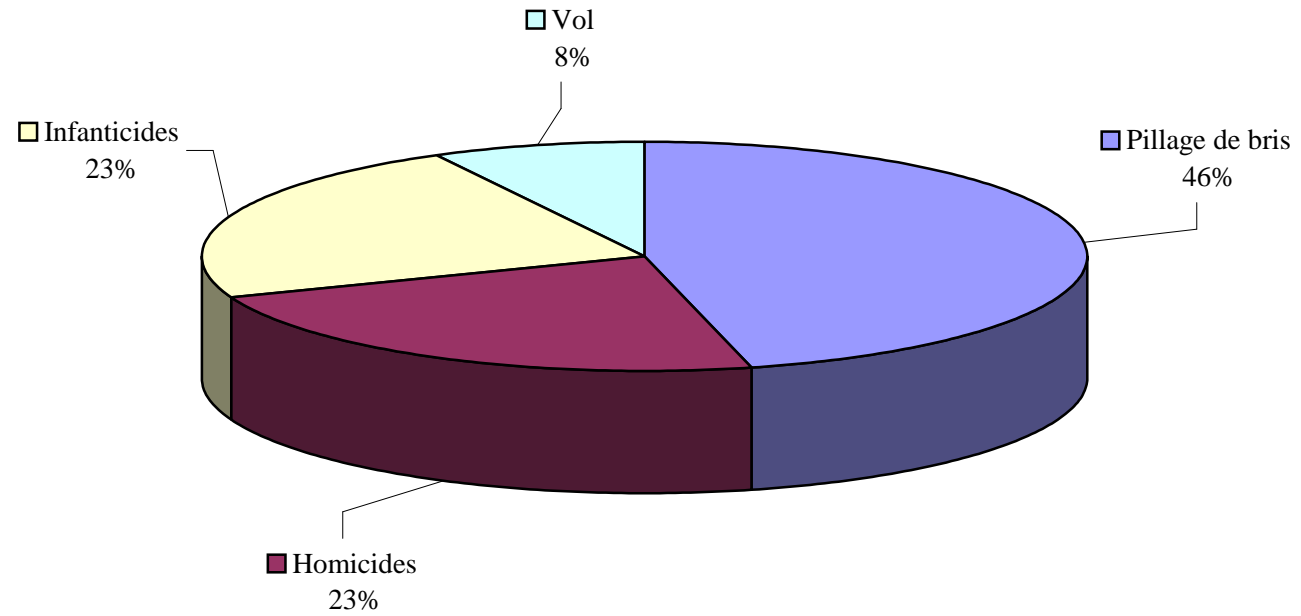
L'utilisation des monitoires par l'amirauté de Vannes (1692-1788)



Annexe 7 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Quimper (1716-1791)

INFRACTIONS	NOMBRE	%
Pillage de bris	6	46 %
Homicide	3	23 %
Infanticide	3	23 %
Vol	1	8 %
TOTAL	13	100 %

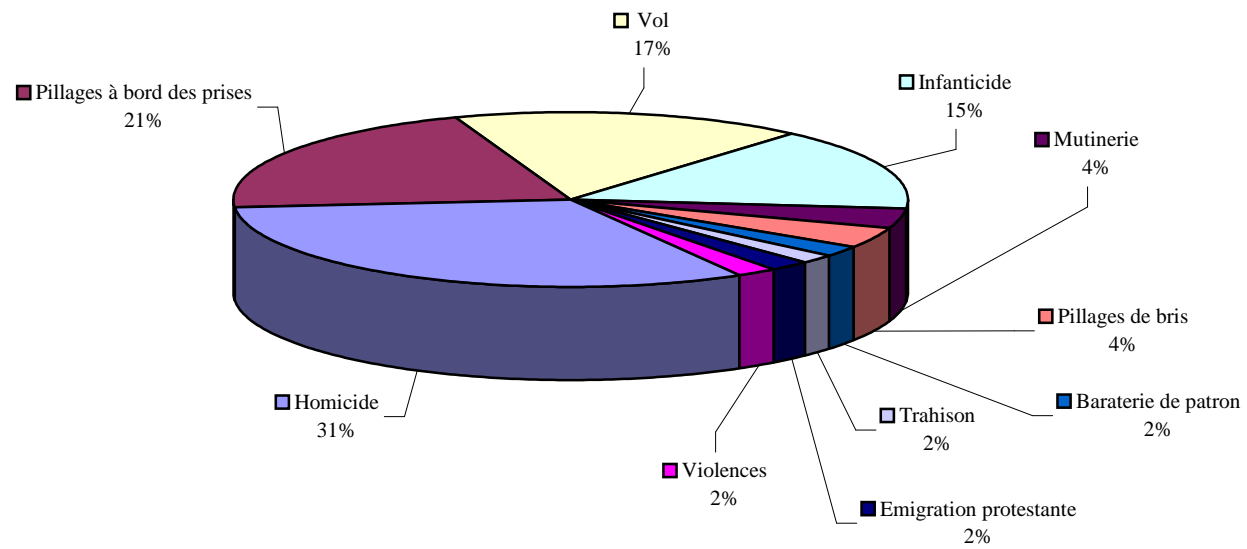
L'utilisation des monitoires par l'amirauté de Quimper (1716-1791)



Annexe 8 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Saint-Malo (1679-1791)

INFRACTIONS	NOMBRE	%
Homicides	17	31 %
Pillages à bord des prises	11	21 %
Vols	9	17 %
Infanticides	8	15 %
Mutineries	2	4 %
Pillages de bris	2	4 %
Baraterie de patron	1	2 %
Trahison	1	2 %
Emigration protestante	1	2 %
Violences	1	2 %
TOTAL	53	100 %

L'utilisation des monitoires par l'amirauté de Saint-Malo (1679-1791)



III – LE RECOURS AUX COMMISSIONS ROGATOIRES (XVIIIE-XVIIIIE SIECLES)

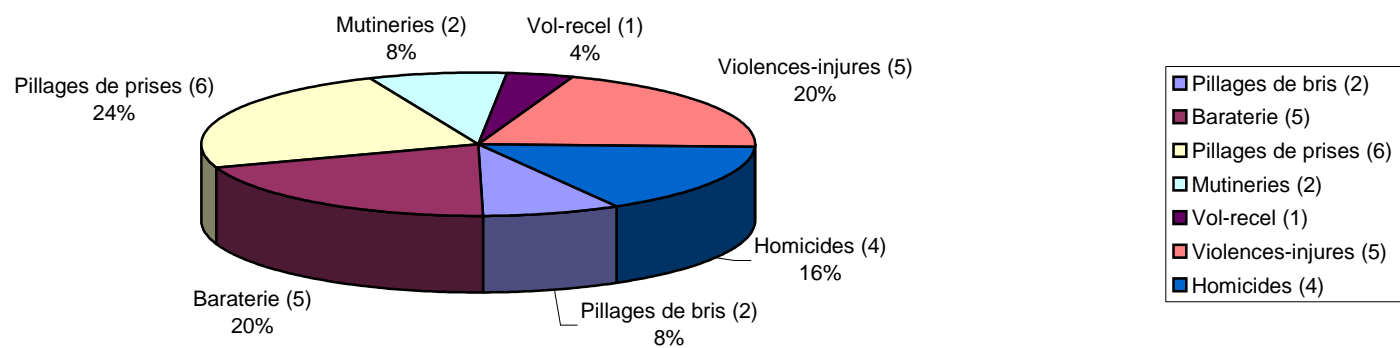
Annexe 9 : Les commissions rogatoires décernées par les amirautés bretonnes aux autres sièges métropolitains et coloniaux (1680-1790)

Amirauté commettante	Amirauté commise	Nombre de commissions
Saint-Malo	Nantes	2
<i>Id.</i>	La Rochelle	1
<i>Id.</i>	Coutances	1
<i>Id.</i>	Granville	1
Brest	Saint-Malo	2
Vannes	Table de Marbre (Paris)	1
<i>Id.</i>	Saint-Malo	1
Nantes	Le Havre	1
<i>Id.</i>	Quimper	1
<i>Id.</i>	Dunkerque	1
<i>Id.</i>	Marseille	2
<i>Id.</i>	Sète	1
<i>Id.</i>	Saint-Domingue	1
		Total
		16

Annexe 10 : Les commissions rogatoires décernées aux amirautés bretonnes par les sièges des autres provinces maritimes métropolitaines (1680-1790)

Amirauté commettante	Amirauté commise	Nombre de commissions
Table de Marbre (Paris)	Vannes	1
Dunkerque.	Saint-Malo	1
<i>Id.</i>	Nantes	1
Le Havre	Saint-Malo	1
Granville.	Saint-Malo	3
<i>Id.</i>	Nantes	2
Sables d'Olonne.	Vannes	1
Bayonne.	Saint-Malo	1
		Total
		11

Annexe 11 : La nature des crimes instruits par les amirautés sur commission rogatoire



IV – PANORAMA DES SANCTIONS PRONONCEES PAR LES AMIRAUTES BRETONNES POUR LES INFRACTIONS LES PLUS REPRESENTATIVES (XVIIIE-XVIIIIE SIECLES) :

Annexe 12 : Peines principales infligées en matière d'homicides (163 accusés jugés)

	Sentences de condamnation							Sentences d'absolution					
	Pendaison	Roue	Galères	Bann. ^{mt}	Prison à vie	Mém. Eteneinte	Peine Pécun.	Réception Proc. Ord	Renvoi H. Acc ⁿ .	Renvoi H. Procès	Pl. ampl ^t . informé	Lettres de grâce	Renv. autre jurid.
Amirauté de Saint-Malo (1679-1791)	13 (8 cont ^x)	–	–	1 (cont ^x)	–	1 (suicide)	6 (1 cont ^x)	4	17	14	–	17	6
Amirauté de Nantes (1692-1791)	5 (4 cont ^x)	–	1	2	–	–	3	–	18 (3 cont ^x)	4	3	5	5
Amirauté de Vannes (1692-1788)	10 (7 cont ^x)	4 (3 cont ^x)	1	–	1 (folie)	–	–	–	7	–	–	3	1
Amirauté de Quimper (1716-1791)	1 (cont ^x)	1	–	–	–	–	–	–	5	–	–	4	–
Sous-total (par peine)	29 (20 cont ^x)	5 (3 cont ^x)	2 (1 cont ^x)	3 (1 cont ^x)	1	1	9 (1 cont ^x)	4	47 (3 cont ^x)	18	3	29	12
SOUS-TOTAL	50 (soit 33 %), dont 26 contumax							101 (soit 67 %), dont 3 contumax					
151 accusés													

Annexe 13 Peines infligées par les amirautés bretonnes en matière de désertion (29 sentences - 348 accusés jugés)

	Sentences de condamnation								Sentences valant absolution			
	Pend. n	Gal.	Bann. ^{mt}	Peines combinant prison, carcan, fouet, privation de salaires, restitution d'avances et amendes	Prison, restitution des avances et service sur les navires du roi	Peines combinant restitution des avances, prison ou privation de salaires	restitution des avances et obligation de terminer l'engagement	Simple réparation, amende ou aumône	Renvoi à l'ordinaire	Renvoi H. procès	Renvoi H. Acc ⁿ	Grâce royale
Amirauté de Saint-Malo (1679-1791) 59 affaires - 24 sentences	6 (6 cont ^s)	1	–	140 (134 cont ^s)	7	62	12	2	9	5 (2 cont ^s)	2	1
Amirauté de Nantes (1692-1791) 4 affaires - 3 sentences	–	–	2	–	–	–	–	–	–	–	1	–
Amirauté de Vannes (1692-1788) 5 affaires - 2 sentences	–	7 (5 cont ^s)	–	–	–	–	89 (89 cont ^s)	2	–	–	–	–
SOUS-TOTAL 68 affaires – 29 sentences	6 (6 cont ^s)	8 (5 cont ^s)	2	140 (134 cont ^s)	7	62	101 (89 cont ^s)	4	9	5 (2 cont ^s)	3	1
TOTAL	330 accusés condamnés (dont 224 contumax)								18 accusé absous (dont 2 contumax)			

Annexe 14 : Peines infligées par les amirautés bretonnes en matière de mutinerie (162 accusés jugés)

	Sentences de condamnation							Sentences valant absolution				
	Pend. ⁿ	Gal.	Peines combinant prison, carcan, fouet, privation de salaires, restitution d'avances, amendes ou aumônes	Simple privation des parts, des salaires et restitution des avances	Peines combinant réparation civile, aumône, et/ou amende	Service sans solde sur les navires du roi (3 mois à 1 an)	Interdict ⁿ fonctions marine	Renvoi à l'ordinaire	Tardé de faire droit	Pl. ampl ^{mt} . informé	Renvoi H. procès	Renvoi H. Acc ⁿ
Amirauté de Saint-Malo (1679-1791) 48 affaires - 27 sentences	17 (10 cont ^x)	-	90 (20 cont ^x)	9	18	-	2	4	3	2	2	-
Amirauté de Nantes (1692-1791) 12 affaires - 3 sentences	-	-	3 (2 cont ^x)	-	-	9 (5 cont ^x)		-	-	-	-	-
Amirauté de Vannes (1692-1788) 4 affaires - 2 sentences	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amirauté de Quimper (1716-1791) 2 affaires - 1 sentence	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
SOUS-TOTAL par peine 66 affaires – 33 sentences	18	1	93 (22 cont ^x)	9	18	9 (5 cont ^x)	2	4	3	2	2	1
SOUS-TOTAL	150 accusés condamnés, dont 37 contumax (soit 93 %)							12 accusés absous (soit 7 %)				
Total : 162 accusés												

Annexe 15 : Peines infligées par les amirautés bretonnes en matière de pillage de bris (712 accusés et 13 généraux de paroisse)

	Sentences de condamnation											Sentences valant absolution			
	Pend ⁿ	Galères	Bann. ^{mt}	Fouet carcan bann ^{mt}	Amende ou aumône simple	Prison, amende et restituit	Prison et amende.	Restit ⁿ simple	Amende et restit ⁿ .	Interd. Fonct ⁿ	Admo ⁿ	Tardé de faire droit	Pl. ampl ^{mt} . informé	Renvoi H. procès	Renvoi H. Acc ⁿ .
Amirauté de Saint-Malo (1679-1791) - 12 affaires	-	-	-	-	-	-	-	17	9	-	-	-	-	45 5 Gén ^x .	-
Amirauté de Nantes (1692-1791) - 32 affaires	4	9	20	1	105	-	-	9	4	2	2	-	-	115	20
Amirauté de Vannes (1692-1788) - 12 affaires	-	2	1	-	6	-	-	-	34 1 Gén ^{al} .	-	-	2	-	-	1
Amirauté de Quimper (1716-1791) - 37 affaires	1	1	9	-	61	49	16	11	86 6 Gén ^x .	-	-	3	1	33	33 1 Gén ^{al} .
sous-total (par peine) – 93 affaires	5	12	30	1	172	49	16	37	133 7 Gén ^x .	2	2	5	1	193 5 Gén ^x .	54 1 Gén ^{al} .
SOUS-TOTAL	Nombre d'accusés : 459 et 7 généraux de paroisse											Nombre d'accusés: 253 et 6 généraux de paroisse			
Total : 712 accusés et 13 généraux de paroisse															

Annexe 16 : Peines principales ordonnées en matière de pillage de prises (13 sentences - 51 accusés jugés)

	Sentences de condamnation				Sentences valant absolution				Renvoi autre juridiction
	Simple restitution	Restitution et amende	Simple amende	Prison (1mois)	Réception proc. ord.	Renvoi H. Acc ⁿ	Renvoi H. procès	Tardé de faire droit	
Amirauté de Saint-Malo (1679-1791)	25	4	2	2	1	6	6	5	3
Amirauté de Vannes (1692-1788)	-	-	-	-	-	-	-	-	1
TOTAL	33 accusés condamnés (soit 65 %)				18 accusés absous (soit 35 %)				4
51 accusés jugés									

V. LES MAGISTRATS D'AMIRAUTÉ DANS LE TISSU SOCIAL ET INSTITUTIONNEL DE LA PROVINCE BRETONNE

Annexe 17 : Siège de l'amirauté de Brest

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Les conseillers juges	
<p>Guy du Coëtlosquet. Lieutenant général (L.Prov. du 19 nov. 1701).</p>	
<p>Jacques-Louis Jourdain. Lieutenant général (L.Prov. du 2 déc. 1726), puis lieutenant général honoraire (lettres du 19 avril 1749).</p>	<p>Parent de François J., échevin et lieutenant de milice bourgeoise de Brest.</p>
<p>Vincent Jourdain. Conseiller (disp. de parenté, L.Prov. du 23 juin 1746) puis Lieutenant général (L.Prov. du 26 juin 1749).</p>	<p>Lettres d'anoblissement d'oct. 1760.</p>
<p>Jérôme Toussaint Guibert de la Salle. Lieutenant général (disp. d'âge, L.Prov. du 17 janv. 1776).</p>	<p>Fils d'un avocat de Saint-Pol-de-Léon</p>
<p>François Bergevin (1706-1798). Lieutenant particulier (L.Prov. et lettres de compatibilité du 18 mars 1757).</p>	<p>Procureur du roi à la sénéchaussée de Brest et Saint-Renan (L.Prov du 13 juin 1744), procureur fiscal des régaires de Léon à Saint-Goueznou (Mandement du 20 janv. 1746, lettres de compatibilité du 4 fév. 1746), juge-président des traites de l'évêché de Léon, subdélégué de l'intendant, procureur-syndic et député agrégé aux Etats en 1762 et 1764, correspondant de la commission intermédiaire des Etats. Avocat-conseil de la communauté de Brest. Lettres de noblesse décernées en mai 1775. Père de Pierre-Marie B., procureur du roi à la sénéchaussée de Brest et Saint-Renan (L.Prov du 8 fév. 1775).</p>
<p>Olivier Bergevin du Loscoat. (2^{ème} fils de François). Lieutenant particulier (L.Prov., disp. d'âge et d'alliance du 1^{er} déc.1774).</p>	<p>Sénéchal de la cour de Brest et Saint-Renan (L.Prov et disp. d'âge du 31 juill. 1776), juge-président des traites de l'évêché de Léon (commission du 1^{er} août 1781). Premier assesseur de la prévôté de la Marine de Brest. Juge-président du tribunal de district (1791-1793), député au Conseil des Cinq cents (1795), nommé commissaire-rapporteur près les tribunaux maritimes de Brest (1799)...</p>

Alexandre Souise. Conseiller(L.Prov. du 11 sept. 1692).	
Jean-Baptiste Avril (1678-1745). Conseiller (L.Prov du 22 oct. 1695).	Premier commis au parlement de Bretagne (à Rennes), puis mariage et installation à Brest. Procureur du roi à la sénéchaussée de Brest et Saint-Renan (L.Prov du 24 juill. 1694) et lieutenant général de police à Brest (L.Prov du 18 juin 1702).

Les gens du roi

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Claude de Basserode de Brétigny. Avocat et procureur du roi (L.Prov. du 1 ^{er} juin 1693).	Sénéchal de Brest et Saint-Renan Brest (L.Prov du 30 mars 1699), bienfaiteur de l'hôpital de Brest. Famille maintenue à la noblesse par l'intendance de Bretagne en 1707.
Pierre-Auguste Merlaud de la Blanchetière. Avocat et procureur du roi (L.Prov. des 26 sept. 1749 et 8 janvier 1750).	
Jean-Barthélemy-Tanguy Lunven de Coatiogan. Avocat et procureur du roi (disp. de temps et d'interstice, L.Prov. des 1 ^{er} août 1764 et 16 janv. 1765).	Premier juge civil, criminel et de police et de police de la juridiction du Châtel à Brest et Sénéchal des régaires de Léon à Saint-Goueznou (Mandement du 19 fév. 1766). Gendre de F. Bergevin (ci-dessus).

Annexe 18 : Siège de l'amirauté de Morlaix

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Les conseillers juges	
<p>Maurice Oriot de Kergouët. Lieutenant général (L.Prov. du 4 mai 1692).</p>	
<p>Laurent-François Provost de Boisbilly. Lieutenant général (L.Prov. du 12 mars 1723).</p>	<p>Voyages d'études en Hollande, Grande-Bretagne et Espagne (langues, droit, commerce...). Subdélégué de l'intendant. Juge-président des Fermes de Tréguier (comm. du 24 avril 1727). Président de la Chambre des comptes de Bretagne, auteur d'un mémoire publié par les Etats de Bretagne (1730) pour rejeter un projet d'impôt sur les entrées et sorties des ports de la province. Action ayant permis l'installation de la manufacture royale des Tabacs et la reconstruction de l'hôpital de Morlaix</p>
<p>Jean-François Leroy. Lieutenant général (L.Prov. du 13 sept. 1755), puis lieutenant général honoraire (lettres du 17 juillet 1776).</p>	
<p>Louis-Alexis-Théodore Gratien. Lieutenant général (disp. d'âge, L.Prov. du 8 juill. 1776).</p>	<p>Avocat au parlement, maire de Morlaix. Epoux de Marie-Françoise de Lannoux, fille de Jean L. (banquier, ancien prieur consul et maire de Morlaix)</p>
<p>Jean-Marie Jamin. Lieutenant général (Disp. d'âge, L.Prov. du 20 nov. 1780).</p>	
<p>Joseph Le Predoux. Lieutenant particulier (L.Prov. du 31 oct. 1746).</p>	
<p>Christophe Guillotou de Kerdu. Lieutenant particulier (L.Prov. du 13 juill. 1769).</p>	<p>Subdélégué de Morlaix (1739-1760)</p>
<p>Pierre-Anne-Toussaint Quémeneur du Plessix Lieutenant particulier (disp. d'âge, L.Prov. du 20 juin 1783).</p>	<p>Procureur du roi de la sénéchaussée de Morlaix (L.Prov. du 31 déc. 1788).</p>
<p>René Chevalier. Conseiller (L.Prov du 14 nov. 1697).</p>	

Joseph Daumesnil. (1701-1771). Conseiller (disp. d'études du 30 avril 1741, L.Prov. du 30 déc. 1744).	Artisan du développement du port de Morlaix au XVIII ^e siècle. Echevin de la ville de Morlaix (1729), puis maire et colonel de la milice bourgeoise (1733-1737). Subdélégué de l'intendant et juge des Manufactures.
François de Lauge. Conseiller (L.Prov. du 5 mai 1746).	

Les gens du roi

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Yves-François Pitot. Avocat et procureur du roi (L.Prov. du 10 sept. 1723).	
Pierre Coussais de Villamon. Avocat et procureur du roi (L.Prov. du 29 mai 1752).	
Claire-François Dubuisson du Vieux Châtel. Avocat et procureur du roi (L.Prov. du 27 avril 1744).	

Annexe 19 : Siège de l'amirauté de Nantes

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Les conseillers juges	
<p>Raoul-Philippe Fouquer de Kersalio. (? -1733). Lieutenant général (L.Prov. du 29 août 1692).</p>	<p>Procureur du roi de la sénéchaussée de Guérande (L.Prov. du 13 juin 1709). Fils de Pierre F. Lettres de noblesse accordées en mai 1702. Fortune estimée à 7257 livres (après décès).</p>
<p>Ec. Philippe Vincent (I) Roger de la Mouchetière (1710-1754). Lieutenant général (disp. d'âge, L.Prov. du 5 août 1734).</p>	<p>Epoux de Anne-Renée Laurencin (nièce de Gérard Mellier, maire de Nantes).</p>
<p>Ec. Philippe Vincent (II) Roger de la Mouchetière (fils). (1737- ?). Lieutenant général (disp. d'âge, L.Prov. du 9 déc. 1761).</p>	<p>Nommé maire de Nantes entre 1770 et 1772, député aux Etats en 1770. Epoux de Rose-Eulalie Montaudouin (grande famille d'armateurs nantais). Frère de Louis-Appolinaire R. (officier d'infanterie). Faisait partie de la «colonne des 132 nantais» expédiée par Carrier à Paris (mort de fatigue, en 1794, à la Conciergerie).</p>
<p>Ec. Jean-Baptiste-Louis de Lieutaud de Troiville. (1745- ?) Lieutenant général (L.Prov. du 17 avril 1782).</p>	<p>Membre du comité provisoire de la ville de Nantes en 1789. Fils de Jean-Baptiste L.. Issu d'une famille de notables nantais (petit-fils de Philippe (I) L. [négociant, échevin (1726-1728) et lieutenant-colonel de la milice bourgeoise], neveu de Philippe (II) L. et de François L. [conseiller au présidial, échevin (1733-1735) ...).</p>
<p>Jacques (II) Danguy des Rédys Lieutenant particulier (L.Prov. du 28 avril 1692).</p>	<p>Marchand établi quai de la Fosse. Fils de Jacques D. (ancien échevin de la ville de Nantes [1680-1684]). Député aux Etats en 1701, co-fondateur de la Providence en 1719. Frère de Mathurin D. de la Favelltière (marchand et procureur du roi du tribunal des Traités de Nantes [L.Prov. 16 déc. 1702]).</p>
<p>Louis (II) Chesneau de la Guitonnais. († 1733). Lieutenant particulier (L.Prov. du 15 déc. 1730).</p>	<p>Fils de Louis C. (notaire et procureur fiscal d'Orvault). Epoux de Françoise Richardeau.</p>
<p>Joseph Guillermo de la Rivaudais. (1710-1743). Lieutenant particulier (disp. d'âge, L.Prov. du 28 août 1734).</p>	<p>Fils de Jean-Baptiste G. (procureur au présidial de Nantes), époux de Jeanne-Marie Basher, frère de Jean-Baptiste (II) (juge de la maîtrise particulière des eaux et forêts du Gâtve). Famille ayant fourni, aux XVII^e et XVIII^e siècles, plusieurs conseillers successifs à la chambre des comptes</p>

	(Philippe G., Guillaume G., René G.,...).
Joseph-Julien Basher. Lieutenant particulier (L.Prov. du 27 oct. 1744, avec disp. d'âge).	Fils de Jean B. (procureur au présidial de Nantes, sénéchal de la châtellenie de la Chapelle-sur-Erdre et de la juridiction de Ranzay). Neveu de Pierre B. (avocat au parlement et auditeur à la chambre des comptes de Bretagne). Epoux de Geneviève Marrier, parente de Jean Marrier (conseiller en la cour de la monnaie de Nantes).
Joseph-Jean Basher. (fils de Joseph-Julien) (1749- ?). Lieutenant particulier (L.Prov. du 25 oct. 1769, avec disp. d'âge).	
Marie-Pierre-Charles Basher. (fils de Joseph-Julien) (1750- ?). Lieutenant particulier (L.Prov. du 25 avril 1777).	Commissaire pour la sûreté de la ville de Nantes en 1788, membre du comité provisoire en juillet 1789. Frère de François-Alexandre B. (prêtre).
Jacques Mahot († 1693). Conseiller (L.Prov. du 21 mars 1692).	Marchand droguiste. Père d'Isaac M. (marchand) et de Jacqueline-Urbane M. (épouse de Charles Gellée, ci-dessous).
Ec. Charles Gellée de Prémion. (1664- 1736). Conseiller (L.Prov du 4 juin 1692), puis conseiller honoraire (lettres du 29 sept. 1729).	Subdélégué de l'intendant, échevin de la ville de Nantes (1720-1724). Commis par le maire Mellier, en 1728, pour arrêter le janséniste Dom Louvard. Lieutenant du maire par commission en 1735. Secrétaire du roi, Maison et Couronne de France près le parlement de Bretagne. Epoux de Jacqueline- Urbane Mahot (fille de Jacques Mahot., ci-dessus). Père de Godefroy G. (subdélégué [1736], échevin [1740] et sous maire [1742 et 1747]) et de Jean-Baptiste G. de Prémion (maire de Nantes [1754-1762] et [1776-1782]).
Pierre (I) de Guer du Boisjollin. Conseiller (L.Prov. du 31 déc. 1693).	Avocat au parlement. Sénéchal en la châtellenie de Bougon, Rezé, Saint-Pierre et Saint-Jean de Bouguenais et du Lac de Grand-Lieu). Fils de Julien de G. (procureur fiscal de Bouguenais). Père de Pierre (II) (avocat et sénéchal de Bougon).
Joseph Guillermo de la Rivaudais. (1710-1743). Lieutenant particulier (disp. d'âge, L.Prov. du 28 août 1734).	Fils de Jean-Baptiste G. (procureur au présidial de Nantes), époux de Jeanne-Marie Basher, frère de Jean-Baptiste (II) (juge de la maîtrise particulière des eaux et forêts du Gâvre). Famille ayant fourni, aux XVII ^e et XVIII ^e siècles, plusieurs conseillers successifs à la chambre des comptes (Philippe G., Guillaume G., René G.,...).
Joseph-Julien Basher. Lieutenant particulier (L.Prov. du 27 oct. 1744, avec disp. d'âge).	Fils de Jean B. (procureur au présidial de Nantes, sénéchal de la châtellenie de la Chapelle-sur-Erdre et de la juridiction de Ranzay). Neveu de Pierre B. (avocat au parlement et auditeur à la chambre des comptes de Bretagne). Epoux de Geneviève Marrier, parente de Jean Marrier (conseiller en la cour de la monnaie de Nantes).

Joseph-Jean Basher. (fils de Joseph-Julien) (1749- ?). Lieutenant particulier (L.Prov. du 25 oct. 1769, avec disp. d'âge).	
Marie-Pierre-Charles Basher. (fils de Joseph-Julien) (1750- ?). Lieutenant particulier (L.Prov. du 25 avril 1777).	Commissaire pour la sûreté de la ville de Nantes en 1788, membre du comité provisoire en juillet 1789. Frère de François-Alexandre B. (prêtre).
Jacques Mahot († 1693). Conseiller (L.Prov. du 21 mars 1692).	Marchand droguiste. Père d'Isaac M. (marchand) et de Jacqueline-Urbane M. (épouse de Charles Gellée, ci-dessous).
Ec. Charles Gellée de Prémion. (1664- 1736). Conseiller (L.Prov du 4 juin 1692), puis conseiller honoraire (lettres du 29 sept. 1729).	Subdélégué de l'intendant, échevin de la ville de Nantes (1720-1724). Commis par le maire Mellier, en 1728, pour arrêter le janséniste Dom Louvard. Lieutenant du maire par commission en 1735. Secrétaire du roi, Maison et Couronne de France près le parlement de Bretagne. Epoux de Jacqueline- Urbane Mahot (fille de Jacques Mahot., ci-dessus). Père de Godefroy G. (subdélégué [1736], échevin [1740] et sous maire [1742 et 1747]) et de Jean-Baptiste G. de Prémion (maire de Nantes [1754-1762] et [1776-1782]).
Pierre (I) de Guer du Boisjollin. Conseiller (L.Prov. du 31 déc. 1693).	Avocat au parlement. Sénéchal en la châtellenie de Bougon, Rezé, Saint-Pierre et Saint-Jean de Bouguenais et du Lac de Grand-Lieu). Fils de Julien de G. (procureur fiscal de Bouguenais). Père de Pierre (II) (avocat et sénéchal de Bougon).
Thomas Fleuriu du Planty. (1717- 1789). Conseiller (L.Prov du 22 nov. 1742).	Avocat au parlement. Echevin de la ville de Nantes (1764-1766), député aux Etats de Bretagne (1764), sous-maire (1766-1767). Epoux de Jeanne-Françoise Bidon, fils de Jean F. (officier du régiment d'Auvergne), frère de J.B. F. (aumônier des carmélites puis recteur de Saint-jean en Saint-Père).
Michel Meignen. (env. 1710-1780). Conseiller (L.Prov. du 20 fév. 1750).	Avocat au parlement.
Pierre Fresnel. Conseiller (L.Prov du 7 avril 1751).	Fils de René F. (notaire et procureur fiscal de la châtellenie de Bougon-en-Bouguenais)
Ec. Joseph-Antoine Le Lieurré de l'Aubépin. Conseiller (L.Prov. du 4 août 1773).	Fils de Joseph L. (receveur des Fermes du roi à Paimbœuf), époux de Marie-Marguerite Leroux.
Roland Valin. Conseiller (L.Prov du 5 janvier 1784).	
Pierre (III) Grizolle.. (1756-1819) Conseiller (L.Prov du 13 fév. 1787).	Avocat au parlement. Fils de Pierre (II) G. (marchand de drap et de soie, capitaine de milice bourgeoise). Epoux de Geneviève Cottineau. Devenu Commissaire-priseur sous la Révolution

Les gens du roi

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Claude Geslin. († 1724). Avocat du roi (L.Prov. du 10 fév. 1701).	Procureur au présidial et à la prévôté de Nantes, « fabriqueur ». Epoux de Marie Vanier.
Julien Geslin de Bellisle. (fils de Claude). (1689- 1759). Avocat du roi (L.Prov. du 12 mai 1718).	Avocat au parlement. Epoux de Jacqueline Thérèse Le Hédois.
François Thomas. (1715-1762) Avocat du roi (L.Prov. 26 mai 1760).	Avocat au parlement, procureur fiscal des régaires de Nantes. Fils de Henri T. (notaire royal et apostolique) et père de Marie-François-Joseph T. (notaire royal et apostolique ayant officié à Saint-Domingue)
René-Charles Dreux. Avocat du roi (L.Prov. du 20 avril 1763).	Conseiller au présidial de Nantes (L.Prov. du 13 sept. 1775). Echevin de la ville de Nantes (1785-1786), sous-maire (1787-1788), député de la ville aux Etats de Bretagne. Faisait partie de la « colonne des 132 nantais » expédiée par Carrier à Paris (acquitté en 1794). Fils de Liphard D. (sénéchal de Biacé et de la Livernière), frère de Liphard-Joseph (bachelier en droit).
Joseph-André Urien (1750- ?). Avocat du roi (L.Prov. du 31 juill. 1776).	Fils de Joseph U. (juge-garde de la monnaie), époux de Madeleine-Claudine Henry de Kermartin. « Homme de loi » sous la Révolution.
Julien Loquet de la Moricière. Procureur du roi (L.Prov. du 10 août 1692).	Avocat au parlement. Epoux de Marie Baizeau, remarié en 1701 avec Anne Frémont. Fils de Jean L. de la M. (avocat au parlement) et neveu de Mathurin L. de Lisle (avocat au parlement, procureur au présidial, échevin de Nantes [1681-1682]).
Jean-Baptiste Merlaud de la Clartière. Procureur du roi (L.Prov. du 27 avril 1717).	Subdélégué de l'intendant, procureur du roi et substitut au siège de police et conseiller-adjoint à l'amirauté de Léon à Brest (?). Epoux de Marie Loquet. Père de Jean-Baptiste, Pierre-Auguste et Claude-François de Paule M. (Voir ci-dessous)
François-Pierre Du Rocher. (env. 1690-1751). Procureur du roi (L.Prov. du 10 juin 1729).	Procureur fiscal des régaires de Nantes (Mandement du 11 déc. 1724). Premier « fabriqueur ». Avocat au parlement, subdélégué de l'intendant (1734-1749). Maire de la ville de Nantes par commission (1747-1748). Famille originaire de Vannes.
Ec. Jean-Baptiste (II) Merlaud de la Clartière (1718-1754). (fils de Jean). Procureur du roi (disp. d'âge, L.Prov. du 25 fév. 1741).	Frère de Pierre-Auguste M. (maître ordinaire à la chambre des comptes de Bretagne, avocat et procureur du roi de l'amirauté de Brest) et Claude-

	François de Paule M. de la Cossonière (Secrétaire auditeur en la chambre des comptes). Epoux de Renée-Claudine Chalumeau (fille de Claude C., directeur et trésorier de la monnaie de Nantes)..
Ec. Jean-René Jégo de la Blottière. (1715-1768). Procureur du roi (L.Prov. du 18 juill. 1755).	Conseiller (L.Prov. du 24 mars 1741), puis alloué lieutenant général au présidial de Nantes (L.Prov. du 16 mai 1749). Commissaire des Etats de Bretagne. Candidat malheureux à la mairie de Nantes par six fois (entre 1750 et 1760). Epoux de Françoise-Geneviève Boutin, remarié en 1761 à Rose-Elisabeth Charron.
Louis-Joachim Fresnais de Beaumont. Procureur du roi (Comm. du 27 février 1771).	Elu juge de paix à Saint-Julien-de-Concelles. Chef chouan arrêté, jugé par le tribunal révolutionnaire de Nantes et exécuté le 16 février 1794.
Ec. François Landays Dupé de Lépine. Procureur du roi (L.Prov. du 3 juill. 1774).	Fils de Julien L., époux de Julienne-Josephe Merlaud de la Clartière (fille de Jean-Baptiste (II)). Frère de Julien L. (capitaine d'infanterie) et Pierre-René L. (prêtre)
François Cottineau de Lespinay. Procureur du roi (L.Prov. du 19 août 1784).	Avocat au parlement, contrôleur général ancien des finances de Bretagne, échevin de la ville de Nantes (1785-1786). Fils de Louis C. (négociant). Membre d'une famille ayant fourni divers notables à la ville (exemples : Julien C., échevin [1710-1712] et ancien consul, Jean C., procureur-syndic[1730-1731], René C., échevin [1733-1733] et ancien consul, Denis C., marchand drapier, échevin [1748-1750] et ancien consul....).

Annexe 20 : Siège de l'amirauté de Quimper

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Les conseillers juges	
René Le Noblets. Lieutenant général (L.Prov. du 21 août 1693).	Juge-président du présidial et des traites de Quimper (L.Prov. 21 juin 1695).
Pierre-Jean Marigo. Lieutenant général (disp. d'âge, L.Prov. du 8 fév. 1711).	Juge-président du présidial et des traites de Quimper (disp. d'âge, L.Prov. du 8 fév. 1711).
Hyacinthe-Alexis-Patern Marigo . Lieutenant général (L.Prov. du 7 juillet 1724).	Ancien-président, second président du présidial et juge-président des traites de Quimper (L.Prov. du 7 juillet 1724).
Vincent-Hyacinthe Marigo de Keramel. Lieutenant général (L.Prov. du 24 avril 1739).	Ancien-président, second président du présidial et juge-président des droits d'entrée et de sortie de Quimper (L.Prov. des 24 avril et 20 juin 1739).
Vincent-Thomas Hernio. Lieutenant général (L.Prov. du 5 août 1772).	
Charles-Guillaume Du Haffont de Lestrediat. Lieutenant général (L.Prov. du 2 août 1775).	Membre de la loge maçonnique quimpéroise <i>La parfaite Union</i> .
Pierre-Jacques-Marie Le Bastard de Mesmeur. (1757-1825) Lieutenant général (Disp. d'âge, L.Prov. du 1 ^{er} mai 1779).	Administrateur du Finistère (1796), Conseiller général puis vice-président du tribunal civil de Quimper. Féru de Physique et de chimie. Fils de Nicolas L., avocat au présidial de Quimper.
Louis Droualen. Lieutenant particulier (L.Prov. du 21 août 1693).	Capitaine d'infanterie pendant les guerres avec la Hollande. Juge criminel au présidial de Quimper (L.Prov. du 17 avril 1683). Après avoir été déboutée en 1670, famille anoblée par lettres d'août 1699.
Augustin Alline Lieutenant particulier (L.Prov. du 15 janv. 1702).	Alloué du présidial de Quimper (L.Prov. du 4 mars 1702).
Guillaume Billoart de Kervadégan. Lieutenant particulier (L.Prov. du 27 oct. 1719).	Conseiller (L.Prov. du 27 avril 1690), puis alloué du présidial de Quimper (L.Prov. du 14 mars 1711). Secrétaire du roi honoraire en la Chancellerie (lettres du 23 mars 1723). Bienfaiteur de l'hôpital de Quimper.
René Ramon Lieutenant particulier (L.Prov. du 4 nov. 1740).	

Théophile-Marie Laënnec Lieutenant particulier (L.Prov. du 30 sept. 1772).	Fils d'un avocat au présidial de Quimper, apparenté par sa mère à la famille parlementaire des Huchet d'Angeville. Sénéchal et lieutenant des régaires de Quimper (Mandement du 31 juillet 1781), receveur des décimes du clergé de Cornouaille. Juge du tribunal de district de Qumperlé, conseiller de la préfecture de Quimper sous le Consulat. Poète (7 éditions du poème <i>La moutarde celtique...</i>) et père de René-Théophile L., médecin inventeur du Stéthoscope).
(?) Gouesnou du Parc Conseiller (L.Prov. du 7 juill. 1693).	
Prigent-Pierre Gouesnou de Keraval Conseiller (Disp. d'âge du 3 oct. 1709 et L.Prov. du 24 nov. 1709).	

Les gens du roi

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Guillaume Cariou de Kerléan. Avocat et procureur du roi (L.Prov. des 21 et 27 août 1693).	Conseiller-président du présidial de Quimper (L.Prov. du 7 oct. 1677).
(?) Le Baron de Boisjaffray. Avocat et procureur du roi (L.Prov. 8 oct. 1717).	
Alain de Kernaflen. Avocat et procureur du roi (L.Prov. du 7 janv. 1730).	
François- Joseph-Marie de Kernaflen de Kergos Avocat et procureur du roi (L.Prov. du 9 déc. 1747).	
Alain-Jacques de Kernaflen de Kergos. Avocat et procureur du roi (L.Prov. du 12 janv. 1774).	Vice-président du district de Quimper sous la Révolution.

Annexe 21 : Siège de l'amirauté de Saint-Brieuc

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Les conseillers juges	
Florent-Jacques-André Dubois de la Villerabel. Lieutenant général (L.Prov. du 3 mai 1749).	
Florent-Louis-André Dubois de la Villerabel. (fils de Florent-Jacques). Lieutenant général (L.Prov. du 25 juill. 1787).	Président du tribunal de Saint-Brieuc sous la Révolution.
(?) Dubreil de Cloisneuf. Conseiller (L.Prov. du 7 nov. 1692).	
Julien Lenoir de Carlan. Conseiller (L.Prov. du 9 nov. 1692).	

Les gens du roi

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Chev^r. François De la Lande de Calan († 1698). Avocat du roi (L.Prov. du 17 janv. 1695).	Capitaine garde-côtes. Epoux de Marie de Boisgélin. Famille maintenue à la noblesse en 1668.
Marc-Claude Gaultier de Bellevue. Procureur du roi (L.Prov. du 24 juill. 1750).	Procureur-syndic de la ville de Saint-Brieuc en 1753.

Annexe 22 : Siège de l'amirauté de Saint-Malo

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Les conseillers juges	
<p>Jean Richomme de la Touche. (1638-1698). Lieutenant général (L.Prov. du 13 sept. 1691).</p>	<p>Sénéchal de Saint-Malo. Ecuyer en 1666. Juge des droits d'entée et de sortie de Saint-Malo (comm. du 28 décembre 1688). Epoux de Guyonne Nepveu, puis de Anne Pélicot.</p>
<p>Jacques Gouin de Beauchesne (II). (1652-1730) Lieutenant général (L.Prov. du 20 décembre 1704).</p>	<p>Capitaine de navires armés en marchandises (Cadix, Méditerranée, Terre-Neuve...) et en course (expéditions contre les pêcheries hollandaises du Spitzberg...), explorateur des mers du sud (auteur d'un journal relatant ses découvertes, une île découverte en 1701 porte son nom...). Sénéchal de Saint-Malo et juge-président des Traités de Saint-Malo (L.Prov. du 28 décembre 1704), capitaine général des garde-côtes du département de Saint-Malo et subdélégué de l'intendant (1710-1715). Fils de Jacques G. (I) et de Julienne Richomme.</p>
<p>Jacques Gouin de Beauchesne (III). (Fils de Jacques II) Lieutenant général (L.Prov. du 19 avril 1720).</p>	<p>Juge-président des Traités de Saint-Malo (L.Prov. du 19 avril 1720).</p>
<p>Guillaume-Maurice de Launay. Lieutenant général (disp. d'études et d'interstice du 17 fév. 1762, L.Prov. du 31 mars 1762).</p>	<p>Juge-président des Traités de Saint-Malo (disp. de parenté, L.Prov. du 30 juill. 1766). Membre du Conseil supérieur de Blois. Fils de Guillaume-Pierre de L. (procureur du roi aux Traités de Saint-Malo) et frère de Julien Louis de L. (chanoine et syndic du Chapitre de Saint-Malo). Epoux de Jeanne-Marie Guillaudeu.</p>
<p>Pierre Bréal des Chapelles. Lieutenant particulier (L.Prov. du 21 mars 1692).</p>	<p>Procureur du roi à Dinan (L.Prov. du 25 nov. 1677). Juges des Fermes du roi, sénéchal du comté de Châteauneuf. Marié à la fille d'un ancien procureur du roi de Dinan. Fils de Jean Bréal, notaire et Secrétaire du roi en la chancellerie de Bretagne. Famille déclarée noble par arrêt du Conseil en 1669.</p>
<p>Antoine Vieut Lieutenant particulier (L.Prov. du 29 juill. 1696).</p>	

Mathurin-Louis Frostin (ou Frottin) († 1759). Lieutenant particulier (L.Prov. du 18 avril 1726).	Alloué des régaires de l'évêché de Saint-Malo (Mandement du 8 mai 1723)
René-Jacques-Mathurin Frostin de la Binolays (fils de Mathurin-Louis). Lieutenant particulier (L.Prov. du 10 mai 1760).	Procureur fiscal des régaires du Chapitre de Saint-Malo (Mandement du 19 août 1743), alloué de la juridiction commune et des régaires du Chapitre de Saint-Malo (Mandement du 5 nov. 1759), puis sénéchal des régaires de l'évêque et du Chapitre (Mandements des 16 et 17 déc. 1788)
Josselin-Jean-Baptiste Gardin de la Chesnais (III). (1638-1731). Conseiller (L.Prov. du 5 sept. 1691).	Membre d'une des plus anciennes et des plus prestigieuses familles d'armateurs malouins. Capitaine de navire et négociant, commande plusieurs frégates assurant le commerce avec Cadix. Arme en course entre 1689 et 1705 (<i>La Ville de Saint-Malo, Le Saint-François...</i>) avant de s'intéresser au trafic interlope (1705-1715) et au commerce à la Chine (1714-1720). Directeur de l'hôpital général, capitaine de la milice. Anobli en déc. 1697, noblesse confirmée en 1716 pour lui et deux de ses fils.
Alain Gaillard de Launay et de la Motte (1653-1724). Conseiller (L.Prov. du 21 oct. 1691), puis conseiller honoraire (lettres du 2 mai 1718).	Marchand, capitaine, armateur et assureur de navires affrétés en marchandises (Cadix, commerce interlope) et en course (<i>La Gentille, La Gaillarde, le Duc d'Orléans...</i>). Premier malouin élu député au <i>Conseil de Commerce</i> sur proposition de La Lande Magon (1700-1702). Maire de Saint-Malo (1719-1722). Epoux de Servanne-Marie Guillaudeau. Débouté de ses prétentions à la noblesse par l'intendance de Bretagne en 1701.
Bernard Sioc'han de Tréquentin Conseiller (L.Prov. du 8 nov. 1691).	Epoux de Jeanne Arthur.
Gilles Le Chat de la Lande. Conseiller (L.Prov. du 10 mars 1697).	Avocat au parlement. Epoux de Marie-Hélène Sauvage.
François-Etienne Gaillard de la Gâtinais (fils d'Alain). Conseiller (L.Prov. du 22 déc. 1717).	Avocat au parlement.
Julien Lebrun de Champloret. Conseiller (L.Prov. du 5 janv. 1719).	Armateur et capitaine de navire affrétés en guerre et en marchandises (<i>Le Diligent, Le Saint-Aubin, ...</i>). Frère de Gilles L. de la Franquerie. Epoux de Jeanne-Marguerite Martin.
Laurent-Julien-Pierre Sioc'han de Saint-jouan. (fils de Bernard) Conseiller (L.Prov. du 13 fév. 1721).	Epoux de Marie Gardin.
Pierre-Malo Gardin de la Villeaumont. (fils de Josselin III) (1687-1732). Conseiller (L.Prov. du 24 avril 1721).	Capitaine de navire commandant les bâtiments affrétés par sa famille (armement pour la Chine entre 1714 et 1718...). Beau-père de Magon de Coëtizac

Thomas-Nicolas Amelot du Haut-Verger. Conseiller (L.Prov. du 16 mai 1749).	Avocat au parlement de Paris. Epoux de Marie-Anne-Marthe de la Vigne. Parenté ? avec Michel-Jean A., ambassadeur et membre du Conseil du commerce, alliance avec la famille de l'armateur Noël Danycan.
Augustin-Marie-François Guillaudeu. Conseiller (L.Prov. du 3 août 1763).	Fils de Ec. François Joseph G. du Plessis, maire de Saint-Malo (1739).
Gabriel-Félix-Louis du Fredot du Planty. Conseiller (disp. d'âge, L.Prov. du 16 mai 1787).	Avocat au parlement. Fils de Gabel-Marie F., sénéchal de la gruerie et juridiction de Saint-Méen.

Les gens du roi

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Gilles Lechat de la Lande. Avocat du roi (L.Prov. du 6 sept. 1691), puis conseiller. (L.Prov. du 10 mars 1697),	Confirmation de noblesse par L.Patentes de mars 1698.
Bernard Grout (1662-1732). Procureur du roi (L.Prov. 29 nov. 1691).	Fils de Pierre G. (secrétaire en Chancellerie à Metz). Epoux de Anne-Françoise de la Haye, frère de Pierre G., maître des comptes à Paris. Famille malouine déboutée lors de la réformation de la noblesse en 1668.
G. Le Manuée de Saint-Etienne. Avocat du roi et substitut (L.Prov. 9 mars 1724).	Alloué de la <i>juridiction commune</i> de Saint-Malo et sénéchal des régaires de l'Archidiaconé de Dinan (Mandements des 21 et 22 avril 1719).
Gilles-Marie Marjot. Avocat du roi (L.Prov. du 7 janv. 1730).	
Jean-Mathurin Moreau de la Primerais (1694-1770). procureur du roi (L.Prov. du 16 nov. 1732).	Fils de Guillaume M.. (armateur et assureur malouin ayant fait fortune dans le commerce hispano-américain et interlope, anobli en 1699 par l'achat d'une charge de secrétaire du roi auprès du parlement de Bretagne). Epouse en 1736 une fille Duvalaër, sœur de Pierre et Julien-Joseph D., futurs directeurs de la Compagnie des Indes.
Michel-Guillaume-Thomas Bossinot de Vauvert. Avocat et procureur du roi (L.Prov. du 1 ^{er} mai 1771).	Fils de Denis Bossinot et d'Anne-Thérèse Gaillard. Député de Saint-Malo aux Etats de 1768, membre co-fondateur de la loge maçonnique <i>L'Union</i> de Lorient en 1772. Epoux de Anne-Louise Pérée.

Annexe 23 : Siège de l'amirauté de Vannes

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Les conseillers juges	
<p>Pierre Dondel de Keranguen. († 1714). Lieutenant général (L.Prov. du 20 mars 1692).</p>	<p>Mousquetaire blessé au siège de Candie (1669). Sénéchal-président du présidial de Vannes (L.Prov. 15 mars 1674), Lieutenant général de police (L.Prov. 24 juillet 1701), subdélégué de l'intendant (1696). Lieutenant du roi de Vannes. Président de toutes les sessions des Etats de Bretagne tenues dans la ville de son vivant. Père de François-Hyacinthe Dondel de Kergonano, héritier de sa charge de Sénéchal-président et lieutenant général de police de Vannes (L.Prov. des 19 avril 1707 et 20 mars 1715). Maintenu noble au Conseil du roi en 1674 et 1707.</p>
<p>Noël Bourgeois de Limur. Lieutenant général (L.Prov. du 26 mars 1711).</p>	<p>Alloué du présidial de Vannes puis alloué honoraire (Lettres du 12 nov. 1731). Lieutenant général de police (L.Prov. 24 juillet 1701). Maintenu dans la noblesse en 1711 par l'intendance de Bretagne (par privilège des Secrétaires du roi). Fondateur de la C^{ie} du Très-Saint-Sacrement, notable de la communauté de Vannes en 1750.</p>
<p>Charles-Louis Chanu de Kerhédein. (neveu de Noël Bourgeois). Lieutenant particulier (L.Prov. du 25 mai 1731, disp. d'âge du 1^{er} mai 1731), puis lieutenant général (L.Prov. du 1^{er} fév. 1760).</p>	<p>Alloué du présidial de Vannes (L.Prov. du 10 mai 1731, disp. d'âge du 13 mai 1731) puis alloué honoraire (Lettres du 1^{er} mars 1769). Fils de Joseph Chanu (Garde-scel du Présidial de Vannes) et membre de la C^{ie} du Très-Saint-Sacrement.</p>
<p>Jean-François-Marie Chanu de Limur (fils de Charles-Louis). Lieutenant général (L.Prov. et disp. d'âge du 24 juill. 1776).</p>	<p>Candidat aux élections de district de 1790.</p>
<p>Louis Bourgeois de Keranstumo. Lieutenant particulier (L.Prov. du ...1693).</p>	<p>Alloué du présidial de Vannes</p>
<p>Jean-Baptiste Jouaud. Lieutenant particulier (L.Prov. du 9 juill. 1694).</p>	
<p>Joseph-François Bocou de Lespoul. Lieutenant particulier (L.Prov. du 15 août 1720).</p>	<p>Parent (?) de François Bocou, procureur au parlement (L. Prov. Du 16 nov. 1732)</p>

Alain-Jean Jouchet du Ranquin Lieutenant particulier (L.Prov. du 4 oct. 1768).	Conseiller (L.Prov. du 17 juillet 1765) puis alloué du présidial de Vannes (disp. d'âge, L.Prov. du 4 oct. 1768).
Louis-Mathurin Huard du Port Lieutenant particulier (L.Prov. du 29 oct. 1783).	
Joseph Le Venier. Conseiller (L.Prov. du 1 ^{er} juin 1693).	
Guillaume Pitrelé. Conseiller (L.Prov. du 9 janv. 1695).	

Les gens du roi

Nom et grade(s) de l'officier au sein de l'amirauté	Fonctions, activités annexes ou réseaux familiaux
Yves Nicolazo de Lagrée. Avocat du roi (L.Prov. du 18 nov. 1694).	Greffier en chef du présidial de Vannes.
Bonaventure Eudo. Procureur du roi (L.Prov. du ... 1692).	
Pierre de Lespinay. († 1731). Procureur du roi (L.Prov. 18 mars 1695).	Subdélégué de l'intendant, procureur du roi de la maréchaussée de Vannes (1720-1731). Famille originaire d'Hennebont.
Jérôme-jean de Lespinay. Procureur du roi (L.Prov. du 25 avril 1732).	Conseiller au présidial de Vannes (disp. d'âge, L. Prov. du 28 mai 1723).
Charles-Louis Poussin. Procureur du roi (L.Prov. du 4 juillet 1779). Subrogé dans l'exercice de sa charge par Jean-Antoine-Joseph Fraboulet de 1779 à 1785.	Lieutenant particulier du présidial de Vannes (disp. d'âge, L. Prov. du 31 déc. 1778).
Louis-Joseph Le Guevel. Substitut du procureur du roi à Lorient (L.Prov. du 5 janv. 1784).	

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

SOURCES MANUSCRITES

Sources manuscrites

I. Sources Nationales

A. Archives Nationales

1. Fonds Ancien Régime

Série G⁵ : Amirauté de France – Conseil des prises

- A. N. G⁵ 1 : Droits et offices d'amirauté
- A. N. G⁵ 3 à A. N. G⁵ 7 : Ventes d'offices, nominations, cautionnements des receveurs, amirautés particulières (1689-1792)

2. Fonds Marine et Outre-mer

Série C⁴ : Classes, amirautés, police de la navigation

- A. N. C⁴ 40 : Ordres et dépêches des ministres (1692-1717)
- A. N. C⁴ 44 : Ordres et dépêches des ministres (1728)
- A. N. C⁴ 46 : Ordres et dépêches des ministres (1732)
- A. N. C⁴ 129 : lettres reçues par les ministres, mémoires, documents divers (1666-1712)
- A. N. C⁴ 130 : lettres reçues par les ministres, mémoires, documents divers (1713-1729)
- A. N. C⁴ 131 : lettres reçues par les ministres, mémoires, documents divers (1730-1736)
- A. N. C⁴ 138 : lettres reçues par les ministres, mémoires, documents divers (1766-1769)
- A. N. C⁴ 139 : lettres reçues par les ministres, mémoires, documents divers (1770-1775)

- A. N. C⁴ 159 : Amirautés de Picardie, Normandie et Bretagne
- A. N. C⁴ 170 : Amirautés de Saint-Malo, Vannes et Nantes
- A. N. C⁴ 175 : Inspection du commissaire Chardon sur les côtes de Bretagne (1782-1783)

B. Bibliothèque Nationale de France

Département des manuscrits occidentaux

I. Fonds français

- B.N., ms, fr., 18590 : « Traité des droits Royaux de bris et de Brefs, Leurs causes, Effets, origines et autres singularitez... »
- B.N., ms, fr., 13356 : « Table propre à faciliter l'étude du droit maritime... »
- B.N., ms, fr., 19466 : Traité maritime (s.d.). « Des prises qui se font en mer... »
- B.N., ms, fr., 19467 : Traité maritime (s.d.). « De l'empire des mers... »
- B.N., ms, fr., 513 : recueil de pièces concernant l'histoire et la jurisprudence
- B.N., ms, fr., 2564 : « Des charges, estatz et offices de France, tant de justice que de finance » (s.d.)
- B.N., ms, fr., 5300 : « Ordonnances touchant les admiraultez de France »
- B.N., ms, fr., 8023 : Papiers de Leclerc de Brillet, procureur du roi en la cour de l'amirauté de France
- B.N., ms, fr., 11417 : Pièces diverses
- B.N., ms, fr., 15520 : Pièces diverses
- B.N., ms, fr., 16572 : « Playdoyers de Harlay »
- B.N., ms, fr., 16731 : Papiers d'Achille (III) de Harlay relatifs à la marine
- B.N., ms, fr., 16731 : Papiers d'Achille (III) de Harlay reliés sous le titre « Marine mémoires et reglements »
- B.N., ms, fr., 16733 : Papiers d'Achille (III) de Harlay reliés sous le titre « Mémoires sur la Marine - droit maritime »

- B.N., ms, fr., 16734 : Papiers d'Achille (III) de Harlay reliés sous le titre « Mémoires sur la Marine - droit maritime »
- B.N., ms, fr., 16735 : Papiers d'Achille (III) de Harlay reliés sous le titre « Admiraut. Vol. I »
- B.N., ms, fr., 16778 : « Recueil de tous les admiraux de France qui ont été successivement créés depuis leur institution en titre d'office, jusques au règne du Treshault, tres puissant et tres magnanime Prince Louis Treiziesme... »
- B.N., ms, fr., 18116 : Recueil de documents manuscrits et imprimés. Edits, ordonnances, arrêts du Conseil d'État du roi et du parlement (1665-1710)
- B.N., ms, fr., 21140 à 21142 : « Recueil de lettres écrites par Mre Louis Phélypeaux chevalier comte de Pontchartrain depuis le 15 novembre 1699 jusqu'au premier juillet 1714 qui concernent l'administration de la justice »
- B.N., ms, fr., 18592 : Recueil de documents manuscrits et imprimés sur le commerce et la marine

2. *Nouvelles acquisitions françaises*

- B.N., ms, N.a.f., 944 : Recueil de différentes matières judiciaires (procès, mémoires, factums)
- B.N., ms, N.a.f., 7228 : Recueil de pièces concernant les grands officiers (entre 1125 et 1632)
- B.N., ms, N.a.f., 7288 : « Edictz, lettres, arrestz et autres Actes touchant l'admirauté de Bretagne et droictz appartenant à icelle » (1364-1608)
- B.N., ms, N.a.f., 7861 : « Offices : Chancelier, maréchaux (...) Amiral »

3. *Collection Clairambault*

- B.N., ms, Clairambault., 384 : Volume relié intitulé « Meslanges 1640 à 1641 »

- B.N., ms, Clairambault., 445 : Volume relié intitulé « Meslanges 1665 à 1667 »
- B.N., ms, Clairambault., 450 : Volume relié intitulé « Meslanges 1696 à 1700 »
- B.N., ms, Clairambault., 825 : Recueil chronologique des pièces et mémoires concernant les maréchaux et amiraux de France

4. *Mélanges Colbert*

- B.N., ms, mélanges Colbert., 33 : Lettres et mémoires relatifs à l'enseignement du droit dans les facultés et à la réformation de la justice
- B.N., ms, mélanges Colbert., 161 : Correspondance Août-septembre 1672
- B.N., ms, mélanges Colbert., 162 : Correspondance octobre-décembre 1672
- B.N., ms, mélanges Colbert., 173 *bis* : Correspondance juillet-décembre 1676
- B.N., ms, mélanges Colbert., 106 : Mémoire autographe de Colbert sur l'administration de la justice

5. *Cinq-cents de Colbert*

- B.N., ms, VC, 256 : « Etat de la valeur et estimation faicte au Conseil du Roy de tous les offices de judicature et autres du royaume... » (1665)
- B.N., ms, VC, 259 : « Etat General de la valeur et prix courant de tous les offices du royaume... » (1665)
- B.N., ms, VC, 136 : « Mémoires concernant les charges de Connestables mareschaux admiraux... »

II. Sources locales

A. Archives Départementales d'Ille-et-Vilaine

1 Sous-série 1 B : Archives du parlement de Bretagne

- 1 Ba : Enregistrement des ordonnances, édits, déclarations, lettres de provision des magistrats royaux, mandements des magistrats seigneuriaux (1 Ba 19 - 1 Ba 46).
- 1 Bg : Arrêts de la Tournelle (1Bg 221 - 1 Bg 339).
- 1 Bm : Arrêts de la Grand'Chambre (1 Bm 257 - 1 Bm 259 et 1 Bm 262 - 1 Bm 264), arrêts relatifs aux protestants.
- 1 Bn : Registres et procédures de la Tournelle (1Bn 748 - 1 Bn 4182).

2 Sous-série 9 B : Amirauté de Saint-Malo

- 9 B 187 (année 1679) à 9 B 357 (année 1792) : Minutes du greffe de l'amirauté de Saint-Malo
- 9 B 677 : Affaires intéressant la R.P.R. (1686-1736)

3 Série C : Intendance de Bretagne

- C 139 à C 142 : affaires criminelles jugées par l'intendant de Bretagne
- C 2594 : offices et juridictions royales
- C 143 à C 148 : Grâces et rémissions

4 Série L : Archives administratives et judiciaires de la période révolutionnaire (1790-1800)

- L 1618 : appels jugés par la Cour Supérieure provisoire (février-octobre 1790)
- L 1633 : appels jugés par la Cour Supérieure provisoire

B - Archives Départementales de Loire-Atlantique

- B 4933-B 4970 : minutes criminelles de l'amirauté de Nantes

C - Archives Départementales du Morbihan

5 Sous-série 9 B : archives de l'amirauté de Vannes

- 9 B 239 - 9 B 253 : minutes criminelles de l'amirauté de Vannes
- 9 B 254 – 9 B 255 : levées de cadavres

6 Sous-série 10 B : archives de l'amirauté de Lorient

- 10 B 7 - 10 B 9 : minutes criminelles de l'amirauté de Lorient

D - Archives Départementales du Finistère

- B 4219 - B 4251 : registres d'audience de l'amirauté de Morlaix
- B 4336 - B 4401 : procédures de naufrages instruites par l'amirauté de Quimper
- B 4446 - B 4485 : procédures criminelles de l'amirauté de Quimper

E - Archives Départementales des Côtes d'Armor

- B 3751 - B 3761 : minutes du greffe de l'amirauté de Saint-Brieuc

SOURCES IMPRIMEES

A

ABLEIGES Jacques (d') : *Le Grand Coutumier de France, et instruction de pratique et maniere de proceder et practiquer es souveraines cours de Parlement, Prevosté et Viconté de Paris, et aultres iuridictions du Royaume de France, nouvellement veu, corrigé, adapté le droit, la coustume, et ordonnances royaux et plusieurs arrests de la court de Parlement, selon les matieres et cas occurens, avec l'extraict du stille de la court et maniere de faire les assignations et appointemens en chastellet et autres iuridictions de ce royaume*, éd°. E. Laboulaye et R. Dareste, Paris, 1868, XLVIII-848 p.

ACADEMIE FRANÇAISE, *Le dictionnaire de l'académie Française*, J.-B. Coignard, 1694, 1^e éd°. , 2 t., 676-[64] p. , 671-[46] p.

AGUESSEAU Henri-François (d'), *Œuvres complètes*, publ. par PARDESSUS J.-M., éd. Fantin, Nicolle, de Pelafol, 16 vol., Paris, 1819, t. VIII, *Mémoires sur des divers sujets*.

AUBIN Nicolas, *Dictionnaire de marine, contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale. Avec les Règles & Proportions qui doivent y être observées. Ouvrage enrichi de figures Représentant divers Vaisseaux, les principales Pièces servant à leur construction, les différens Pavillons des Nations, les Instrumens de Mathématique, Outils de Charpenterie & Menuiserie concernant la fabrique; avec les diverses fonctions des Officiers. Troisième Edition, revûë, corrigée & augmentée*, Adrien Moetjens, Haag, 1742.

B

BODIN Jean., *Réponse à Monsieur de Malestroit*, in *Les six Livres de la République*, t. VI, rééd°. Fayard, 1986.

BOIS-GELIN DE LA THOISSE (de) Christophe, *Traicté des Droits Royaux de Bris et Brefs ou seaux, leurs causes, effets, origines et autres singularitez concernant cette matiere*, Dinan, in-12, 1595, réédité par la Librairie DAVY en 100 exemplaires numérotés, Dinan, janvier 2000.

BOISLISLE Arthur-Michel (de) : *Correspondance des contrôleurs généraux avec les intendants des provinces*, Impr. Nat., Paris, 1864-1897, 3 vol.

BOUCHER D'ARGIS André-Jean-Baptiste, *Cahier d'un Magistrat du Châtelet de Paris, sur les Justices Seigneuriales et l'Administration de la Justice dans les Campagnes*, Clousier et Le Boucher, 1789, 31 p.

BRILLON Pierre-Jacques., *Dictionnaire des arrêts ou jurisprudence universelle des parlements de France, et autres tribunaux, contenant par ordre alphabétique les matières bénéficiales, civiles et criminelles, les maximes du droit ecclésiastique, du droit romain, du droit public, des coutumes, ordonnances, édits et déclarations*, G. Cavelier père, M. Brunet N. Gosselin et G. Cavelier fils, Paris, 1727, 5 vol., in-f°.

BRILLON Pierre-Jacques, *Nouveau dictionnaire civil et canonique de droit et de pratique, contenant les étymologies, Définitions, Divisions, & Principes du Droit François & de la Procédure sur les matières Civiles, Criminelles et Bénéficiales, ouvrage également utile aux Praticiens par l'explication des choses difficiles, & par les citations des Lois, des anciennes & nouvelles Ordonnances, des Coûtumes & des Arrests & Reglemens*, A. Besoigne, Paris, 1697, IV-940 p.

C

Cahiers de doléances de la Sénéchaussée de Rennes pour les États Généraux, publiés et annotés par SEE H. et LESORT A., Imprimerie Oberthur, Rennes, 1911,

CANGE Domino. (du), *Glossarium Mediae et Infimae latinatis*, L. Favre, Niort, 1883, (rééd. de la 1^{ère} éd. de 1678).

CARDIN LE BRET, *De la souveraineté du Roy*, in *Les œuvres de Messire Cardin Le Bret*, Paris, Quesnel, 1642, 1160 p.

CHALLAN Antoine Didier, *Réflexions sur l'administration de la Justice, sur la formation des Tribunaux ordinaires et Municipaux, afin de rendre la Justice gratuite, et d'éviter les abus qui règnent spécialement dans les Justices seigneuriales*, Paris, 1789, 40 p.

CLEIRAC Etienne., *Us et coutumes de la mer*, J. Mongiron Millanges, Imp. ordinaire du Roy, Bordeaux, 1661.

D

DELAMARE Nicolas. et LECLERC DU BRILLET : *Traité de la Police, où l'on trouvera l'histoire de son établissement, les fonctions et les prérogatives de ses magistrats, toutes les lois et tous les règlements qui la concernent*, J.-F. Hérisant, Paris, 1732, 4 vol.

DEPPING Georges-Barnard., *Correspondance administrative sous le règne de Louis XIV*, t. III, Paris, 1852, 920 p.

DENISART Jean-Naptiste, *Collection de décisions nouvelles et de notions relatives à la jurisprudence actuelle*, Desaint, Paris, 1768, 6^{ème} ed.

DESROCHES Nicolas, *Dictionnaire des termes de marine*, Paris, 1687.

DEVOLANT Paul, *Recueil d'arrêts rendus au Parlement de Bretagne par Me Paul Devolant*, première partie, Rennes, Pierre-André Garnier, 1722, 326 p.

Dictionnaire universel françois et latin, vulgairement appelé Dictionnaire de Trévoux,
Compagnie des libraires associés, 1771, 6^e éd^o., 8 vol.

DIDEROT Denis et ALEMBERT (d') Jean, *Encyclopédie, ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, Briasson, David l'aîné, Lebreton, Durand, Paris, 1751-1765, 17 vol.

DU ROUSSEAUD DE LA COMBE (du) Guy., *Traité des matières criminelles suivant l'ordonnance du mois d'Août 1670, & les Edits, Déclarations du Roi, Arrêts et Réglemens intervenus jusqu'à présent*, chez Th. Le Gras, Paris, 1751, 4^{ème} éd.

DURET Jean, *Traicté des peines et amendes, tant pour les matières criminelles que civiles*, F. Arnoulley, Lyon, 1610, 175 p., in-8^o.

E

Edits, Déclarations et arrêts concernant la R.P.R de 1662 à 1751, publ. par PILATTE J., Fischbacher, Paris, 1885, 660 p.

Edit d'avril 1691 du Roy portant création d'officiers d'admirautez, Guillaume Desprez, Paris, 1691 (B.N.F., Imprimés, F 23614, p. 978).

EMERIGON Balthazard-Marie, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Marseille, 1783, 2 vol., in-4^o.

ESTIENNE Charles, *Guide des chemins de France*, Genève : Slatkine reprints / Paris : H. Champion, 1978 (rééd^o. de l'œuvre de 1553, publ. par Jean BONNEROT, Bibl. Ecole des Hautes Études, Sciences historiques et philologiques, 1936).

EXPILLY Jean-Joseph. (abbé), *Dictionnaire géographique, historique et politique des Gaules et de la France*, Desaint & Saillant, Paris, 1762-1770, 6 vol.

F

FAIL Noël. (du) et SAUVAGEAU Mathurin., *Les plus solennels arrests et réglemens donnez au Parlement de Bretagne, recueillis par messire Noël Dufail avec les annotations de Mathurin Sauvageau, revus par Michel Sauvageau. Avec le recueil d'arrêts de M. Chapel, J. Mareschal*, Nantes, 1715-1716, 2 vol., in-4^o.

FERRIÈRE Claude-Joseph. (de), *Dictionnaire de droit et de pratique contenant l'explication des termes de droit, d'ordonnance, de coutumes et de pratiques. Avec les juridictions de France*, vve Brunet, Paris, 1769, 2 vol.

FONTANON Antoine., *Les Édicts et ordonnances des rois de France depuis Louis VI, dit le Gros, jusques à présent (...) par Antoine Fontanon, (...) et de nouveau reveuz (...) et augmentez (...) par Gabriel Michel, (...)*, Paris, 1611, 3 vol.

FURETIÈRE Antoine, *Dictionnaire universel contenant generalement tous les mots françois, tant vieux que modernes, & les termes de toutes les sciences et des arts*, Arnout et Reinier Leers, La Haye / Rotterdam, 1690, 2600 p. (rééd. par SNL – Le Robert, Paris, 1984).

G

- GARCIE-FERRANDE Pierre, *Le grand routtier et pyllotage et encrage de la mer tant ses parties de France, Bretagne, Angleterre, Espagne, Flandres, haultes Allemaignes, avecques les dangers des ports, havres, rivières, chenal des parties & régions susdites de Pierre Garcie, dit Ferrande*, Sire Enguilbert de Marnef, Poitiers, 1521, non paginé (188 f°).
- GROTIUS Hugo, *De la liberté des mers* (1609), trad. du latin par A. de Courtin (1703), rééd° par les Annales maritimes et coloniales, t. 90, 1845, pp. 654-717, (reprod. Centre de Philosophie politique et juridique, Caen, 1990, intro. de S. Goyard-Fabre).
- GUYOT Joseph-Nicolas, *Répertoire universel et raisonné de jurisprudence civile et criminelle, canonique et bénéficiale*, Visse, Paris, 1784-1785, 64 vol.

H

- HÉVIN Pierre, *Consultations et observations sur la coutume de Bretagne, par feu M. Pierre Hévin, ancien avocat au Parlement de la même province*, G. Vatar, Rennes, 1734, 720 p.
- HÉVIN Pierre, *Questions et observations concernant les matières féodales par rapport à la coutume de Bretagne*, G. Vatar, Rennes, 1736, in-4°.

J

- JACQUET Pierre, *Traité des justices des seigneurs et des droits en dépendants, conformément à la jurisprudence actuelle des différents tribunaux du Royaume ; suivi des pièces justificatives qui ont trait à la matière*, J.-B. Reguilliat, Lyon/Louis Cellot, Paris, 1764, 1 vol., in-4°.
- JOUSSE Daniel, *Traité de la justice criminelle de France, où l'on examine tout ce qui concerne les Crimes & les Peines en général & en particulier ; les Juges établis pour décider les Affaires Criminelles ; les Parties publiques & privées ; les Accusés ; les Ministres de la Justice Criminelle ; les Experts, les Témoins ; & les autres Personnes nécessaires pour l'instruction des Procès-criminels ; & aussi tout ce qui regarde la manière de procéder dans les poursuites des Crimes*, Debure, Paris, 1771, 4 vol., in-4°.

L

- LA BIGOTIÈRE DE PERCHAMBAULT René (de) : *Institutions au droit François par rapport à la coutume de Bretagne, avec une Dissertation sur le devoir des juges, par messire René de la Bigotière, seigneur de Perchambault, Président aux Enquestes du Parlement de Bretagne*, J. de Heuqueville, Laval, 1693, 434 p.

- LANGE François, *La Nouvelle Pratique civile, criminelle et bénéficiale ou le nouveau praticien françois, par feu M. Lange, ancien avocat au Parlement. Avec un nouveau style des lettres de la chancellerie. Neuvième édition augmentée en différens endroits*, J. & M. Guignard, Paris, 1702, 1 vol., in-4°.
- LE MENÉ Michel, SANTROT Marie-Hélène (éd.), *Cahiers des plaintes et doléances de Loire-Atlantique 1789 texte intégral et commentaires*, éd. par le Conseil général de Loire-Atlantique, Nantes, 1989, 4 vol.
- LEBRUN DE LA ROCHETTE Claude, *Le procès civil et criminel, divisé en cinq livres*, Rouen, 1611, 5 t. en 1 vol., in-8°.
- LOBINEAU Guy-Alexis. (Dom), *Histoire de la Bretagne*, Muguet, Paris, 1707, 2 vol.
- LOISEL Antoine, *Institutes coutumières, ou Manuel de plusieurs et diverses reigles, sentences, et proverbes, tant anciens que modernes : du droict coutumier et plus ordinaire de la France. Nouv. éd. avec les variantes des éditions antérieures, une table de concordance et des tables analytiques*, éd°. critique par Michel Reulos, Sirey, Paris, 1935, 162 p., d'après l'éd°. de la vve A. L'Angelier, Paris, 1611, 3° éd°. , in-4°.
- LOYSEAU Charles., *Les Œuvres de Charles Loyseau, divisées en deux tomes, desquels le premier contient trois traités et le second deux*, E. Gamonet, Genève, 1634, 1 vol.

M

- MÉNAGE Gilles, *Dictionnaire étymologique de la langue françoise*, Briasson, Paris, 1750.
- MORICE Pierre-Hyacinthe (Dom), *Mémoires pour servir de Preuves à l'histoire ecclésiastique et civile de Bretagne, tirés des archives de cette province, de celles de France et d'Angleterre, des recueils de plusieurs sçavans antiquaires (...)*, C. Osmont, Paris, 3 vol. in-fol., 1742-1746.
- MUYART DE VOUGLANS Pierre-François, *Institutes au droit criminel ou principes généraux sur ces matières suivant le droit civil, canonique, et la Jurisprudence du Royaume*, Le Breton, Paris, 1757, XIX-726 p.
- MUYART DE VOUGLANS Pierre-François, *Instruction criminelle suivant les lois et ordonnances du royaume*, Paris, 1762.
- MUYART DE VOUGLANS Pierre-François, *Les loix criminelles de France dans leur ordre naturel*, chez Mérigot, Crapart et Morin, Paris, 1780, 884 p.

O

- OGÉE Jean-Baptiste., *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, Rennes, 1778-1780, rééd°. chez Molliex, Rennes, 1843, 2 vol.

P

- PLANIOL Marcel (éd.), *La Très Ancienne Coutume de Bretagne avec les Assises, Constitutions de Parlement et Ordonnances duciales, suivies d'un recueil de textes divers antérieurs à 1491 / éd. critique accompagnée de notices historiques et bibliographiques*, J. Plihon et L. Hervé, Rennes, 1896, 556 p. (voir aussi : reprod. photomécanique par Champion-Slatkine, Paris-Genève, 1984, 566 p.)
- POTHIER Robert Joseph, *Œuvres complètes de Pothier*, t. 25, « Traité de la procédure criminelle », Thomine, Paris, 1821, 409 p.
- POULLAIN DU PARC Auguste-Marie, *Coûtumes generales du païs et duché de Bretagne et usemens locaux de la mesme province, avec les procez-verbaux des deux reformatations, les notes de Pierre Hevin... les arrests recueillis par le mesme auteur sur les articles de la coûtume. L'aitiologie de Bertrand d'Argentré ; la traduction abrégée de son commentaire sur l'ancienne coûtume de Bretagne par H. E. Poullain de Belair... ; et les notes de Charles du Moulin sur la même coûtume. - Rev., corr. & augm. de la conférence des trois coûtumes de la province, des autres coutumes du royaume, & les ordonnances des rois depuis le commencement de la monarchie françoise, avec des notes par A. M. Poullain du Parc*, G. Vatar, Rennes, 1745-1748, 3 vol., in-4°.
- POULLAIN DU PARC Auguste-Marie, *Journal des audiences et arrest du Parlement de Bretagne rendus sur les questions les plus importantes de droit civil, de coutume, de matières criminelles, bénéficiaires et de droit public*, G. Vatar, Rennes, 1737-1778, 5 vol., in-4°.
- POULLAIN DU PARC Auguste-Marie, *La Coutume et la Jurisprudence coutumière de Bretagne par leur ordre naturel*, vve F. Vatar, Rennes, 1783, 3° éd°., in-12.
- POULLAIN DU PARC Auguste-Marie, *Principes du Droit Français suivant les maximes de Bretagne*, F. Vatar, Rennes, 1767-1771, 12 vol., in-12.
- Procès-verbal des conférences tenues par ordre du roi pur l'examen des articles de l'ordonnance civile du mois d'avril 1667 et de l'ordonnance criminelle du mois d'août 1670*, chez les Associez (éd. anonyme.), Paris, 1724.

R

- RAGUEAU François. et LAURIERE (de) Eusèbe. (de), *Glossaire du Droit François, contenant l'explication des mots difficiles qui se trouvent dans les ordonnances des rois de France, dans les coutumes du royaume, dans les anciens arrests et les anciens titres*, J. & M. Guignard, Paris, 1704, in-4°, 2 vol., 562 & 531 p., reprod. par L. Favre impr.-édit., Niort, 1882, LII-515 p.

S

- SAINT-SIMON Louis. (de), *Mémoires*, éd. A. de Boislile et L. Lecestre, Hachette, Paris, 1879-1928, (rééd. 1975-1981), 41+ 2 vol.
- SAUVAGEAU Michel, *Coûtume de Bretagne avec les commentaires et observations pour l'intelligence, le véritable sens et l'usage des Articles obscurs, suivant les Edits, Déclarations, Ordonnances et Arrêts de Reglemens rendus depuis la dernière reformation de ces Coûtumes*, J. Mareschal, Nantes, 1710, 2 vol., in-4°.

T

TASSIN Christophe., *Les plans et profils de toutes les principales villes et lieux considérables Villes et lieux considérables de France, Ensemble les cartes générales de chacune Province & les particulières de chaque gouvernemens d'icelles*, 1634 (Nota : cet ouvrage a fait l'objet d'une reprod°. en fac-simile : *La Bretagne en 1634, Cartes, plans et vues de villes d'un Atlas du XVIIe siècle*, éd°. Terra Incognita, Brest, 1993).

V

VALIN René-Josué, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, 1776, nouv. éd., 2 vol.

BIBLIOGRAPHIE

A

- ABBAD Fabrice (dir.), *La Loire Atlantique des origines à nos jours*, Bordessoules, coll. "L'Histoire par les documents", St Jean d'Angély, 1984, 462 p.
- ABBIATECI André & alii, « Crimes et criminalité en France (XVII^e-XVIII^e siècle) », *Cahier des Annales*, n° 33, Armand Colin, Paris, 1971, 268 p.
- ABOUCAYA Claude, *Les intendants de la Marine sous l'Ancien Régime*, Gap, 1958, 193 p.
- ACERRA Martine et ZYSBERG André, *L'essor des marines de guerre européennes 1680-1790*, S.E.D.E.S., 1997, 298 p.
- ACERRA Martine et MEYER Jean, *Histoire de la marine française des origines à nos jours*, éd. Ouest-France, Rennes, 1994, 427 p.
- AGAY Frédéric (d'), « Quatre-vingt mille magistrats », dans Ph. BOUCHER (dir.), *La Révolution de la Justice. Des lois du roi au droit moderne*, éd. J.P. de Monza, Paris, 1989, pp. 31-74.
- ALLAIS Denis et RIALS Stéphane (dir), *Dictionnaire de la culture juridique*, P.U.F.-Lamy, 2003.
- ALLIOT Renée, « Réflexions à propos des tribunaux maritimes commerciaux », *Annuaire de droit maritime et aérien*, t. XII, 1993, pp. 269-292.
- ANTOINE Michel, *Les subdélégués généraux des Intendances*, Sirey, Paris, 1975, 40 p.
- ANTOINE Michel, « La notion de subdélégation dans la monarchie d'Ancien Régime », *Bibliothèque de l'Ecole des Chartres*, juillet-août 1974, pp. 267-287.
- ANTOINE Michel, *Le Conseil du Roi sous le règne de Louis XV*, Droz, "Mémoires et documents publiés par la Société de l'Ecole des Chartes", Genève-Paris, 1970, 669 p.
- AUBRY Gérard, *La jurisprudence criminelle du Châtelet de Paris sous le règne de Louis XVI*, L.J.D.J., Paris, 1971, 275 p.
- AVRIL Gilles, *Marins de Saint-Malo XVII^e-XVIII^e siècles*, éd. du Rocher, Paris, 1999, 320 p.
- AZIMI Vida., *Un modèle administratif de l'Ancien Régime, les commis de la Ferme générale et de la Régie générale des Aides*, éd. du C.N.R.S, Paris, 1987, XII-176 p.

B

- BABEAU Albert, *La ville sous l'Ancien Régime*, Librairie Académique Didier et Cie éd., 1884, VIII-564 p.
- BAREAU Romain, *Les arrêts de règlement du Parlement de Bretagne*, Thèse Droit Rennes I, 2000, 2 vol. dactyl., 625 p.

- BARRÉ Éric, « Notes sur l'Amirauté de France en Normandie au Moyen Âge », *Chronique d'histoire maritime*, n° 61, décembre 2006, p. 12-22.
- BART Jean et CLÈRE Jean-Jacques, « Les lois du roi » dans Philippe BOUCHER (dir.), *La Révolution de la Justice. Des lois du roi au droit moderne*, éd. J.P. de Monza, Paris, 1989, pp. 3-30.
- BÉE Michel, « Le bourreau et la société d'Ancien Régime », dans *Justice et répression de 1610 à nos jours*, Actes du 107^e congrès national des sociétés savantes de Brest (1982), Section d'histoire moderne et contemporaine, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, t. 1, Paris, 1984, pp. 61-73.
- BÉLY Lucien (dir.), *Dictionnaire de l'Ancien Régime, Royaume de France XVI-XVIII*, P.U.F., Paris, 1996, 1384 p.
- BÉLY Lucien, *Espions et ambassadeurs, au temps de Louis XIV*, Fayard, Paris, 1990, 905 p.
- BENNASSAR Bartholomé. et Lucille., *Christophe Colomb*, Fayard-Hachette, Paris, 1992, 250 p.
- BENVENISTE Henriette, « Le système des amendes pénales en France au moyen âge : une première mise en perspective », *R.H.D.*, janvier-mars 1992, pp. 1-29.
- BERBOUCHE Alain, *Marine et justice, la justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, Rennes, PUR, 2010
- BERBOUCHE Alain, « 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.
- BERBOUCHE Alain, « La justice militaire portuaire française à la fin de l'Ancien Régime. Des juridictions royales d'exception en difficulté », dans Gérard LE BOUËDEC G. et François CHAPPÉ (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, P.U.R., Rennes, 2000, pp. 339-346.
- BERBOUCHE Alain, « La Prévôté de la Marine française au XVIII^e siècle », *Revue Historique des Armées*, n 4, 1998, pp. 79-86.
- BERBOUCHE Alain, « La justice criminelle de la Marine royale sous le règne de Louis XVI », *R.H.D.*, avril-juin 1997, pp. 215-236.
- BERBOUCHE Alain, *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
- BERBOUCHE Alain, « De la résistance légale à la fronde parlementaire en Bretagne : l'opposition du Parlement d'un pays d'Etats à la montée de l'absolutisme royal », *R.H.D.*, 1992, pp. 521-535.
- BERBOUCHE Alain, *La marine royale de la France à la fin de l'Ancien Régime de la paix de Versailles en 1783 à la Révolution de 1789*, Thèse Droit, Université de Paris II, dactyl., 1980, 2 vol.
- BERCÉ Yves-Marie, « Aspects de la criminalité au XVII^e siècle », *R.H.*, janvier-mars 1968, pp. 33-42.
- BERCÉ Yves-Marie, « L'affaire des caraques échouées (1627) et le droit de naufrage », dans ACERRA M., POUSSOU J.-P., VERGÉ-FRANCESCHI M., ZYSBERG A. (dir.), *État, Marine et Société*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1995, pp. 15-24.

- BÉRENGER Jean et MEYER Jean, *La Bretagne à la fin du XVII^e siècle, d'après les rapports de Béchameil de Nointel*, éd. de l'Université de Haute-Bretagne, Institut armoricain de recherches économiques et humaines, C. Klincksieck, Paris, 1976, 221 p.
- BÉRENGER Jean, « Les Habsbourg et la mer au XVIII^e siècle », pp. 25-34, dans ACERRA M., POUSSOU J.-P., VERGÉ-FRANCESCHI M., ZYSBERG A. (dir.), *État, Marine et Société*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1995, pp. 25-34.
- BERRANGER Henri (de), *Evocation du vieux Nantes*, Ed. de Minuit, Paris, 1966, 299 p.
- BERRANGER Henri (de), *Guide des archives de Loire-Atlantique*, t. I, *Séries A à H*, 2 vol., Nantes, 1962, 198 p.
- BERTHO Catherine, « Information économique et image provinciale : la représentation de la Bretagne au XVIII^e siècle », *R.H.M.C.*, janvier-mars 1981, pp. 86-110.
- BERTIN-MOUROT Éliane., *La Maréchaussée en Bretagne au XVIII^e siècle, 1720-1789*, P.U.R., Rennes, 1969, 615 p.
- BEZARD Yvonne, *Fonctionnaires maritimes et coloniaux sous Louis XIV, les Bégon*, Albin Michel, Paris, 1932, 335 p.
- BILLACOIS François, *Le duel dans la société française des XVI^e-XVII^e siècles. Essai de psychosociologie historique*, éd. de l'E.H.E.S.S., Paris, 1986, 519 p.
- BLANC Louis, « Les officiers de la Marine de Louis XIV d'après l'ordonnance du 15 avril 1689 », *R.M.*, juillet 1921, n191, pp. 1-18.
- BLOCH Jean-Philippe, *Juris-Classeur Droit commercial*, v^o « Code disciplinaire et pénal de la marine marchande », éd. techniques, 1994, vol. 6, fasc. 1166.
- BLOCH Oscar et WARTBURG Walther (von), *Dictionnaire étymologique de la langue française*, 1932, 8^{ème} éd., P.U.F., Paris, 1989, XXXII-682 p.
- BLUCHE François et SOLNON Jean-François., *La véritable hiérarchie sociale de l'ancienne France. Le tarif de la première capitation (1695)*, Droz, coll. "Travaux d'histoire éthico-politique, Genève", 1983, réimp. 1995, 210 p.
- BLUCHE François (dir.), *Dictionnaire du Grand Siècle*, Fayard, Paris, 1990, 1640 p.
- BLUCHE François., « Les magistrats des cours souveraines au XVIII^e siècle : hiérarchie et situation sociale », *R.H.D.*, 1974, pp. 87-106.
- BLUCHE François, *Les magistrats du Parlement de Paris au XVIII^e siècle*, Economica, coll. "Histoire", Paris, 1986, 481 p.
- BODINIER Jean-Louis et BRETEAU Jean, *Nantes, un port pour mémoire*, éd. Apogée, Rennes, 1994,
- BOIS Paul (dir.), *Histoire de Nantes*, Privat, Paris, 1977, 477 p.-XXXII p.
- BOISNARD Luc, *Les Phélypeaux, une famille de ministres sous l'Ancien Régime*, Paris, S.E.D.O.P.O.L.S., 1986, 204 p.
- BOISSONNADE Prosper et CHABLIAT P., *Colbert et la Compagnie du Nord (1661-1684)*, Marcel Rivière, Paris, 1930, 182 p.
- BONGERT Yvonne, *Le droit pénal français de la fin du XV^e siècle à l'ordonnance criminelle de 1670*, Les Cours du droit, Paris, 1972-1973, 346 p.

- BONNEFOY François, *Les armes portatives de la Marine française (1660-1789)*, Economica, coll. "Marins et Océans", t. II, 1991, pp. 49-73.
- BOSHER Jean-François, « Guerre et activités de la marine marchande au Canada 1743-1763 », dans Martine ACERRA, Jean-Pierre POUSSOU, Michel VERGÉ-FRANCESCHI, André ZYSBERG A. (dir.), *État, Marine et Société*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1995, pp. 49-63.
- BORDE Christian, « L'héritage des amirautés et les nouvelles juridictions dans la première moitié du XIX^e siècle », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 321-338.
- BORDES Maurice, *L'administration provinciale et municipale en France au XVIII^e siècle*, coll. "Regards sur l'Histoire", S.E.D.E.S., Paris, 1972, 378 p.
- BOTTIN Michel., « Frontières et limites maritimes au XVI^e siècle », dans Maïté LAFOURCADE (dir.), *La Frontière des origines à nos jours*, Actes des journées de la société internationale d'Histoire du droit, Bayonne, 15-16-17 mai 1997, P.U.B., Bordeaux, 1998, pp. 27-41.
- BOTTIN Michel, « Les développements du droit de la mer en Méditerranée occidentale », *R.M.S.H.P.D.E.* , 1983, pp. 11-28.
- BOULAIRE Alain, « La Bretagne maritime de 1492 à 1592 », dans MASSON P. & VERGÉ-FRANCESCHI M. (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Tallandier, Paris, 1993, pp. 155-161.
- BOULAIRE Alain, « Garde-côtes et gardes-côte en Bretagne aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Mém. S.H.A.B.*, t. LXIX, 1992, pp. 307-317.
- BOULOISEAU Marc, *Cahiers de doléances du Tiers-état du Bailliage de Rouen*, P.U.F., Rouen, 1960, 511 p.
- BOURDE de LA ROGERIE Henri, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Série B*, t. IV, « Amirauté de Léon », Brest, 80 p., in-4°.
- BOURDE DE LA ROGERIE Henri, « Organisation et origine des sièges d'amirauté établis en Bretagne », *Bull. Soc. Arch. du Finistère*, 1902, pp. 223-260.
- BOURGOIN Jean, « L'hydrographie française au XVIII^e siècle », dans BALCOU J. (dir.), *La mer au siècle des encyclopédies*, Actes du colloque de Brest, 17-20 septembre 1984, Champion-Slatkine, Paris-Genève, 1987, pp. 291-309.
- BOURQUIN Marie-Hélène et HEPP Emmanuel., *Aspects de la contrebande au XVIII^e siècle*, P.U.F., Paris, 1969, 96 p.
- BOUSCAU Franck, « Le Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine de Valin : présentation générale », *Revue de la Saintonge et de l'Aunis*, t. XXVII, 2001, pp. 155-168.
- BOUSCAU Franck, *Les prés salés de la Teste-de-Buch en Aquitaine. Contribution à l'histoire du domaine maritime du Moyen-Age à nos jours*, Instaprint S.A., Tours, 1993, 598 p.
- BOUTIN Emile, *Les grands naufrages de l'estuaire, le Saint-Philibert, le Lancastria, le Campbeltown et les autres*, Rives Reines éd., Laval, 1992, 245 p.
- BOY Jean-claude, *L'administration des douanes en France sous l'Ancien Régime*, publ de l'Ass. pour l'Histoire de l'Administration des douanes, 1976, 212 p.

- BOYE Ernest, *Des greffiers. Historique, organisation et devoirs, discipline, lois et règlements, avec manuel formulaire des cessions d'offices de greffiers*, Toulouse, 1910, 136 p.
- BRANCOURT Jean-Pierre, *L'intendance de Champagne à la fin du XVII^e siècle*, C.T.H.S., Paris, 1983, 506 p.
- BRAUDEL Fernand, *L'identité de la France*, t.1 : *Espace et Histoire*, 368 p. ; t.2 en 2 vol. : *les hommes et les choses*, 222 p. & 477 p., Arthaud, Paris, 1986.
- BRAULT Monique, *Histoire des prisons de Nantes (1750-1900)*, éd. Hérault, Cholet, 1994, 117 p.
- BROSSAULT Colette, *Les intendants de Franche-Comté 1674-1790*, éd. La Boutique de l'Histoire, Paris, 1999, 503 p.
- BROUILLET Pascal, « L'organisation de la Maréchaussée dans la généralité de Paris à la fin de l'Ancien Régime », *R.H.A.*, n° 4, 1998, pp. 3-14.
- BUFFET Henri-François, « Z I D Amirauté de France », dans *Guide des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*, Paris, Imprimerie nationale, 1958, p. 255-282.
- BURDEAU François, *Histoire de l'administration française du XVIII^e au XX^e siècle*, Montchrestien, Paris, 2^e éd., 1994, 377 p.
- BURLET Renée, *Les galères au Musée de la Marine*, Presse de l'Université de Paris-Sorbonne, 2001, 218 p.
- BUSSON Robert, *Les Établissements de pêche et le domaine public maritime. Aperçu historique*, Paris, Librairie Baudouin, 1988
- BUTEL Paul, *Européens et Espaces maritimes (vers 1690-vers 1790)*, P.U.B., Talence, 1997, 241 p.
- BUTI Gilbert, « De l'amirauté de Provence aux amirautés provençales (XIII^e-XVIII^e siècle), *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 77-98.

C

- CABANTOUS Alain, *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et Sociétés littorales en France 1680-1830*, Fayard, Paris, 1993, 311 p.
- CABANTOUS Alain, *Dix mille marins face à l'océan. Les populations maritimes de Dunkerque au Havre aux XVII^e et XVIII^e siècles (vers 1660-1794). Etude sociale*, éd. Publisud, Paris, 1991, 672 p.
- CABANTOUS Alain, *Le Ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime (XVI^e-XIX^e siècle)*, Fayard, Paris, 1990, 432 p.
- CABANTOUS Alain, *La Vergue et les Fers, mutins et déserteurs dans la marine de l'ancienne France XVII^e-XVIII^e siècles*, Tallandier, Paris, 1984, 250 p.
- CABANTOUS Alain, « Espace maritime et mentalités religieuses », *Mentalités, Mentalities*, n° 1, 1982, pp. 4-12.

- CABOURDIN Guy et VIARD Georges, *Lexique historique de la France d'Ancien Régime*, Armand Colin, coll. "U", Paris, 2^e éd., 1992, 324 p.
- CALAN DE LA LANDE Charles (de), « La défense des côtes de la Bretagne aux XVI^e et XVII^e siècles », *R.B.V.A.*, 1891, t. VI, pp. 97, 198, 377 & 459.
- CARBASSE Jean-Marie., *Histoire du droit pénal et de la justice criminelle*, P.U.F., coll. "Droit Fondamental", Paris, 3^e éd., 2014, 544 p.
- CARBASSE Jean-Marie, Manuel d'introduction historique au droit, collection Droit fondamental, PUF, 5^{ème} éd., Paris, 2013, 304 p.
- CARBASSE Jean-Marie (dir.), *Histoire du parquet*, P.U.F., coll. "Droit et justice", Paris, 2000, 333 p.
- CARBASSE Jean-Marie, *Introduction historique au droit pénal*, PUF, coll. Droit fondamental, 1990, 356 p.
- CARBASSE Jean-Marie Carbasse, SOLEIL Sylvain, LEYT Guillaume, *La monarchie française du milieu du XVI^e siècle à 1715*, SEDES, Paris, 2001, 278 p.
- CARBONNIER-BURCKARD Marianne et CABANEL Patrick, *Une histoire des protestants en France XVI^e – XX^e siècle*, éd. Desclée de Brouwer, Paris, 1998, 215 p.
- CARRÉ Adrien, « L'hygiène navale, préoccupation essentielle de l'Académie de Brest », dans BALCOU J. (dir.), *La mer au siècle des encyclopédies*, Actes du colloque de Brest, 17-20 septembre 1984, Champion-Slatkine, Paris-Genève, 1987, pp. 157-173.
- CARREAU Séverine, *Le Présidial et la Maréchaussée de Vannes au XVIII^e siècle. De l'ordre militaire à l'idéal à l'idéal de justice*, Thèse Droit, Université de Rennes 1, dactyl., 2003, 435 p.
- CARRIERE Charles, « Renouveau espagnol et prêt à la grosse aventure (notes sur la place de Cadix dans la seconde moitié du XVIII^e siècle) », *R.H.M.C.*, t. XVII, avril-juin 1970, pp. 221-252.
- CARLIER Christian, *Histoire du personnel des prisons françaises, du XVIII^e siècle à nos jours*, éd. de l'Atelier, Paris, 1997, 261 p.
- CARLUER Jean-Yves., *Protestants et bretons*, éd. de la Cause, Paris, 1996, 284 p.
- CARTON Jacqueline, *Les incendiaires au XVIII^e siècle d'après la jurisprudence du parlement de Paris*, Thèse Droit, Université de Paris II, 1980.
- CASSARD Jean Christophe, « Frontière de mer et marine ducale : l'exemple breton. Fin XVe-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.
- CASTAGNOS Pierre, *Richelieu face à la mer*, éd. Ouest-France, Rennes, 1990.
- CASTAN Nicole, « Une économie de justice à l'âge moderne : composition et dissension », *H.E.S.*, 1982, n°3, pp. 361-368.
- CASTAN Nicole, «La Justice expéditive», *Ann. E.S.C.*, 1976, n°2, pp. 331-361.
- CASTAN Nicole, *Justice et répression en Languedoc à l'époque des Lumières*, Flammarion, Paris, 1980, 313 p.
- CASTAN Nicole, *Vivre ensemble. Ordre et désordre en Languedoc (XVII^e-XVIII^e siècles)*, Gallimard-Julliard, coll. "Archives", Paris, 1981, 286 p.

- CHADELAT Jean, « L'élaboration de l'ordonnance de la Marine d'août 1681 », *R.H.D.*, n° 32, 1954, pp. 74-98 & 228-253.
- CHAPMAN Sarah E., « Les clientèles de Louis Phélypeaux de Pontchartrain dans les Parlements de Province à l'époque de Louis XIV », dans J. POUMARÈDE et J. THOMAS (textes réunis par), *Les Parlements de Province : pouvoirs, justice et société du XV^e au XVIII^e siècle*, Toulouse, FRAMESPA, 1996, pp. 621-632.
- CHARBONNEL Nicole et MORABITO Marcel, « Les rivages de la mer : droit romain et glossateurs », *R.H.D.*, 1987, p. 23-44.
- CHARDON Daniel Marc-Antoine., *Code des prises ou recueil des Edits, Déclarations, Lettres patentes, Ordonnances, Arrêts, Règlements et Décisions sur la course et l'Administration des prises. Depuis 1400 jusqu'à présent*, Paris, 1874, 2 vol., in-4°.
- CHARPENTIER Emmanuelle, *Le Peuple du rivage. Le littoral nord de la Bretagne au XVII^e siècle*, Rennes, PUR, 2013.
- CHASSAIGNE Marc, *La lieutenance générale de police de Paris*, Slatkine-Megariotis reprints, Genève, 1975, 314 p.
- CHASTENET D'ESTERRE Jean (de), *Histoire de l'Amirauté*, Thèse Droit, dactyl., Paris, 1906, 160 p.
- CHAUSSINAND-NOGARET Guy (dir.), *Histoire des élites en France du XVI^e au XX^e siècle : l'honneur, le mérite, l'argent*, Tallandier, coll. "Approches", Paris, 1991, 478 p.
- CHAUVIN Marcel, « Tortures, Gibets et Pilonis à Nantes du XV^e siècle à la Révolution », *Bull. Soc. Arch. Nantaise*, t. LXXIII, 1933, pp. 81-107.
- CHAUVIN Marcel, « Geôles et prisons de Nantes », *Bull. Soc. Arch. de Nantes*, t. LXXII, 1932, pp. 69-117.
- CHAUVIN Marcel, « Palais de justice de Nantes et les maisons où l'on jugeait », *Bull. Soc. Arch. Nantaise*, t. LXXIII, 1933, pp. 203-226.
- CHENON Emile, *Histoire générale du droit français public et privé des origines à 1815*, Sirey, Paris, 1929, 2 vol., 953-XIII & 575 p.
- CLÉMENT Pierre, *Histoire de Colbert et de son administration*, Didier & Cie, Paris, 1874, 2 vol., XX-540 p. & 532 p.
- CLERE Jean-Jacques, « Les constituants et l'organisation de la procédure pénale », dans *La Révolution et l'ordre juridique privé, rationalité ou scandale ?*, Actes du colloque d'Orléans, 11-13 septembre 1986, CNRS-Université d'Orléans, P.U.F., 1988, t. 1, pp. 441-456.
- COINDET Sylvain, « Naufrages et accidents maritimes dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII^e siècle », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 233-258.
- COINDET Sylvain « 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.

- COINDET Sylvain *Gens de mer et naufrage littoral en Bretagne au xviii^e siècle*, mémoire de DEA, université de Bretagne-Sud, 2002.
- COINDET Sylvain, *Les Paroisses littorales face aux naufrages dans l'Amirauté de Cornouaille (1721-1740)-(1740-1790)*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne-Sud, 2001
- Collection générale des lois, décrets, arrêtés, sénatus-consultes [...] depuis 1789 jusqu'au 1^{er} avril 1814*, Imp. Royale, Paris, 1817.
- COPPENS Laurent., *Mémoire sur le rétablissement de l'Amirauté de l'empire français et des colonies*, imp. N. Renaudière, Paris 1806, 122 p., B.N.F., imprimés, LF 233-3.
- CORNETTE Joël., *Histoire de la France. L'affirmation de l'Etat absolu 1515-1652*, Hachette, coll. "Carré Histoire", Paris, 1993, 255 p.
- CORNETTE Joël., *Histoire de la France: Absolutisme et Lumières 1652-1783*, Hachette, coll. : "Carré Histoire", Paris, 1993, 254 p.
- CORNETTE Joël, *Le roi de guerre, Essai sur la souveraineté dans la France du Grand Siècle*, Payot, Paris, 2000, 488 p.
- CORRE Armand., « Les chirurgiens d'amirauté », *Bull. Soc. Arch. du Finistère*, t. LXXIII, (1933), Saint-Brieuc, pp. 173-202.
- CORVISIER André, *Histoire militaire de la France*, Quadrige, P.U.F., Paris, 1997, éd. mise à jour, XIII-628 p.
- CORVISIER André., « Quelques réflexions sur les relations entre armée et marine sous l'Ancien Régime », dans ACERRA M., POUSSOU J.-P., VERGÉ-FRANCESCHI M., ZYSBERG A. (dir.), *État, Marine et Société*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, Paris, 1995, pp. 123-134.
- CORVOL Andrée, *L'Homme et l'arbre sous l'Ancien Régime*, Economica, Paris, 1984, 756 p.
- CORVOL Andrée, « La coercition en milieu forestier », dans *Mouvements populaires et conscience sociale, XVI^e-XIX^e siècles*, Actes du colloque de Paris, 24-26 mai 1984, Paris 1985, pp. 199-207.
- COTTRET Bernard, *Terre d'exil, l'Angleterre et ses réfugiés, 16^e-17^e siècles*, éd. Aubier, coll. "historique", Paris, 1985, 337 p.
- COUTAU-BÉGARIE H., *L'histoire maritime en France*, Economica, coll. "Hautes études maritimes", Paris, 1997, 2^e éd. revue et augmentée, 114 p.
- CRÉPIN Marie-Yvonne, « La peine de mort au Parlement de Bretagne au XVIII^e siècle », dans Jacques POUMARÈDE et Jack THOMAS (textes réunis par), *Les Parlements de Province : pouvoirs, justice et société du XV^e au XVIII^e siècle*, Toulouse, FRAMESPA, 1996, pp. 341-353.
- CRÉPIN Marie-Yvonne, « Le chant du cygne du condamné : les testaments de mort en Bretagne au XVIII^e siècle », *R.H.D.*, oct.-déc. 1992, pp. 491-509.
- CRÉPIN Marie-Yvonne, *Le contrôle du Parlement de Bretagne sur l'administration de la justice*, Thèse Droit Rennes I, dactyl., Rennes, 1979, 530 p.

- CREST DE VILLENEUVE Etienne. (du), « 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 », *Bull. de l'Association bretonne*, 3^{ème} série, t. XVI, Congrès de Rennes 1897, Saint-Brieuc, 1898, in-8°, 34 p.
- CROIX Alain, *L'âge d'or de la Bretagne : 1532-1675*, éd. Ouest-France, Rennes, 1993, 443 p.
- CROIX Alain, *Nantes et le pays nantais au XVI^e siècle: étude démographique*, S.E.V.P.E.N., coll. "Démographie et sociétés", Paris, 1974, 356 p.
- CULLEN Louis, « La diaspora irlandaise aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Bull. du Centre d'histoire des Espaces atlantiques*, M.S.H.A. Pub^o., pp. 195-197.

D

- DARSEL Joachim, *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution de 1789*, Thèse Lettres, dactyl., Paris, 1954.
- DARSEL Joachim, « Du droit de naufrage et de bris en mer en Normandie, Bretagne et Poitou », *R.H.D.*, 1955, pp. 541-542.
- DARSEL Joachim, « Essai sur l'origine de la juridiction d'Amirauté en Normandie », *R.H.D.*, 1955, pp. 155-156.
- DARSEL Joachim, « Caen, siège particulier d'amirauté », *R.H.D.*, 1958, p. 148.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté en Normandie, I. L'Amirauté d'Eu-Le Tréport », *Ann. de Normandie*, t. XIX, 1969, pp. 291-306.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté en Normandie : II. L'Amirauté de Saint-Valéry-en-Caux », *Ann. de Normandie*, t. XX, 1970, pp. 3-19.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté en Normandie : III. L'Amirauté de Fécamp », *Ann. de Normandie*, t. XX, 1970, pp. 85-117.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté en Normandie : IV. L'Amirauté du Havre-Harfleur », 1^{ère} & 2^{ème} parties, *Ann. de Normandie*, t. XX, 1970, pp. 267-292 & t. XXI, 1971, pp. 3-32.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté en Normandie : V. L'Amirauté de Caudebec-Quilleboeuf », 1^{ère} & 2^{ème} parties, *Ann. de Normandie*, t. XXI, 1971, pp. 165-185 & t. XXII, 1972, pp. 105-131.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté en Normandie : V. L'Amirauté de Rouen », 1^{ère} & 2^{ème} parties, *Ann. de Normandie*, t. XXIII, 1973, pp. 39-56 & pp. 115-149.
- DARSEL J., « Du droit de prise d'hier à aujourd'hui », *R.H.D.*, 1960, pp. 489-491.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté de Cornouaille », *Mém. S.H.A.B.*, t. XLII, 1967, pp. 5-23.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté de Léon (1691-1792) », *Bull. Soc. Arch. du Finistère*, t. CIII, 1975, pp. 127-162.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté de Saint-Brieuc », *Mém. de la Soc. d'Emulation de Côtes du Nord*, t. CII, 1975, pp. 63-88.
- DARSEL Joachim, « L'Amirauté de la Rochelle », *R.H.D.*, 1969, pp. 602-603.

- DAUVILLIER Jean, « Histoire des costumes des gens de justice dans notre ancienne France », in *Mélanges* publiés par la S.H.D.A.P.D.E., Montpellier, 1974, p. 229 sq.
- DAVID Jean-Marc, *L'Amirauté de Provence et des mers du Levant*, Thèse Droit, Université d'Aix-Marseille, imp. Ant. GED, Marseille, 1942, 492 p.
- DAWSON Philip, « Sur le prix des offices judiciaires à la fin de l'Ancien Régime », *Ann.H.E.S.*, 1964, pp. 390 sq.
- DELAFOSSÉ Marcel et TROCMÉ Etienne, *Le commerce rochelais du XV^e au XVIII^e siècle*, Armand Colin, coll. "Ports-Routes-Trafics", Paris, 1952, x-232 p.
- DELAHAYE Paul, « Troupes de voleurs en Bretagne à la veille de la Révolution », *Ann. B.P.O.*, 1992, n° 3, pp. 243-262.
- DELAVAUD Louis, *Un ministre de la Marine : Jérôme Phélypeaux, comte de Pontchartrain, son éducation et ses premiers emplois, sa visite des ports de France en 1694, 1695 et 1696*, S.A. de l'imp. Ch. Thèze, Rochefort, 1911, 83 p.
- DELOURMEL et HAUCOURT (d'), *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Série B, t. IV : Amirauté de Léon*, Brest, 1940, in-4°, 80 p.
- DELUMEAU Jean (dir.), *Histoire de la Bretagne*, Privat, Toulouse, 1991, 542 p.
- DELUMEAU Jean, « Démographie d'un port français sous l'Ancien Régime : Saint-Malo (1651-1750) », *XVII^e siècle*, n° spécial : *La mer et la Marine en France au XVII^e siècle*, n° 86-87, 1970, pp. 3-20.
- DENIS Michel et BLAYAU Noël., *Le XVIII^e siècle*, Armand Colin, coll. "'U" Histoire moderne", Paris, 1992, 2^e éd. mise à jour, 349 p.
- DESAIVE Jean-Paul & alii., *Medecins, climats et epidemies a la fin du XVIIIe siecle*, Mouton, Paris-La Haye, 1972, 254 p.
- DESSERT Daniel., *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Fayard, Paris, 1996, 393 p.
- DESSERT Daniel, *Fouquet*, Fayard, Paris, 1987, 404 p.
- DESSERT Daniel, *Louis XIV prend le pouvoir, naissance d'un mythe ?*, Complexe, coll. "La mémoire des siècles", Paris, 2001, rééd., 149 p.
- DEURSEN Theodorus Arie. (van), *Professions et métiers interdits. Un aspect de la révocation de l'Edit de Nantes*, Groningue, 1960, 395 p.
- DEZ Pierre, *Histoire des protestants et des églises réformées du Poitou*, Imp. de l'Ouest, La Rochelle, 1936, t. 1, 469 p.
- Dictionnaire de l'Académie Française*, 5^{ème} éd., 1787.
- DINGLI Laurent, *Colbert, Marquis de Seignelay. Le fils flamboyant*, Perrin, Paris, 1997, 392 p.
- DUBOIS Jacques, « La carte des diocèses de France avant la Révolution », *Ann. E.S.C.*, juillet-août 1965, pp. 680-691.
- DUBOST Jean-François et SAHLINS Peter, *Et si on faisait payer les étrangers ? Louis XIV, les immigrés et quelques autres*, Flammarion, Paris, 1999, 475 p.
- DUBY Georges, MANDROU Robert, SIRINELLI Jean-François, *Histoire de la civilisation française*, t. 1 : *Moyen Age-XVI^e siècle*, 349 p., t. 2 : *XVII^e-XX^e siècle*, 415 p., Armand Colin, coll. "U", Paris, 1987, 12^e éd.

- DUCOIN Jacques, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII^e siècle. Le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique*, Lib. de l'Inde éd., Paris, 1993, 2 vol., 702 p.
- DUMA Jean., *Les Bourbon-Penthièvre (1678-1793). Une nébuleuse aristocratique au XVIII^e siècle*, Publ. de la Sorbonne, Paris, 1995, 744 p.
- DUMAS Auguste., *Étude sur les jugements des prises maritimes en France jusqu'à la suppression de l'office d'Amiral (1627)*, Thèse Droit, dactyl., Paris, 1908, 356 p.
- DUPUY Antoine., « La Bretagne au XVIII^e siècle. Les prisons », *Bull. Soc. Arch. d'Ille et Vilaine*, t. XVI.
- DURAND Bernard, « Déontologie du juge et droits de la défense : quelques pistes dans la procédure criminelle d'Ancien Régime », in *Justice et justiciables, Mélanges Henri Vidal*, Montpellier, 1994, pp. 213-237.
- DURAND Bernard, *Arbitraire du juge et consuetudo delinquendi. La doctrine pénale en Europe du XVI^e au XVIII^e siècle*, Publ. de la S.H.D.I.A.P.D.E., Montpellier, 1993, 382 p.
- DURAND Charles, *Les milices gardes-côtes de Bretagne de 1716 à 1792*, Thèse Droit Rennes, H. Riou-Reuzé impr., Rennes, 1927, II-162 p.
- DURAND Georges, *Etat et institutions XVI^e - XVIII^e siècles*, Armand Colin, coll. "U, Histoire moderne", Paris, 1969, 308 p.
- DURAND Yves, *La société française au XVIII^e siècle. Institution et société*, S.E.D.E.S., coll. "Regards sur l'histoire", Paris, 1992, 331 p.
- DURAND Yves, « Nantes et la Loire bretonne au dernier siècle de l'Ancien Régime », in VIGIER P. (dir.), *Une histoire de la Loire*, Ramsay, Paris, 1986, pp. 227-236.
- DUVAL Michel, « Bois de marine et constructions navales en Bretagne au XVIII^e siècle », in BALCOU J. (dir.), *La mer au siècle des encyclopédies*, Actes du colloque de Brest, 17-20 septembre 1984, Champion-Slatkine, Paris-Genève, 1987, pp. 393-407.
- DUVAL Michel, *La Cour d'Eaux et Forêts et la Table de marbre du parlement de Bretagne 1534-1704*, Thèse Lettres Rennes, L'imprimerie bretonne, Rennes, 1964, 572 p.
- DUVERGIER Jean-Baptiste *Collection complète des Lois, Décrets, Ordonnances, Règlements, avis du Conseil-d'Etat*, Guyot & Scribe, Paris, 1834.

E

- Edits, ordonnances royaux, déclarations & arrêts du Conseil d'État du roi concernant le Canada*, Imp. E. R. Fréchette, Québec, 1854, 648 p.
- ELLUL Jacques, *Histoire des Institutions*, t. 3 : *Le Moyen-Age*, 396 p. & t. 4 : *XVI^e-XVIII^e siècle*, 320 p., P.U.F., coll. "Thémis Science Politique", Paris,
- EMMANUELLI François-Xavier, *Etat et pouvoirs dans la France des XVI^e-XVIII^e siècles: la métamorphose inachevée*, Nathan Université, coll. "Fac. Histoire", Paris, 1992, 327 p.

- EMMANUELLI François-Xavier, *Un mythe de l'absolutisme bourbonien: l'intendance, du milieu du XVII^e siècle à la fin du XVIII^e siècle (France, Espagne, Amérique)*, Université de Provence, Aix-en-Provence, 1981, 199 p.
- EMMANUELLI François-Xavier, *L'intendance de Provence à la fin du XVII^e siècle, édition critique des mémoires « pour l'instruction du duc de Bourgogne »*, Bibliothèque Nationale, Paris, 1980, 415 p.
- EMSLEY Clive, « La maréchaussée à la fin de l'Ancien Régime », *R.H.M.C.*, 1986, pp. 624-644.
- ESMEIN Adhémar, *Histoire de la procédure criminelle en France et spécialement de la procédure inquisitoire depuis le XIII^e siècle jusqu'à nos jours*, reprod. photomécanique de l'éd. de Paris de 1882, Libr. E. Duchemin, Paris, 1978, XI-596 p.
- EVE Prosper, « La fête à Bourbon au XVIII^e siècle », dans *Histoires d'Outre-Mer*, Mélanges en l'honneur de Jean-Louis Miegé, publ. de l'Université de Provence, 1992, t. II, pp. 569-583.

F

- FAILLE René, « Les phares et la Signalisation au XVII^e siècle », *XVII^e siècle*, n^o spécial : *La mer et la Marine en France au XVII^e siècle*, n^o 86-87, 1970, pp. 39-81.
- FARGE Arlette, *La vie fragile : violence, pouvoirs et solidarités à Paris au XVIII^e siècle*, Hachette, Paris, 1986, 354 p.
- FARGE Arlette, *Le vol d'aliments à Paris au XVIII^e siècle*, Plon, Coll. "Civilisations et mentalités", Paris, 1974, 254 p.
- FAVIER Jean., *Dictionnaire de la France médiévale*, Fayard, Paris, 1993, 982 p.
- FOUCAULT Michel, *Surveiller et punir ; naissance de la prison*, Gallimard, Paris, 1975, 316 p.
- FOUCQUERON Gilles., *Saint-Malo, 2000 ans d'histoire*, Corlet Impr., Condé-sur-Noireau, 1999, 2^e éd., 1661 p.
- FOVIAUX Jacques, *La rémission des peines et des condamnations, droit monarchique et droit moderne*, P.U.F., Paris, 1970, 191 p.
- FRAVAL DE COATPARQUET Raymond, *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, 208 p.
- FRAYSSE Jeanne et Camille, *Vie quotidienne au temps de la marine de Loire*, Farré & fils, Cholet, 1972, 123 p.
- FRÉVILLE Henri, « Les subdélégués de l'intendant de Bretagne », *R.H.D.*, 1937, t. 12, pp. 408-448.
- FRÉVILLE Henri, *L'intendance de Bretagne, 1689-1790. Essai sur l'histoire d'une intendance en pays d'états au XVIII^e siècle*, Plihon, Rennes, 1953, 3 vol., 516, 388 & 422 p.
- FROSTIN Charles, « Pouvoir ministériel "voies ordinaires de justice" et "voies de l'autorité" »

sous Louis XIV : le chancelier Louis de Pontchartrain et le secrétaire d'État Jérôme de Pontchartrain (1699-1715) », in *Justice et répression de 1610 à nos jours*, Actes du 107^e congrès national des sociétés savantes de Brest (1982), Section d'histoire moderne et contemporaine, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Paris, 1984, t. 1, pp. 7-29.

FROSTIN Charles, « La famille ministérielle des Phélypaux : esquisse d'un profil Pontchartrain (XVI^e-XVIII^e siècles) », *Ann. B.P.O.*, 1979, n° 86, 1, pp. 117-140.

FUZIER-HERMAN Édouard, CARPENTIER Adrien., FREREJOUAN DU SAINT Georges. (dir.), *Répertoire général alphabétique du droit français, vbi : « amirauté », « baraterie », « descente sur les lieux », « escroquerie », « justice maritime », « naufrage », « piraterie »*, L. Larose & Forcel, 1891.

G

GALLET Jean., *Seigneurs et paysans bretons du Moyen Age à la Révolution*, éd. Ouest-France, coll. "de mémoire d'homme : l'histoire", Rennes, 1993, 339 p.

GARNOT Benoit, *Crime et Justice aux XVII^e et XVIII^e siècles*, Imago, Paris, 2000, 208 p.

GARNOT Benoit. (dir.), *L'infrajudiciaire du Moyen-Age à l'époque contemporaine*, Actes du colloque de Dijon, 5-6 octobre 1995, E.U.D., Dijon, 1996, 477 p.

GARNOT Benoit, « Une illusion historiographique : justice et criminalité au XVIII^e siècle », *R.H.*, n° 570, avril-juin 1989, pp. 361-383.

GARNOT Benoit et POTON Denis, *La France et les Français au XVIII^e siècle 1715-1788 : économie et culture*, Ophrys, coll. "Synthèse Σ Histoire", Gap, 1993, 212 p.

GARRISSON Janine, *L'Edit de Nantes et sa révocation*, Seuil, coll. "Point Histoire", Paris, 1987, 312 p.

GARRISSON Janine, (présenté et annoté par), *L'édit de Nantes*, éd. Atlantica, Biarritz, 1997, 137 p.

GASNIER René., « La navigation sur la Loire et ses affluents vers 1785 », *Ann. B.*, 1924-1925, pp. 76-95.

GAUCHER Michel, *Les ports de Vendée du Moyen âge à nos jours*, Les Amitiés sablaises, coll. "Le littoral vendéen", Les Sables-d'Olonne, 1992, 56 p.

GERBEAU Hubert, « Mythes et stratégie. Le sud-ouest de l'Océan Indien du XVII^e au XX^e siècles : un espace français ? », in *Histoires d'Outre-Mer*, Mélanges en l'honneur de Jean-Louis Miegge, publ. de l'Université de Provence, 1992, t. II, pp. 447-568.

GIFFARD André., *Les justices seigneuriales en Bretagne aux XVII^e et XVIII^e siècle (1661-1791)*, Etudes d'histoire du droit, Rousseau reprint G. Monfort, 1992 (reprod. de l'éd. de Paris, 1902), 392 p.

GILLES Henri, « La femme délinquante dans l'histoire du droit », *Annales de l'Univiversité de Sciences sociales de Toulouse*, t. XXVII, 1979, pp. 239 sq.

GODARD Charles, *Le pouvoir des intendants sous Louis XIV, et particulièrement dans les pays d'élection de 1661 à 1715*, Slatkine/Mégariotis, Genève/Paris, 1974 (fac-sim. de l'éd. L. Larose, Paris, 1901), xv-543 p.

- GODECHOT Jacques, *Les institutions de la France sous la Révolution et l'Empire*, P.U.F., Paris, 1998, 5^e éd., 793 p.
- GODECHOT Jacques, « Les influences étrangères sur le droit pénal de la Révolution française », in *La Révolution et l'ordre juridique privé, rationalité ou scandale ?*, Actes du colloque d'Orléans, 11-13 sept. 1986, CNRS-Université d'Orléans, P.U.F., 1988, t. I, pp. 47-53.
- GOUBERT Pierre et ROCHE Daniel, *Les Français et l'Ancien Régime ; t. 1 : La Société et l'Etat*, 384 p. ; t. 2 : *Culture et Société*, 392 p., Armand Colin, Paris, 1984.
- GOURON André. et TERRIN Odile, *Bibliographie des Coutumes de France*, Droz, Genève, 1975, 209 p.
- GOURON Marcel, *L'amirauté de Guienne depuis le premier Amiral en Guienne jusqu'à la Révolution*, Sirey, Paris, 1938, XLIII-552 p.
- GRESSET Maurice, *Gens de justice à Besançon, de la conquête par Louis XIV à la Révolution française (1674-1789)*, Bibl. Nat., 1978, 2 vol., 873 p.
- GUILLEMET Dominique, « Proximité de la Justice et Justice de proximité dans les îles du Ponant aux XVII^e- XVIII^e siècles : justices seigneuriales et Amirauté », in *Actes des Journées Régionales d'histoire de la Justice*, Poitiers, 13-14-15 nov. 1997, P.U.F., Paris, 1999, pp. 327-357.
- GUILLEMET Dominique., *Les îles de l'Ouest de Bréhat à Oléron du Moyen Âge à la Révolution*, Geste éd., coll. "Pays d'histoire", La Crèche, 2000, 355 p.
- GUILLEMINOT Solange : « La Justice d'Ancien Régime au XVII^e siècle; 11 000 cas dans le présidial de Caen », *Ann. H.E.S.*, 1988, n° 2, pp. 187-208.
- GUILLOTIN DE CORSON Amédée (Abbé), *Pouillé historique de l'Archevêché de Rennes*, éd. Régionales de l'Ouest, Mayenne, 1997 (*fac-simile* de l'éd. de 1880), t. 1, 808 p.
- GUILLOUX Felix, *Précis d'histoire de Nantes. Avec plans et gravures du Vieux-Nantes*, A. Brelet éd., 1922, 131 p.
- GUIN Yannick, « La raison en proie au tangage : le droit maritime intermédiaire », in *La Révolution et l'ordre juridique privé, rationalité ou scandale ?*, Actes du colloque d'Orléans, 11-13 sept. 1986, CNRS-Université d'Orléans, P.U.F., 1988, t. I, pp. 743-760.
- GUTTON Jean-Pierre (dir.), *L'intendance de Lyonnais, Beaujolais, Forez en 1698 et en 1762, édition critique du mémoire rédigé par Lambert d'Herbigny et des observations et compléments de la Michodière*, éd. du C.T.H.S., Paris, 1992, 247 p.

H

- HAROUEL Jean-François., BARBEY Jean., BOURNAZEL Eric, THIBAUT-PAYEN Jacqueline, *Histoire des institutions de l'époque franque à la Révolution*, P.U.F., coll. "Droit fondamental", Paris, 2005, 11^e éd., 607 p.
- HAUDRERE Philippe, *Le grand commerce maritime au XVIII^e siècle, Européens et espaces*

- maritimes*, S.E.D.E.S., 1997, 155 p.
- HAUDRERE Philippe, *L'empire des rois 1500-1789*, Denoël, Paris, 1997, 478 p.
- HAUTEBERT Joël, *La jurisprudence criminelle de la sénéchaussée présidiale de Nantes 1550-1750*, Thèse Droit, dactyl., Université de Rennes I, 1996, 2 vol., 502 p.
- HÉLIE Faustin, *Traité de l'instruction criminelle*, I, Livre I, Histoire et théorie de la procédure criminelle, Paris, 1866, 702 p.
- HENRY Jean-François, *Des marins au siècle du Roi Soleil. L'île d'Yeu sous le règne de Louis XIV*, Yves Salmon éd., Janzé, 1982, 340 p.
- HENWOOD Philippe, « L'Académie de Marine à Brest au XVIII^e siècle », in BALCOU J. (dir.), *La mer au siècle des encyclopédies*, Actes du colloque de Brest, 17-20 septembre 1984, Champion-Slatkine, Paris-Genève, 1987, pp. 125-134.
- HESSE Philippe-Jean, BEURIER Jean-Pierre, CHAUMETTE Patrick, TASSEL Yves., MESNARD André-Hubert, REZENTHEL R., *Droits Maritimes*, t. I : *Mer, navire et marins*, éd. Juris Service, Paris, 1995, 462 p.
- HESSE Philippe-Jean, « Le Code noir : de l'homme et de l'esclave », in DAGET S. (éd.), *De la traite à l'esclavage*, t. II : XVIII^e-XIX^e siècles, Actes du Colloque international sur la traite des Noirs, Nantes, 1985, Centre de Recherche sur l'histoire du Monde Atlantique, Société Française d'Histoire d'Outre-Mer, 1988, pp. 187-191.
- HESSE Philippe-Jean., « Géographie coutumière et révoltes paysannes en 1789 », *A.H.R.F.*, 1979, pp. 280-306.
- HILAIRE Jean, *Histoire des institutions judiciaires*, Les Cours de Droit, Paris, 1994, 167 p.
- HIRRIEN Jean-Pierre, *Naufrages et pillages en Léon (1681-1815)*, Morlaix, Skol Vreizh, 2000.
- HOCQUET Jean-Claude (dir.), *Le roi, le Marchand et le sel*, dans *L'impôt du sel en Europe. XIII^e-XVIII^e siècle*, Actes de la table ronde, Saline royale d'Arc-et-Senans, 23-25 septembre 1986, Presses Universitaires de Lille, 1987, 376 p.
- HOCQUET Jean-Claude (dir.), *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest de l'Antiquité à nos jours*, Actes du Colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984, publ. *Revue du Nord*, 1986, XVII-523 p.
- HOMAS Maurice, *De la vénalité des offices sous l'Ancien Régime*, Thèse Droit, dactyl., Paris, 1903, 329 p.
- HONORÉ Suzanne et ISNARD Albert, *Catalogue général des livres imprimés de la Bibliothèque Nationale, Actes royaux*, Imp. Nat., Paris, 1910-1960, 7 vol, t. 1 : *Depuis l'origine jusqu'à Henri IV* ; t. 2 : *Louis XIII, Louis XIV (1610-1665)* ; t. 3 : *Louis XIV (1666-1699)* ; t. 4, *Louis XIV (1700-1715)* ; t. 5 : *Louis XV (1715-1755)* ; t. 6 : *Louis XV, Louis XVI (1756-1789)* ; t. 7 : *Table analytique (1756-1774)*.
- HRODEJ Philippe et BUTI Gilbert (dir.), *Dictionnaire de la Course et de la Piraterie*, édition du CNRS, Paris, 2013
- HUARD-DUPORT Louis-Mathurin, *Pétition de Louis-mathurin Huard-Duport, lieutenant de l'amirauté de l'Orient*, in-8°, Paris, 1792, 6 p. (B.N.F., Imprimés, L F 33-3).
- HURPIN Gérard, *L'intendance de Rouen en 1698*, C.T.H.S., Paris, 1984, 333 p.

I

ISAMBERT, DE CRUSY ET JOURDAN, *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, 29 volumes, Belin-Le Prieur Libraire éditeur, Paris 1821-1833,

J

JACQUIN Philippe, *Sous le pavillon noir, pirates et flibustiers*, Gallimard, Paris, 1988, 192 p.

JACQUIN Philippe, « L'âge d'or de la grande piraterie », in JAEGER G. A. (dir.), *Vues sur la piraterie des origines à nos jours*, coll. "Approches", Tallandier, 1992, pp. 118-131.

JAEGER Gérard A. (dir.), *Vues sur la piraterie cartes, tableaux, chronologie, bibliographie, des origines à nos jours*, Tallandier, coll. "Approches", 1992, 458 p.

JAL Auguste, *Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Didot frères, Paris, 1848, 1591 p.

JAMES Alan, « Une époque sans Amiral : les grands maîtres de la navigation, 1626-1669 », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 109-118.

JAMES Alan *The Navy and the Government in the early modern France, 1572-1661*, London, Royal Society/Boydell Press, 2004.

JAMES Alan, « Les amirautés à l'époque de Richelieu », dans Gérard LE BOUEDEC et François CHAPPE (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XVe au XXe siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 145-150.

JARNOUX Philippe, « La noblesse bretonne au XVIII^e siècle : les tiraillements de la modernité », in KERHERVÉ J. (dir.), *Noblesse de Bretagne du Moyen-Age à nos jours*, Actes de la journée d'étude tenue à Guingamp, 22 novembre 1997, P.U.R./Institut culturel de Bretagne, coll. "Histoire", Rennes, 1999, pp. 183-195.

JEULIN Paul, *L'évolution du port de Nantes, Organisation et trafic depuis les origines*, Thèse Droit, P.U.F., Paris, 1929, 516 p.

JONES Michael, « 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.

JOUANNA Arlette, *La France du XVI^e siècle 1483-1598*, P.U.F., coll. "Premier Cycle", Paris, 1996, 689 p.

K

- KERHERVÉ Jean : *L'Etat Breton aux 14^e et 15^e siècles, les Ducs, l'Argent, les Hommes*, éd. Maloine, Paris, 1987, 2 vol., 1078 p.
- KERHERVÉ Jean, ROUDAUT François, TANGUY Jean, *La Bretagne en 1665 d'après le rapport de Colbert de Croissy*, Centre de recherche bretonne et celtique, Brest, 1978, 278 p.
- KERVILER René, *Répertoire général de bibliographie bretonne*, J. Floch, Mayenne, 1978-1985 (reprod°. photomécanique de l'éd. de J. Plihon et L. Hervé, 1886-1906), 11 vol.
- KOEBERLÉ Lucien, *Le greffier, étude historique et de droit positif actuel*, Thèse Droit Bordeaux, dactyl., 1970, 330 p.
- KRUMENACKER Yves, *Les protestants du Poitou au XVIII^e siècle (1681-1789)*, Champion, 1997, 521 p.
- KRUMENACKER Yves. (présenté par), *Journal de Jean Migault ou malheurs d'une famille protestante du Poitou (1682-1689)*, Les Éditions de Paris, 1995.

L

- LACHANCE André, *La justice criminelle du roi au Canada au XVIII^e siècle. Tribunaux et officiers*, Les Presses de l'Université de Laval, Québec, 1978, XVI-187 p.
- LACHIVER Marcel, *Dictionnaire du monde rural. Les mots du passé*, Fayard, Paris, 1997, 1766 p.
- LACOMBE Christian, « Les milices gardes-côtes en Bretagne d'après la réforme du maréchal de Belle-Isle (1756-1778) », in *Actes du Congrès des Sociétés savantes*, Rennes, 1966, t. I, pp. 117-150.
- LACROIX Thomas, *Archives Départementales du Morbihan, Répertoire numérique de la série B*, Vannes, 1941, in-4°.
- LAFON Jacqueline-Lucienne, *Les députés du commerce et l'ordonnance de mars 1673 : les juridictions consulaires, principes et compétences*, Cujas, Paris, 1979, IX-153 p.
- LAINGUI André, « La doctrine européenne du droit pénal à l'époque moderne (XVI^e-XVIII^e siècle) », in *Revue ?*, n° 13, 1992, pp. 75-89.
- LAINGUI André, « Le droit pénal en Bretagne au XVII^e siècle », in *La Bretagne au XVII^e siècle*, Conseil Général du Morbihan, Vannes, 1991, pp. 7-43.
- LAINGUI André. et LEBIGRE Arlette, *Histoire du droit pénal ; t. I : Le Droit pénal*, 232 p. ; t. II : *La procédure criminelle*, 160 p., Cujas, coll. "Synthèse", Paris, 1979-1980.
- LAINGUI André, « Histoire de la protection pénale des enfants », *Revue internationale de droit pénal*, 1979, pp. 521 sq.
- LAINGUI André, *La responsabilité pénale dans l'Ancien Droit (XVI^e-XVIII^e siècle)*, L.G.D.J., Paris, 1970 (Thèse Droit Rennes, 1967), 367 p.
- LA NICOLLIÈRE-TEIJEIRO Stéphane (de), *La marine bretonne aux XV^e et XVI^e siècles. Essai historique*, imprimerie Forest et Grimaud, Nantes, 1885.
- LARGUIER Gilbert, « Les amirautés du Languedoc et du Roussillon », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p.

201-222.

- LASCOUMES Pierre et PONCELA P., « Classer et punir autrement : les incriminations sous l'Ancien Régime et la Constituante », in R. BADINTER (dir.), *Une autre justice (1789-1799), Contributions à l'histoire de la justice sous la Révolution française*, Fayard, Paris, 1989, pp. 73-104.
- LASCOUMES Pierre et PONCELA Pierrette, « La République ... en réprimant. Les processus d'incrimination sous la Constituante », in *La Révolution et l'ordre juridique privé, rationalité ou scandale ?*, Actes du colloque d'Orléans, 11-13 sept. 1986, CNRS-Université d'Orléans, P.U.F., 1988, t. I, pp. 593-607.
- LAVOUX Régis, *L'Amirauté de Collioure (1691-1790)*, Thèse Droit Perpignan, dactyl., 1998, 3 vol., 501 p.
- LE BASTARD Hubert, *Les pilotes lamaneurs ligériens*, Thèse Droit Nantes, dactyl., 1976, 250 p.
- LEBIGRE Arlette, *La justice du Roi. La vie judiciaire dans l'ancienne France*, Albin-Michel, Paris, 1988, 316 p.
- LEBIGRE Arlette, *Les Grands Jours d'Auvergne*, Hachette, Paris, 1976, 198 p.
- LEBRUN François., *Le XVII^e siècle*, Armand Colin, coll. "U", Paris, 1987, 375 p.
- LE BOUËDEC Gérard et LLINARES Sylviane, « De l'amirauté de Bretagne aux amirautés en Bretagne », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 49-76.
- LE BOUËDEC Gérard, « Le rapport à la mer des Bretons », dans *Encyclopédie de la Bretagne*, Rennes, EURL Encyclopédie de la Bretagne, 2013, p. 643-669.
- LE BOUËDEC Gérard, « 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.
- LE BOUËDEC Gérard « Le port comme lieu de conflit d'autorité (xvii^e-xix^e siècles) », en collaboration avec Sylviane LLINARES, Cahier n° I du CRHQ de l'université de Caen, *Les Conflits d'autorité dans l'administration urbaine*, 2009, p. 129-148.
- LE BOUËDEC Gérard, « L'État et le cabotage en France et en Europe aux xvii^e et xviii^e siècles », dans Gérard Le Bouèdec et François Chappé (clin), *Pouvoirs et littoraux du xv au x^e siècle*, Rennes, PUR, 2000, p. 383-394.
- LE BOUËDEC Gérard., *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Armand Colin, Paris, 1997.
- LE BOUËDEC Gérard., *Le Port et l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée. Une reconversion réussie (XVIII^e-XIX^e siècles)*, Libr. de l'Inde, 1995, 5 vol.
- LE BOURHIS-KERBIZIET François, « Le bourreau et la guillotine en Bretagne, (Loire inférieure) », *Nouv. Revue de Bretagne*, n° 5, 1952, pp. 379-387.
- LE BRETTEVILLOIS Jules, *Des tribunaux des prises maritimes*, Thèse Droit Poitiers, imp.

- Blays et Roy, Poitiers, 1902, 194 p.
- LECHARNY Hugues : « L'injure à Paris au XVIII^e siècle : un aspect de la violence au quotidien », *R.H.M.C.*, 1989, t. XXXVI, pp. 559-585.
- LEGAL Pierre-Yannick, *Bois et forêts en Bas-Poitou, XVIII^e siècle : contribution à l'histoire forestière et sociale*, Thèse Histoire du Droit, dactyl., Nantes, 1994, 2 t., 708 p.
- LE GOFF Samuel, « L'Amirauté de Vannes », *Bull. Soc. Polymathique du Morbihan*, n° 21, 1999, pp. 121-135.
- LE GOFF Timothy J.-A., « Les gens de mer devant le système des classes (1755-1769) ; résistance ou passivité », in J.-C. HOCQUET (dir.), *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest*, Colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984, publ. *Revue du Nord*, 1986.
- LE GOFF Timothy J.-A., « L'impact des prises effectives par les Anglais sur la capacité en hommes de la marine française au XVIII^e siècle », in ACERRA M., MERINO J. et MEYER J., *Les Marines de guerre européennes*, Presses Universitaires de la Sorbonne, Paris, 1985.
- LEGOHEREL Henri, *Histoire du droit international public*, P.U.F., coll. "Que sais-je ?", Paris, 127 p.
- LEGUAY Jean-Pierre (dir.), *Histoire de Vannes et de sa région*, Privat, Toulouse, 1988, 320 p.
- LE GUELLAFF Florence., *Armements en course et droit des prises maritimes, 1792-1856*, P.U. de Nancy, 1999, 928-CII p.
- LEMAITRE Alain, « Ordre et désordre : la police en Bretagne au XVIII^e siècle », *Mém. S.H.A.B.*, 1983, t. LX, pp. 111-124.
- LE MENÉ Joseph-Marie, *Histoire archéologique, féodale et religieuse des paroisses du diocèse de Vannes*, Laffitte reprints, Marseille, 1982 (réimp. de l'éd. de Vannes 1891-1894), 2 vol.
- LE MENÉ Michel. et SANTROT Marie-Hélène. (éd.), *Cahiers des Plaintes et Doléances de Loire-Atlantique 1789*, éd. du Conseil général de Loire-Atlantique, Nantes, 1989, 4 vol., 1705 p.
- LEMERCIER Paul, *Les justices seigneuriales de la région parisienne de 1780 à 1789*, Domat-Montchrétien F.Loviton & Cie, Paris, 1933, 305 p.
- LE MENTEC Marie-Pierre, *Les Pilotes lamaneurs dans les Amirautés de Vannes et de Lorient au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne-Sud, 1999.
- LEMOINE Jean et BOURDE de LA ROGERIE Henri., *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790 ; t. III : Inventaire des fonds des amirautés de Morlaix et de Quimper, du Consulat et du Tribunal de Commerce de Morlaix*, imp. A. Jaouen, Quimper, 1902.
- LE ROY-LADURIE Emmanuel, *L'Ancien Régime (1610-1670)*, Hachette, Paris, 1991, 461 p.
- LERICHE REINE, *Justiciers et justiciables en Bretagne à la fin du Moyen Age (1365- début XVI^e s.)*, Thèse Lettres Nantes, dactyl., 1998, 291 p.

- LESPAGNOL André, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, Saint-Malo, P.U.R., 2^e éd., 1997, 867 p.
- LESPAGNOL André, *Entre l'argent et la gloire. La course malouine au temps de Louis XIV*, Apogée, Rennes, 1995, 188 p.
- LESPAGNOL André, « Les Malouins. Profil d'une bourgeoisie marchande bretonne au XVII^e siècle », in *La Bretagne au XVII^e siècle*, Conseil Général du Morbihan, Vannes, 1991, pp. 447-476.
- LESTRINGANT Franck, « Les protestants et la liberté des mers », dans *Coligny, les protestants et la mer*, Actes du colloque organisé à Rochefort et à La Rochelle les 3 et 4 octobre 1996, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1997, pp. 25-33.
- LESUEUR Jean-Baptiste Denis., *Mémoire en faveur du rétablissement des sièges des amirautés ou tribunaux maritimes*, imp. A. Belin, Paris, 1814, 28 p. ; B.N.F., imprimés, LF 232-2.
- LEVASSEUR Olivier, *Le Trégor au siècle de l'Amirauté (1691-1791)*, mémoire de DEA, université de Rennes 2, 1990.
- LEVASSEUR Olivier *Les Usages de la mer dans le Trégor du xviii^e siècle*, thèse de doctorat en histoire, université de Rennes 2, 2000.
- LEVY Barbara, *Les Sanson, une dynastie de bourreaux*, Mercure de France, Paris, 1976, 287 p.
- LEYTE Guillaume, *Domaine et domanialité publique dans la France médiévale (XII-XV^e siècles)*, P.U. de Strasbourg, 1996, 444 p.
- LEVOT Prosper., *Bibliographie bretonne, recueil de notices sut tous les bretons qui se sont fait un nom, depuis le commencement de l'ère chrétienne jusqu'à nos jours*, Cauderan, Vannes, 1852, 2 t., 975 p.
- LHULLIER Henri, *Les tribunaux maritimes*, Thèse Droit Paris, Arthur Rousseau éd., Paris, 1901, 248 p.
- LITALIEN Raymonde, « L'amirauté de Guyenne à Bordeaux au XVII^e et XVIII^e siècles : son implication dans le commerce canadien », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 147-158.
- LIUDBLINSKII Vladimir Sergueievitch., *La Guerre des Farines, contribution à l'histoire de la lutte des classes en France, à la veille de la Révolution*, Presses Universitaires de Grenoble, 1979, 373 p.
- LORCY Maryvonne, *Stratégie et tactique dans la procédure criminelle du XVIII^e siècle*, Thèse Droit Rennes I, dactyl., 1987, 353 p.
- LORGNIER Jacques., *Maréchaussée, histoire d'une révolution administrative et judiciaire ; t. 1 : Les juges bottés ; t. 2 : Quand le gendarme juge*, L'Harmattan, Paris, 1994, 408 p.
- LUC Michel-Albert, « 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.

LUC Michel-Albert, « Les gens de mer dans l'île de Ré au XVIII^e siècle », thèse de doctorat en histoire, université de Poitiers, 2005.

M

MACÉ Albert, *La réforme des présidiaux au XVIII^e siècle (au travers de l'exemple du siège de Vannes)*, Vannes, 1890, 11 p.

MACOURS Georges, « L'extradition des criminels de droit commun entre le France et les Pays-Bas au XVIII^e siècle », in *La Frontière des origines à nos jours*, Actes des journées de la Société Internationale d'Histoire du droit tenues à Bayonne, mai 1997, Presses Universitaires de Bordeaux, 1998, pp. 167-184.

MANDROU Robert, *La France aux XVII^e et XVIII^e siècles*, P.U.F., coll. "Nouvelle Clio, l'histoire et ses problèmes", Paris, 1997, 6^e éd., 438 p.

MANDROU Robert, *L'Europe "absolutiste", Raison et raison d'Etat, 1649-1775*, Fayard, Paris, 1977, 367 p.

MARCADÉ Jacques, *Protestants poitevins de la révocation à la Révolution*, Geste éd., coll. "Pays d'histoire", La Crèche, 1998, 239 p.

MARION Marcel, *Dictionnaire des institutions de la France aux XVII^e et XVIII^e*, J. Picard, Paris, 1979 (réimp^o. de l'éd. de 1923), 564 p.

MARTIN Pierre, *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

MARTIN-DEIDIER Annick, *La guerre de course à Saint-Malo de 1688 à 1814*, Thèse Lettres, dactyl., Université de Paris I-Sorbonne, 1976, 544 p. en 3 vol. dont tables & pièces justificatives.

MARTINAGE Renée, « Les idées sur la cassation au XVIII^e siècle », *R.H.D.*, 1969, pp. 244-290.

MARTINAGE Renée, « Les origines de la pénologie dans le code pénal de 1791 », in *La Révolution et l'ordre juridique privé, rationalité ou scandale ?*, Actes du colloque d'Orléans, 11-13 sept. 1986, CNRS-Université d'Orléans, P.U.F., 1988, t. I, pp. 15-29.

MARTINAGE Renée., « Les innovations des constituants en matière de répression », in R. BADINTER (dir.), *Une autre justice (1789-1799), Contributions à l'histoire de la justice sous la Révolution française*, Fayard, 1989, pp. 105-126.

MARTRAY Joseph, *La destruction de la marine française par la Révolution*, éd. France-Empire, Paris, 1988, 262 p.

MARTUCCI Roberto, « Le "Parti de la réforme criminelle" à la Constituante », *La Révolution et l'ordre juridique privé, rationalité ou scandale ?*, Actes du colloque d'Orléans, 11-13 sept. 1986, CNRS-Université d'Orléans, P.U.F., 1988, t. I, pp. 229-239.

- MASSON Philippe, *Histoire de la Marine française* ; t. 1 : *L'ère de la voile*, Lavauzelle, Paris, 1992, 437 p.
- MAUREPAS Arnaud (de) et BOULANT Antoine, *Les ministres et les ministères du siècle des Lumières 1715-178. Etude et dictionnaire*, Christian/JAS, Paris, 1996.
- MÉHAUD Catherine, *Mer et Outre-Mer, Bibliographie des travaux intéressant l'histoire maritime publiés en France de 1962 à 1965*, éd. de l'Érudit, Paris, 1984, IX-376 p.
- MELLINET Camille, *La commune et la milice de Nantes*, impr. de Mellinet, Nantes, 12 t., 1841.
- MENAGER Léon-Robert, « *Amiratus* », *L'Emirat et les origines de l'Amirauté (XI^e-XII^e siècles)*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1960, 255 p.
- MENARD Olivier, *La souveraineté monétaire, entre principe et réalisations*, Thèse Droit Nantes, dactyl., 1999, 571 p.
- MER Louis-Bernard « La procédure criminelle au XVIII^e siècle : l'enseignement des archives bretonnes », *R.H.*, 1985, n^o 55, pp. 9-42.
- MERLIN Philippe-Antoine, *Répertoire Universel et raisonné de jurisprudence*, Garnery-Roret, Paris, 1827-1828, 5^e éd., 18 vol.
- MÉTHIVIER Hubert, *L'Ancien Régime, XVI^e-XVI^e -XVIII^e siècles*, P.U.F., Paris, 1994, 2^e éd., 507 p.
- MEYER Jean., TARRADE Jean et REY-GOLDZEIGUER Annie, *Histoire de la France coloniale*, Armand Colin, Paris, 1990-1991, 2 vol., 846 p. & 654 p.
- MEYER Jean, « La Bretagne et la marine au XVII^e siècle », in *La Bretagne au XVII^e siècle*, Conseil Général du Morbihan, Vannes, 1991, pp. 477-515.
- MEYER Jean, « Les problèmes de personnel de la Marine de guerre française aux XVII^e et XVIII^e siècles », in J.-C. HOCQUET (dir.), *Les Hommes et la mer dans l'Europe du Nord-Ouest*, Colloque de Boulogne-sur-Mer, 15-17 juin 1984, publ. *Revue du Nord*, 1986.
- MEYER Jean, « La seconde guerre de Cent ans », in BEDARIDA F., CROUZET F., JOHNSON, DOUGLAS, W. J., *De Guillaume le Conquérant au marché commun*, Albin Michel, Paris, 1979, 441 p.
- MEYER Jean, « La course : romantisme, exutoire social, réalité économique, essai de méthodologie », *Ann. de Bretagne*, t. LXXVIII, juin 1971, pp. 307-344.
- MEYER Jean, *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1969, 469 p.
- MEYER Jean, *La noblesse bretonne au XVIII^e siècle*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1966, 2 vol., 590 p. & 702 p.
- MINOIS Georges, *Nouvelle histoire de la Bretagne*, Fayard, 1992, 925 p.
- MICHELET Jules, *Tableau de la France. Géographie physique, politique et morale*, Librairie internationale, A. Lacroix et C^{ie} éditeur, Paris, 1875, 83 p.
- MOLLAT Michel, « 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.

- MOLLAT Michel, *La vie quotidienne des gens de mer de l'Atlantique IX^e-XVI^e siècles*, 1983, 261 p.
- MOLLAT Michel, « Les attitudes religieuses des gens de mer devant le danger et la mort », *Ethnologie française*, t. 9, n° 2, avril-juin 1979.
- MOLLAT Michel, *Genèse médiévale de la France moderne XIV^e-XV^e siècle*, Seuil, coll. "Points Histoire", Paris, 1977, 307 p.
- MOLLAT Michel, *Études d'histoire maritime*, Bottega d'Erasmus, Turin, 1977, 713 p.
- MOLLAT Michel (dir.), *Le rôle du sel dans l'histoire*, publ. de la Faculté des Lettres et Sciences Humaines de Paris-Sorbonne, série "Recherches", t. 37, P.U.F., Paris, 1968, 334 p.
- MONVOISIN Jean-Louis, « Le département maritime de Nantes de sa création (vers 1670) à la fin de l'Ancien Régime », *Bull. Soc. Arch. et Hist. de Nantes*, t. 134, 1999, Nantes, pp. 187-201.
- MOREAU Alain, *Essai sur la nature et l'évolution de la fonction notariale 1788-1980, Le notariat français à partir de sa codification*, Socapress, Perpignan, 1991, 2^e éd. revue, 193 p.
- MOUSNIER Roland, *L'Homme rouge ou la vie du cardinal de Richelieu (1585-1642)*, Robert Laffont, Paris, 1992, XVI-905 p.
- MOUSNIER Roland, *Les institutions de la France sous la monarchie absolue 1598-1789 ; t. 1 : Société et Etat, 576 p. ; t. 2 : Les organes de l'Etat et de la Société, 670 p.*, P.U.F., Paris, 1990-1992, 2^e éd.
- MOUSNIER Roland, *La vénalité des offices sous Henri IV et Louis XIII*, P.U.F., Paris, 1971, 725 p.
- MOUSNIER Roland (dir.), *Le Conseil du Roi de Louis XII à la Révolution*, P.U.F., Paris, 1970, 378 p.
- MOUSNIER Roland, *Fureurs paysannes. Les paysans dans les révoltes du XVII^e siècle (France, Russie, Chine)*, Calmann-Lévy, Paris, 1967, 257 p.
- MUCHEMBLED Robert, *Société, culture et mentalités dans le France moderne, XVI^e-XVIII^e siècle*, Armand Colin, coll. "Cursus", Paris, 1994, 2^e éd., 187 p.
- (Nota : la 1^{ère} éd. est parue sous le titre : *Société et mentalités dans la France moderne : XVI^e-XVIII^e siècle*).
- MULLER-HAMON Thierry, *Les corporations en Bretagne au XVIII^e siècle*, Thèse Droit Rennes I, dactyl., 1992, 503 p.
- MURRACIOLE Marie-Madeleine : « Quelques aperçus sur la criminalité en Haute-Bretagne dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle », *Ann. B.P.O.*, 1981, n° 3, pp. 305-326.

N

- NAGLE Jean, « Les officiers « moyens » français dans les enquêtes sur les offices (XVI^e-XVIII^e siècles) », in *Les officiers « moyens » à l'époque moderne : pouvoir, culture, identité*, Actes du colloque de Limoges, 11-12 avril 1997, Pulim, 1997, pp. 25-41.

NASSIET Michel, *Noblesse et pauvreté. La petite noblesse en Bretagne, XV^e-XVIII^e siècle*, publ de la S.H.A.B., coll. "Archives historiques de Bretagne", 1993, 528 p.

NERZIC Jean-Yves, *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.

NICOLLIERE-TEIJEIRO Stéphane. de la, *La Marine bretonne aux XV^e et XVI^e siècles*, La Découverte, coll. "Les Inédits de Marine", Rennes, 1996 (fac-simile de l'éd. de Forest & Grimaud, Nantes, 1885).

NORDMAN Daniel : *Frontières de France. De l'espace au territoire: XVI^e -XIX^e siècle*, NRF, Gallimard, coll. "Bibliothèque des histoires", Paris, 1998, 644 p.

O

OLIVIER-MARTIN François, *Histoire du droit français des origines à la Révolution*, éd. du C.N.R.S., Paris, 1995 (reprod°. photomécanique de l'éd. Domat Montchrestien de 1948), 764 p.

OLIVIER-MARTIN François, *Le Conseil d'Etat du Roi* (Cours de Doctorat 1947-1948), Loysel, Paris, 1988, 492 p.

OLIVIER-MARTIN François, *Les Lois du Roi* (Cours de Doctorat 1945-1946), Loysel, Paris, 1988, 371 p.

P

PADOA-SCHIOPPA Antonio, « Le jury d'Adrien Duport », in *La Révolution et l'ordre juridique privé, rationalité ou scandale ?*, Actes du colloque d'Orléans, 11-13 septembre 1986, CNRS-Université d'Orléans, P.U.F., 1988, t. I, pp. 609-621.

PARDESSUS Jean-Marie, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Impr. Royale, Paris, 1828-1845, 6 vol.

PARFOURU Paul, « La torture et les exécutions en Bretagne aux XVII^e et XVIII^e siècles », *Mém. Soc. d'Arch. d'Ille-et-Vilaine*, 1896, pp. 245-280.

PARFOURU Paul, « les Irlandais en Bretagne, XVII^e et XVIII^e siècles », *Ann. de Bretagne*, 1893-1894, pp. 524-533.

PAYEN Philippe, *Les arrêts de règlement du Parlement de Paris au XVIII^e siècle, dimension et doctrine*, P.U.F., coll. "Les grandes thèses du droit français", Paris, 1997, 526 p.

PAWLOWSKI Auguste, « Les transformations du littoral français. L'île de Bouin à travers les âges d'après la géologie, la cartographie et l'histoire », *Bulletin de géographie historique et descriptive*, Paris, 1911, 28 p.

PERET Jacques et SAUZEAU Thierry, « Les amirautés du Centre-Ouest aux Temps Modernes », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 181-200.

- PERONNET Michel, « L'art de punir », dans Philippe BOUCHER (dir.), *La Révolution de la Justice. Des lois du roi au droit moderne*, éd. J.P. de Monza, Paris, 1989, pp. 75-102.
- PERNOT Michel, *La Fronde*, éd. de Fallois, Paris, 1994, 475 p.
- PERRAUD-CHARMANTIER André, *Le Sénéchal de Nantes dans ses rapports avec les conseillers au Présidial (1551-1789) – Contribution à l'histoire des juridictions nantaises*, Plihon & Hommay, Rennes/A. Picard, Paris, 1925, 182 p.
- PETIT Jacques-Guy, *Ces Peines obscures, la prison pénale en France (1780, 1875)*, Fayard, Poitiers, 1990, 749 p.
- PETIT Jacques-Guy (dir.), *Histoire des galères, bagnes et prisons. XIII^e-XX^e siècle. Introduction à l'histoire pénale de la France*, Privat, Toulouse, 1991, 368 p.
- PÉTRÉ-GRENOUILLEAU O., « La noblesse commerçante nantaise (XVII^e-XIX^e siècles) : une noblesse ouverte ? », in KERHERVÉ J. (dir.), *Noblesse de Bretagne du Moyen-Age à nos jours*, Actes de la journée d'étude tenue à Guingamp, 22 novembre 1997, P.U.R./Institut culturel de Bretagne, coll. "Histoire", Rennes, 1999, pp. 197-209.
- PFISTER-LANGANAY Christian et MARZAGALLI Sylvia, « Les pratiques administratives des amirautés au XVIII^e siècle, entre spécificité locale et uniformisation : l'exemple de la gestion de congés », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 259-280.
- PFISTER-LANGANAY Christian, « La vie maritime normande à travers les droits de l'amirauté (1780-1791) », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 281-300.
- PICCIOLA André, *Le Comte de Maurepas. Versailles et l'Europe à la fin de l'Ancien Régime*, Perrin, Paris, 1999, 491 p.
- PINET Marcel (dir.), *Histoire de la Fonction Publique en France ; t. II : Du XVI^e au XVIII^e siècle*, Nouvelle Librairie de France, Paris, 1995, 3 vol., 486 p., 544 p. & 589 p.
- PLANIOL Marcel, *Histoire des institutions de Bretagne (droit public et droit privé) ; t. 4 : La Bretagne ducal : institutions militaires, les villes, industrie et commerce, les campagnes, les contrats, assistance, enseignement, goût et mœurs*, 426 p. ; t. 5 : *XVI^e siècle : souveraineté et administration générale, finances, institutions militaires, les villes...*, 382 p., Ass. pour la publ. du manuscrit de M. Planiol, Mayenne, 1981-1984, 5 vol.
- PLESSIX-BUISSET Christiane, « Archaïsme et particularisme en Bretagne au XVII^e siècle : l'épreuve du cadavre dans la procédure criminelle », in *La Bretagne au XVII^e siècle*, Conseil Général du Morbihan, Vannes, 1991, pp. 101-133.
- PLESSIX-BUISSET Christiane, *Le criminel devant ses juges en Bretagne aux 16^e et 17^e siècles*, éd. Maloine, Paris, 1988, 571 p.
- PLUCHON Pierre, *Histoire de la colonisation ; t. 1, Le premier empire colonial. Des origines à la Restauration*, Fayard, Paris, 1991, 1114 p.
- PLUCHON Pierre (dir.), *Histoire des médecins et pharmaciens de marine et des colonies*, Privat, Toulouse, 1985, 430 p.
- POISSON Jean-Paul, *Notaires et sociétés*, Economica, 1985-1990, Paris, 2 vol., 736 p. & 597 p.

- POITRINEAU Abel, « La Loire marchande, les trafics d'antan », in VIGIER P. (dir.), *Une histoire de la Loire*, Ramsay, Paris, 1986, pp. 88-114.
- POITRINEAU Abel., *La vie rurale en Basse-Auvergne au XVIII^e siècle*, Laffite reprints, Marseille, 1979 (fac-simile de l'éd. P.U.F., Paris, 1965), 2 t. en 1 vol., 783 p. & 147 p.
- POLAK Michèle, « Les livres de marine en français au XVI^e siècle », in MASSON P. & VERGÉ-FRANCESCHI M. (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Tallandier, Paris, 1993, pp. 41-54.
- PORTEAU-BITKER Annick., « Criminalité et délinquance féminine dans le droit pénal des XIII^e et XVI^e siècles », *R.H.D.*, 1980, pp. 13-56.
- POTON Didier et CABANEL Patrick, *Les protestants français du XVI^e au XX^e siècle*, Nathan Université, Paris, 1994, 128 p.
- POUMARÈDE Jacques et THOMAS Jack (textes réunis par), *Les Parlements de Province : pouvoirs, justice et société du XV^e au XVIII^e siècle*, Toulouse, FRAMESPA, 1996, 808 p.
- PREVOST Michel, *Introduction à l'étude du vol et de sa répression en France à la fin de l'Ancien Régime, 1724-1791*, Thèse droit Paris II, dactyl., 1973.

Q

- QUÉTEL Claude, *De par le Roy. Essai sur les lettres de cachet*, Privat, Toulouse, 1981, 250 p.

R

- RAESTAD Arnold, *La mer territoriale*, Pedone, Paris, 1913, III-213 p.
- RASSAT Marie-Laure, *Le ministère public entre son passé et son avenir*, L.G.D.J., Paris, 1967, 104-IX p.
- RESBECQ Henri de, « Les secrétaires généraux de la marine de Levant et de Ponant ou de l'amirauté de France (1626-1791) », dans *Rev. Maritime et Coloniale*, t. XXXVII, 1873, pp. 731-735.
- RICHARD Guy, *La noblesse d'affaires au XVIII^e siècle*, Armand Colin, Paris, 1997, 2^e éd., 166 p.
- RICHARD Guy, *Européens et Espaces maritimes au XVIII^e siècle*, éd. du Temps, Paris, 1997, 190 p.
- RICHARD Hugues, « La réforme de la justice pénale maritime par l'Assemblée constituante », dans *Histoire maritime: thalassocraties et période révolutionnaire*, Paris, CTHS, 1989, p. 7-25.

- RICHET Denis, *La France moderne, l'esprit des institutions*, Flammarion, coll. "Champs", Paris, 1973, 188 p.
- RIGAUDIÈRE Albert, *Pouvoirs et institutions dans la France médiévale. Des temps féodaux aux temps de l'Etat*, Armand Colin, Paris, 1994, 319 p.
- RIO Anne-Catherine, *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.
- RODGER Nicholas A.-M., « La mobilisation navale au XVIII^e siècle », in ACERRA M., POUSSOU J.-P., VERGÉ-FRANCESCHI M., ZYSBERG A. (dir.), *État, Marine et Société*, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1995, pp. 365-374.
- ROYER Jean-Pierre, *Histoire de la justice en France, de la monarchie absolue à la République*, P.U.F., coll. "Droit Fondamental", Paris, 2010, 4^e éd., 1312 p.
- ROYER Jena-Pierre., « Les épurations judiciaires de 1789 à 1815 », in *L'épuration de la magistrature de la Révolution à la Libération*, Ass. Française pour l'Histoire de la Justice, éd Loysel, coll. "Histoire de la Justice", 1994, pp. 11-32.
- ROYER Jean-Pierre, « Les innovations des constituants en matière de justice civile ou la "cité idéale" », in R. BADINTER (dir.), *Une autre justice (1789-1799), Contributions à l'histoire de la justice sous la Révolution française*, Fayard, 1989, pp. 57-69.
- RUSSO (R. P.), « L'enseignement des sciences de la navigation dans les écoles d'hydrographie aux XVII^e et XVIII^e siècles », in *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Âge au XVIII^e siècle*, travaux du 2^{ème} Colloque international d'histoire maritime, 17-18 mai 1957, S.E.V.P.E.N, Paris, 1957, pp. 177-193.

S

- SAINT-STEPHAN Pierre (de), « L'ordonnance de la marine d'août 1681 », *Chronique d'Histoire Maritime*, n° 6, 2^{ème} sem. 1982, pp. 7-11.
- SARRAZIN Jean-Luc, « L'Etat et la seigneurie : le contrôle du littoral poitevin à la fin du Moyen Âge », in *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Actes du colloque international de Lorient, 24-25-26 septembre 1998, P.U.R., coll. "Histoire", Rennes, 2000, pp. 29-40.
- SAULNIER de LA PINELAIS Gustave, *Les Gens du Roi au Parlement de Bretagne 1553-1790*, Plihon et Hommay, Rennes, 1902, 453 p.
- SAUPIN Guy, *La vie municipale de Nantes sous l'Ancien régime (1585-1789)*, Thèse Lettres Nantes, dactyl., 1981, 2 vol., 438 p.
- SAUPIN Guy, *Nantes au XVII^e siècle, vie politique et société urbaine*, P.U.R., Rennes, 1996, 523 p.
- SAUPIN Guy, « Comportement économique des officiers "moyens" à Nantes 1661-1789 », in *Les officiers « moyens » à l'époque moderne : pouvoir, culture, identité*, Actes du colloque de Limoges, 11-12 avril 1997, Pulim, 1997, pp. 43-61.

- SAUZEAU Thierry, « De l'amirauté à l'inscription maritime, « l'estran compliqué » de la saintonge maritime », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 301-320.
- SCHNAKENBOURG Christian, *L'amirauté de France à l'époque de la monarchie administrative (1669-1792)*, Thèse Droit Paris II, dactyl., 1975, 2 vol., 323 p. & 327 p.
- SCHNAKENBOURG Christian, « Les sièges d'amirauté de la côte picarde sous l'Ancien Régime », *Revue du Nord*, t. LV, 1973, p 77.
- SCHNAPPER Bernard, « Le jury criminel », in R. BADINTER (dir.), *Une autre justice (1789-1799)*, *Contributions à l'histoire de la justice sous la Révolution française*, Fayard, 1989, pp. 149-170.
- SCHNAPPER Bernard, *Les peines arbitraires du XIII^e au XVIII^e siècle, doctrine savante et usages français*, L.G.D.J., Paris, 1974, 73 p.
- SCHNAPPER Bernard, *Voies nouvelles en histoire du droit. La justice, la famille, la répression pénale (XVI^e-XX^e siècles)*, Publ. de la Faculté de droit et des sciences sociales de Poitiers, P.U.F., Paris, 1991, 680 p.
- SMEDLEY-WEILL Annette, *Les intendants de Louis XIV*, Fayard, 1995, 369 p.
- SOBOUL Albert (dir.), *Dictionnaire historique de la Révolution française*, P.U.F., Paris, 1989, XLVII-1132 p.
- SOLEIL Sylvain, *Le modèle juridique français dans le monde. Une ambition, une expansion (XVI^e-XIX^e siècle)*, Paris, IRJ éditions, Collection « Les voies du droit », 2014, 434 p.
- SOLEIL Sylvain, *Introduction historique aux institutions - Ve-XVIII^e siècle*, Flammarion, 3^{ème} édition, 2010
- SOLEIL Soleil, « Le maintien des justices seigneuriales à la fin de l'Ancien Régime : faillite des institutions royales ou récupération ? L'exemple angevin », *R.H.D.*, n° 74, janvier-mars 1996, pp. 83-100.
- SOLEIL Sylvain, *Le siège royal de la sénéchaussée et du présidial d'Angers 1551-1790*, P.U.R., Rennes, 1997, 312 p.
- SOMAN Alfred, « L'infrajustice à Paris d'après les archives notariales », *H.E.S.*, 1982, n° 3, pp. 369-376.
- SOTTAS Jules, *Histoire de la Compagnie Royale des Indes Orientales 1664-1719*, La Découverte, coll. "L'Amateur Averti", Rennes, 1994 (fac-simile de l'éd. Plon-Nourrit, Paris, 1905), XVI-496 p.
- SPOONER Franck C., *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France 1493-1680*, Armand Colin, 1956, 545 p.
- STEPHANIDES Georges, *Aspects du risque maritime aux XVII^e et XVIII^e siècles. Problèmes juridiques posés par la sécurité des mers à la fin de l'ancien régime*, Themelio, 1986, 245 p.
- STURGILL Claude C., « L'esprit des lois sous la Régence de Philippe d'Orléans. Justesse ou Justice ? L'exemple des maréchaussées en Finistère, 1720-1730 », dans *Justice et répression de 1610 à nos jours*, Actes du 107^e congrès national des sociétés

savantes de Brest (1982), Section d'histoire moderne et contemporaine, t. 1, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Paris, 1984, pp. 179-188.

SUEUR Philippe., *Histoire du droit public français, XV^e-XVIII^e siècles* ; t. I : *La constitution monarchique*, 440 p. ; t. II : *Affirmation et crise de l'Etat sous l'Ancien Régime*, 601 p., P.U.F., coll. "Thémis Droit public", Paris, 2001, 3^e éd.

SZRAMKIEWICZ Romuald et BOUINEAU Jacques, *Histoire des institutions 1750-1914 : Droit et société en France de la fin de l'Ancien Régime à la Première guerre mondiale*, Litec, Paris, 1998, 4^e éd., XVI-693 p.

T

TAILLEMITE Etienne, « Les ordonnances de marine au XVI^e siècle », in MASSON P. & VERGÉ-FRANCESCHI M. (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Tallandier, Paris, 1993, pp. 55-68.

TAILLEMITE Etienne, « La découverte de l'Amérique et l'expansion de la course », in JAEGER G. A. (dir.), *Vues sur la piraterie des origines à nos jours*, , Tallandier, coll. "Approches", 1992, pp. 97-105.

TAILLEMITE Etienne, *Histoire ignorée de la marine française*, Perrin, Paris, 2003, 460 p.

TAILLEMITE Etienne, « Les problèmes de la marine de guerre au XVII^e siècle », *XVII^e siècle*, n^o spécial : *La mer et la Marine en France au XVII^e siècle*, n^o 86-87, 1970, pp. 21-38.

THEURKHAUFF Marie-Christine et PEIGNE Elisabeth, *Naufrageurs et pilliers d'épaves sur les côtes de Cornouaille au XVIII^e siècle (1723-1791)*, Mém. de maîtrise, dactyl., Université de Paris X, 1974, 234 p.

THOMAS-LACROIX Pierre., « La guerre de course », *Mém. S.H.A.B.*, t. XXVI, 1946, pp. 159-215.

TOUCHARD Henri, *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Age*, Les Belles Lettres, Paris, 1967, xxxix-455 p.

TOUDOUZE Georges G., *Aventuriers bretons sur les Océans*, Terre de Brume éd., coll. "La Bibliothèque Océane", Rennes, 247 p.

TRAVERS Nicolas (Abbé), *Histoire civile, politique et religieuse de Nantes*, Forest imp., Nantes, 1836-1841, 3 vol.

TRENARD, Louis, *Les mémoires des intendants pour l'instruction du duc de Bourgogne (1698), Introduction générale*, Bibl. Nat., Paris, 1975, 126 p.

TRIPPIER Yves, « Les agents nationaux des districts et des municipalités et les agents maritimes auprès des grands ports, auxiliaires de la police et de la justice révolutionnaires en Bretagne », in *Histoire Régionale de 1610 à nos jours – Questions diverses*, Actes du 107^e congrès national des sociétés savantes (Brest 1982), Section d'histoire moderne et contemporaine, t. II, C.T.H.S., Paris, 1984, pp. 27-44.

- TRUPIER Yves, « Un agent du pouvoir central soucieux du sort de ses administrés : le subdélégué de l'Intendance à Brest (1690-1790) », *Ann. B.P.O.*, n° 85, 1974, pp. 543-572.
- TRUYOL y SERRA Antonio., *Histoire du droit international public*, Economica, Paris, 1995, VIII-188 p.
- TULARD Jean., FAYARD Jean-François, FIERRO Alfred, *Histoire et dictionnaire de la Révolution française, 1789-1799*, Laffont, Paris, 1987, 1213 p.
- TULOUP François, *Saint-Malo, histoire générale*, C. Klincksieck, Paris/Impr. Les Nouvelles, Rennes, 1965, 592 p.
- TWISS Travers., *The black book of the Admiralty*, rééd. Professional Books, vol. 1, 1995, XCIII-491 p.

V

- VANDROY Marie-Anne, « La loi et le rivage d'après l'ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin », in *Représentations et Images du Littoral*, Actes de la journée d'études de Lorient du 22 mars 1997, P.U.R., 1998, pp. 57-65.
- VARY Morgane, *Intégration sociale des populations marginales sur le littoral breton au XVIII^e siècle*, thèse de doctorat en histoire, université de Bretagne-Sud, 2007.
- VEGTIG Wilhelmus Gerardus., *Domaine public et res extra commercium. Etude historique du droit romain français et néerlandais*. Alphen a/d Rijn, N. Samson, Paris, (s. d.).
- VERGÉ-FRANCESCHI M., *Chronique d'histoire maritime de la France d'Ancien Régime 1492-1792*, S.E.D.E.S., 1998, XVII-786 p.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « L'amirauté de France dans la deuxième moitié du XVI^e siècle : un enjeu entre catholiques et protestants », in ACERRA M & MARTINIÈRE (dir.), *Coligny, les protestants et la mer*, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1997, pp. 35-43.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *La Marine française au XVIII^e siècle*, S.E.D.E.S., Corlet Impr., Condé-sur-Noireau, 1996, 451 p.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, « Les amiraux de France : 1492-1592 –treize terriens–», dans MASSON Philippe et Michel VERGÉ-FRANCESCHI M. (dir.), *La France et la mer au siècle des grandes découvertes*, Tallandier, Paris, 1993, pp. 177-192.
- VERGÉ-FRANCESCHI Michel, *Les officiers généraux de la Marine royale (1715-1774)*, Libr. de l'Inde, Paris, 1990, 7 vol., 3008 p.
- VIDAL Michel, « La pratique agathoise du contrat de prêt à la grosse aventure (1681-1807) », in *Confluence des droits savants et des pratiques juridiques*, Actes du colloque de Montpellier, 12-14 décembre 1977, éd A. Giuffrè, Milan, 1979, pp. 123-179.
- VIGNOLS Léon, « La piraterie sur l'Atlantique au XVIII^e siècle, notamment dans ses rapports avec le commerce breton » (2^{ème} partie), *Ann. de Bretagne*, 1890, t. V, pp. 337-385.
- VIGNOLS Léon, « Une source documentaire trop peu utilisée : les archives des anciennes amirautés françaises », *Ann. H.E.S.*, n° 92, novembre-décembre 1930, pp. 565-571.

- VILLARD Pierre, *Les justices seigneuriales dans la Marche, recherches sur les institutions judiciaires de l'Ancien Régime*, L.G.D.J., coll. "Bibliothèque d'histoire du droit et droit romain", Paris, 1969, IV-392 p.
- VILLEBRUN Jacques, *Traité de la juridiction prud'homale*, L.G.D.J., Paris, 1992,
- VILLERS Robert, *Cours d'histoire des institutions politiques et administratives du Moyen-Age et des Temps Modernes*, 1963-1964, 284 p.
- VILLERS Robert, *La question de la justice royale*, Les Cours du droit, Paris, 1963-1964, 294 p.
- VILLIERS Patrick, *Les Corsaires du Littoral. Dunkerque, Calais, Boulogne de Philippe II à Louis XIV (1568-1713). De la guerre de 80 ans à la Guerre de Succession d'Espagne*, Coll. Histoire et civilisation, Presses Universitaires du Septentrion, 2000
- VILLIERS Patrick, « Regards sur l'économie de la piraterie et de la course aux Antilles et dans le Ponant de Louis XIV à Louis XVI », in JAEGER G. A. (dir.) *Vues sur la piraterie des origines à nos jours*, Tallandier, coll. "Approches", 1992, pp. 167-179.
- VILLERS Robert, *Les Magistrats d'Ancien Régime*, Publ. de l'Ass. française des historiens des idées politique, coll. "Histoire des Idées Politiques", Aix-en-Provence, 1982-1984, 2 vol., 133 p. & 146 p.
- VILLIERS Patrick, *Marine royale, Corsaires et Trafics dans l'Atlantique de Louis XIV à Louis XVI*, Soc. Dunkerquoise d'Hist. et d'Arch., Dunkerque, 1991, 3 vol., 828 p.
- VRAY Nicole, *Protestants de l'Ouest, Bretagne, Normandie, Poitou, 1517-1907*, éd. Ouest-France, Rennes, 1993, 273 p.

W

- WISMES Armel (de), *La vie quotidienne dans les ports bretons aux XVII^e et XVIII^e siècles (Nantes, Brest, Saint-Malo, Lorient)*, Paris, 1985, 221 p.

Z

- ZYSBERG André, « La vie quotidienne d'après les rapports du siège d'aùmirauté de Honfleur au XVII^e siècle », *Revue d'Histoire Maritime* n° 19, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, octobre 2014, p. 119-138
- ZYSBERG André, CASTAN Nicole, PETIT Jacques-Guy, *Histoire des galères, bagnes et prisons en France de l'Ancien Régime*. Nouvelle édition, Le Grand livre du mois, 2002, Paris, 221 p
- ZYSBERG André, *Marteilhe (1684-1777) Mémoires d'un galérien du Roi-Soleil*, Mercure de France, Collection : Le Temps retrouvé (Ed. de poche) Paris, 2001, 423 p

ZYSBERG André, « La soumission du rivage aux volontés de l'État royal », dans Martine ACERRA M., Jean-Pierre POUSSOU, Michel VERGÉ-FRANCESCH., André ZYSBERG (dir.), *État, Marine et Société*, Presses Universitaires de Paris-Sorbonne, Paris, 1995, pp. 439-455.

ZYSBERG André, « La société des galériens au milieu du XVIII^e siècle », *Ann. E.S.C.*, janvier-février 1975.

GLOSSAIRE SOMMAIRE DE TERMES DE MARINE¹

A

ANSPECT : Ou barre d'anspect. Levier en bois dur servant à faire tourner un cabestan ou un guindeau. Primitivement, servait à pointer les canon en direction

AUSSIÈRE : Très fort cordage servant à remorquer, haler ou amarrer un navire

B

BEAUPRÉ : Mât plus ou moins obliquement placé à l'avant d'un voilier

BRIGANTIN : bâtiment à deux mâts de taille moyenne. Se distingue des autres navires de même force par sa grande voile – *la brigantine* – à laquelle il doit son nom.

BISCUIT. *Twee-bak, Bischuit, Broodt, Hardt broodt*. C'est du pain que l'on cuit deux fois pour les petits voiage, & quatre fois pour les voiage de long cours, afin qu'il se conserve mieux. On le fait six mois avant l'embarquement, & sur les vaisseaux du Roi de France il est de farine de froment, épurée de son, & de pâte bien levée.

C

CABESTAN : Treuil vertical servant à actionner mécaniquement ou à bras les barbotins.

CABOTAGE : Terme de marine. Navigation le long des côtes, de cap en cap, de port en port.

Ce bâtiment n'est propre qu'au cabotage.

¹ - Le présent glossaire a été élaboré à partir des définitions empruntées aux auteurs suivants : N. AUBIN, *Dictionnaire de marine, contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale. Avec les Règles & Proportions qui doivent y être observées. Ouvrage enrichi de figures Représentant divers Vaisseaux, les principales Pièces servant à leur construction, les differéns Pavillons des Nations, les Instrumens de Mathématique, Outils de Charpenterie & Menuiserie concernant la fabrique; avec les diverses fonctions des Officérs. Troisième Edition, revûë, corrigée & augmentée*, Adrien Moetjens, Haag, 1742, 3è éd. (1ère éd. en 1702) ; A. JAL, *Glossaire nautique : répertoire polyglotte des termes de marine anciens et modernes*, Didot frères, Paris, 1848, 1591 p. ; *Dictionnaire de l'Académie française*, Paris, 1787, 5è éd. et Baugean, *Collection*

.../...

CARÈNE : Partie immergée de la coque d'un navire.

CORSAIRE : On appelle corsaire tout bâtiment armé et équipé par des particuliers, pour courir sur les vaisseaux marchands ennemis, et munis à cet effet d'une commission du souverain, appelée lettre de marque. Les marins qui font la course sans cette lettre de marque sont appelés pirates, forbans, écumeurs de mer.

CORVETTE : Petit bâtiment léger, dont on se sert ordinairement en mer pour aller à la découverte. *On a envoyé plusieurs corvettes pour découvrir l'armée ennemie.*

D

DRISSE : Cordage servant à hisser une voile ou une **vergue**.

DUNETTE : Sur un bateau de guerre, la dunette est le pont surélevé, à l'arrière du vaisseau, et qui se trouve au-dessus du gaillard d'arrière. En revanche, sur un bâtiment de commerce, la dunette est tout simplement le gaillard arrière.

E

ENCABLURE : Longueur employée pour estimer approximativement la distance entre deux objets peu éloignés l'un de l'autre. Cette longueur est de 120 brasses (environ 200 mètres). Longueur normale d'une glène d'ausière. Autre définition de l'encablure : un dixième de mille soit environ 185 mètres

ESPALMER : Enduire de suif fondu et autre composition, le dessous d'un vaisseau, d'une galère

F

FLÛTE : Sorte de gros bâtiment de charge, dont on se sert ordinairement à la mer pour porter des vivres et des munitions.

de toutes les espèces de bâtiments de guerre et de bâtiments marchands, Paris, 1814.)

FRÉGATE : Sorte de vaisseau de guerre de haut-bord, moindre et plus léger à la voile que les grands vaisseaux.

G

GABARE : Nom d'un petit bâtiment large et plat, dont on se sert pour remonter les rivières. On nomme encore *Gabare*, une espèce de bateau propre à transporter les cargaisons des navires. *Les gabares vont à voiles et à rames*. On appelle aussi du même nom certains bâtiments ancrés dans les ports ou dans les grandes rivières, pour la visite des vaisseaux qui entrent ou qui sortent, et pour la perception des droits d'entrée ou de sortie. La *Gabare* est aussi une sorte de bâtiment de pêcheur.

GABIER : Matelot chargé du travail dans la mâture.

GARCETTE : Bout de cordage souple de faible longueur utilisé notamment pour les bandes de ris.

I

INTERLOPE : Se dit d'un navire engagé en concurrence illégale avec un commerce à monopole

L

LAMAN : Ce terme, issu du français ancien, a donné : Lamanage, Lamaneur. Le lamanage est un pilotage restreint aux ports, baies, rade et rivières de peu d'importance. Dans la *coutume d'Oléron*, le pilote s'appelait loman, c'est à dire homme du lof (côté du vent). Le lamaneur est, par conséquent, le pilote côtier.

R

RADOUB : Passage au bassin d'un navire pour entretien ou réparation de sa coque.

S

SLOOP : Bâtiment anglais gréé d'un mat portant un hunier, une grande baume, et parfois une voile de fortune. Ceux qui sont destinés à la guerre, les *sloops of war*, sont les plus petits. Ils sont alors gréés en vaisseau ou en senau.

T

TOUE : Espèce de bateau qui sert de bac.

V

VERGUE : Pièce de bois cylindrique, effilée à ses extrémités et placée en travers d'un mât, pour soutenir et orienter la voile

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	1
INTRODUCTION	2
PARTIE 1 : CODIFICATION MARITIME ET AMIRAUTÉS LA MAINMISE DE L'ÉTAT MODERNE SUR LES CÔTES DU ROYAUME	15
CHAPITRE 1 : L'UNIFORMISATION DU DROIT ET DES INSTITUTIONS MARITIMES	16
<i>Section 1. Une centralisation opérée aux dépens de l'Amiral de France</i>	16
§ 1 – Des Valois-Angoulême aux ministres de Louis XIII, vie et mort de l'office d'Amiral	17
§ 2 – La restauration de la charge d'Amiral ou l'opportunisme louis-quatorzien	19
<i>Section 2. Le socle de l'uniformisation : l'ordonnance de la marine de 1681</i>	21
§ 1. Le Code maritime de Colbert	22
a) Les sources coutumières internationales de l'ordonnance.	22
b) Les conditions d'élaboration de l'ordonnance	25
c) Le contenu et les apports du code maritime	27
§ 2. Dans l'élan de la codification, la mise au pas de la province bretonne.....	35
a) Deux siècles de résistance acharnée à l'hégémonie amirale	35
b) Le respect des formes : l'ordonnance de 1684 spécifique à la Bretagne.	40
c) Une victoire institutionnelle et financière pour le roi : l'édit du mois de juin 1691.....	41
CHAPITRE 2 : FONCTIONNEMENT ET ORGANISATION DES AMIRAUTES. L'EXEMPLE DES SIEGES BRETONS	43
<i>Section 1 : Le monde des officiers d'amirauté bretons</i>	43
§ 1 – La captation des offices d'amirauté par la société judiciaire des villes côtières.	44
a) La disparité des prix et des revenus attachés aux charges d'amirauté.	44
b) Les conditions d'accès et les privilèges attachés aux charges d'amirauté.	50
➤ Le formalisme préalable à l'entrée en fonctions	50
➤ les privilèges accordés par le roi aux officiers supérieurs.....	54
c) La place des “ <i>messieurs de l'amirauté</i> ” au sein des sociétés urbaines de la province.....	56
➤ L'office d'amirauté, une charge souvent cumulée avec plusieurs autres fonctions.	57
➤ Les « parentèles » constituées autour des charges d'amirauté	59
§ 2 – Les fonctions respectives des officiers supérieurs.	61
a) Des relations souvent conflictuelles entre les juges du siège.....	62
➤ L'hégémonie des lieutenants d'amirauté.....	63
➤ Dans l'ombre des lieutenants, les simples conseillers.....	65
b) Le ministère public.....	66
➤ Le procureur du roi, cheville ouvrière des sièges d'amirauté.	67
➤ L'avocat du roi, défenseur du domaine et suppléant du procureur.	68

➤ Les substituts des gens du roi.....	70
§ 3 – Les officiers subalternes de justice.....	71
a) Le greffier, « plume » des juges et trésorier du siège	71
b) Les huissiers et sergents, exécutants indispensables des décisions des sièges....	75
<i>Section 2 : Le personnel propre aux sièges d’amirauté.....</i>	<i>76</i>
§ 1 - Le personnel chargé de recouvrir les revenus casuels et domaniaux de l’Amiral.	77
a) Le receveur des droits de l’Amiral.....	77
b) Les commis vérificateurs placés dans les ports et avant-ports du royaume.....	79
§ 2 – Les professions rattachées au service public d’amirauté.	80
a) Les chirurgiens et apothicaires jurés	80
b) Les interprètes-jurés	82
c) Les professeurs d’hydrographie	83
d) Les maîtres de quai.....	84
e) Les pilotes lamaneurs	85
<i>Section 3 : L’utilisation du personnel et des lieux de justice traditionnels.....</i>	<i>86</i>
§ 1 – Le recours aux auxiliaires communs à toutes les juridictions royales	87
a) Les concierges, geôliers et guichetiers.....	87
b) Les “exécuteurs de la haute justice”	88
§ 2 - Les lieux où se rend la justice des amirautés	90
a) La détention des prévenus dans les prisons ordinaires.....	91
b) De la grève au palais, instruction et jugement des procès criminels d’amirauté	93
c) Les lieux d’exécution désignés par les amirautés	94
CHAPITRE 3 : LA DIVERSITE DES MISSIONS ASSIGNEES AUX SIEGES D’AMIRAUTE FRANCAIS. .	96
<i>Section 1. La mer et ses dépendances, territoire et raison d’être des amirautés.....</i>	<i>97</i>
§ 1 – Les grands principes posés par les ordonnances maritimes de 1681 et 1684.	97
a) l’immensité du ressort territorial des amirautés	98
b) La concentration géographique des infractions maritimes.....	99
§ 2 - Le découpage territorial des amirautés bretonnes.....	100
a) Le ressort respectif des sept sièges établis par l’édit de juin 1691.....	100
b) La naissance du siège de Lorient en 1782.....	103
<i>Section 2. La soumission du littoral au centralisme de l’État monarchique</i>	<i>104</i>
§ 1 - Les prérogatives administratives et sécuritaires des amirautés.....	104
a) La police du domaine et des activités maritimes.....	105
➤ La police des ports et l’entretien des ouvrages maritimes.	105
➤ Le contrôle des activités maritimes.....	107
b) La mission de surveillance des côtes du royaume.....	111
➤ La tutelle théorique sur les capitaineries garde-côtes.....	111
➤ La sauvegarde royale sur les personnes et les biens jetés à la côte.	113
§ 2 - Les attributions judiciaires des amirautés	117
a) La prépondérance des causes de droit privé.....	117
➤ La manne du contentieux maritime civil et commercial.....	118

➤ Les conflits nés des contrats entre équipages et armateurs	121
b) La juridiction pénale de l'amirauté	122
➤ Les crimes ordinaires commis sur le domaine maritime.....	123
➤ Les crimes spécifiquement maritimes.....	125
<i>Section 3. Justice et police, critères de la compétence ratione persone</i>	<i>127</i>
§ 1 - Un domaine réservé : la police des gens de mer et des esclaves	128
a) Le contrôle des métiers de la pêche côtière et de la construction navale.....	128
b) La tutelle administrative sur les équipages de la marine marchande	130
c) La police des noirs entrant sur le territoire métropolitain	132
§ 2 – Une juridiction indifférente à la qualité des parties	134
a) Une justice applicable aux nationaux comme aux étrangers.....	134
b) L'inopposabilité de principe des privilèges de juridiction	136
PARTIE II : LA DIFFICILE MISE EN ŒUVRE DE LA JUSTICE PÉNALE DU	
MONDE MARITIME.....	138
CHAPITRE 1 : UNE JUSTICE TRIBUTAIRE DES DIVERSES FORCES POLICIERES DU ROYAUME ...	139
<i>Section 1 : Le concours des institutions policières basées dans les villes maritimes</i>	<i>139</i>
§ 1 – Les milices bourgeoises des quartiers portuaires	139
§2 - Les commissaires et archers de police	142
§3 – Les archers de la prévôté de Marine.....	143
§ 4 – Les troupes stationnées dans les villes côtières.....	145
<i>Section 2 : La collaboration avec les forces présentes sur les côtes rurales du ressort</i>	<i>147</i>
§ 1 – L'assistance régulière des cavaliers de la maréchaussée	147
§ 2 – L'intervention des brigades des Fermes et des Devoirs en cas de naufrage	149
a) Une aide précieuse permettant parfois de protéger les effets naufragés du pillage	151
b) Une coopération mal récompensée : l'impunité des riverains maltraitant les	
commis	152
CHAPITRE 2 : UNE ACTION REPRESSIVE REGULIEREMENT CONFRONTEE AUX PRETENTIONS DES	
INSTITUTIONS VOISINES	154
<i>Section 1 : Les rapports avec les autorités administratives et militaires.....</i>	<i>154</i>
§ 1 – L'omnipotence des officiers de plume de la Marine.....	155
§ 2 – Le peu de considération des officiers de la Royale pour les amirautés.....	158
§ 3 – L'immixtion occasionnelle de l'intendant dans les affaires criminelles ordinaires	
.....	161
<i>Section 2 : Des relations contrastées avec les diverses juridictions royales.</i>	<i>163</i>
§ 1 – Une coexistence plutôt pacifique avec les juridictions de droit commun.	164
a) L'intérêt des présidiaux pour les causes criminelles d'amirauté.....	164
b) Des relations de bon voisinage avec les sénéchaussées royales ordinaires.....	168
c) Une cohabitation éphémère avec les institutions révolutionnaires	170
§ 2 – Des conflits isolés avec les tribunaux de prévôté.....	173
a) Les juridictions de la maréchaussée de Bretagne.....	174
b) La justice prévôtale de la marine royale.....	176

§ 3 – La question des crimes commis par les employés des Fermes et des Devoirs..	178
a) L’abandon aux amirautés des commis convaincus de pillages de bris	178
b) L’application aléatoire du privilège juridictionnel des commis.....	180
§ 4 – Une rivalité accidentelle avec les autres tribunaux royaux d’exception	181
a) La spécificité des attributions criminelles des maîtrises royales des Eaux et Forêts	182
b) Un cas de concurrence entre l’amirauté et l’hôtel des monnaies de Nantes	183
<i>Section 3 : La dualité des rapports entretenus avec les juridictions seigneuriales</i>	<i>185</i>
§ 1 – La revendication seigneuriale des crimes commis sur les grèves et les quais. .	186
a) L’exemple malouin : la mésentente entre l’amirauté et les juridictions épiscopales	187
b) La rareté des conflits entre amirautés et juges des seigneuries rurales	189
§ 2 – Les juges des seigneuries du littoral, relais judiciaire des amirautés royales ...	191
a) La validation des premiers actes d’instruction réalisés par les officiers seigneuriaux	191
b) La commodité des lettres rogatoires décernées aux juges des seigneurs	193
<i>Section 4 – La réalité du réseau judiciaire des amirautés métropolitaines.....</i>	<i>194</i>
§ 1 – La répartition des tâches lors des procédures menées dans plusieurs ports	195
a) Une source épisodique de conflits : la désignation du siège compétent	195
b) L’échange de renseignements et de documents probants.....	199
c) Les commissions rogatoires permettant d’instruire à distance.....	200
§ 2 – La collaboration des amirautés en matière pénale : un bilan mitigé	202
a) Une entraide dirigée contre les crimes affectant le commerce maritime	202
b) Une organisation judiciaire insuffisante face aux réalités du monde maritime	204
<i>Section 5 : Les amirautés bretonnes et les institutions françaises d’outre-mer.....</i>	<i>206</i>
§ 1 – La participation des consuls aux procédures commencées à l’étranger.....	207
§ 2 – Une collaboration illusoire avec les juridictions établies aux colonies.....	210
CHAPITRE 3 : LA PRATIQUE CRIMINELLE DES AMIRAUTES OU L’ORDONNANCE DE 1670 A L’EPREUVE DU MONDE MARITIME	214
<i>Section 1 : La pratique des justiciables agissant devant les amirautés</i>	<i>215</i>
§ 1 – Les dénonciations et les plaintes déposées par les particuliers	215
a) Les « grands rapports » des maîtres de navires	216
b) La spécificité des plaintes portées devant les tribunaux maritimes	218
§ 2 – Des plaignants prompts à abandonner ou à transiger avec l’accusé	223
a) Les accommodements clôturant les poursuites intentées au « petit criminel ». ...	224
b) La survivance des transactions en matière de grands crimes	226
<i>Section 2 : L’attitude des magistrats menant l’instruction criminelle</i>	<i>229</i>
§ 1 – Le <i>credo</i> du parquet : protéger l’ordre public, la navigation et le commerce ...	230
§ 2 – Les premiers dysfonctionnements révélés par les « descentes » de justice	232
a) La répugnance des juges d’amirauté à instruire hors de leur ville	233
b) Les levées de cadavres, enquêtes criminelles ou simples corvées sanitaires ? .	234
c) La difficulté de poursuivre les pilleurs tout en dirigeant le sauvetage du bris..	236

<i>Section 3 – De la difficulté d'instruire des crimes sur les côtes du royaume</i>	238
§ 1 – Les informations criminelles menées par les amirautés.....	239
a) Les obstacles empêchant la collecte normale des témoignages	239
b) Les dépositions et confrontations : modes de preuve et miroir du monde maritime	243
c) Les « compléments d'information » propres à la marine.....	246
§ 2 – la convocation des accusés devant le juge instructeur	248
a) L'efficacité relative des décrets lancés par les amirautés bretonnes.....	249
b) L'interrogatoire : stratégies respectives des juges et des accusés	252
PARTIE III : L'ACTION RÉPRESSIVE DES AMIRAUTES OU LA LUTTE DE L'ÉTAT ROYAL CONTRE LA CRIMINALITE MARITIME	257
CHAPITRE 1 . LA MAJORITE DES CRIMES DEVOLUS AUX AMIRAUTES : DES DELITS	
« CLASSIQUES » PERPETRES SUR LE DOMAINE MARITIME.....	258
<i>Section 1 : Les crimes de droit commun</i>	258
§ 1 – Une juridiction globalement incapable de punir les crimes de sang	259
a) L'impunité de fait des homicides jugés par les tribunaux maritimes.....	259
b) Le dédain des juges d'amirauté pour les infanticides découverts sur le rivage	264
§ 2 – Les infractions portant atteinte aux biens.....	266
a) Les vols commis en mer et dans les zones portuaires	266
b) Les escroqueries portant sur des contrats maritimes	270
c) Les poursuites engagées contre les incendiaires	272
§ 3 – La principale activité pénale des amirautés : juger le « petit criminel ».....	275
a) Les violences typiques du monde maritime	275
b) Les actions en réparation ouvertes pour « injures verbales ».....	279
<i>Section 2 : Les crimes portant atteinte à la religion et à la sûreté de l'État</i>	281
§ 1 – La lutte contre l'émigration protestante : une répression par à-coups	282
a) La poursuite des religionnaires fuyant le royaume par mer	283
b) Le jugement des huguenots capturés sur les prises ennemies	286
§ 2 – La modeste participation judiciaire des amirautés à l'effort de guerre	287
a) Les procédures engagées contre les marins coupables de trahison.....	288
b) L'interrogatoire des particuliers soupçonnés d'espionnage	290
CHAPITRE 2 . LA REPRESSION DES CRIMES PROPRES AU MONDE MARITIME ET AUX SOCIETES DU LITTORAL	293
<i>Section 1 : Les délits perpétrés à l'occasion des naufrages</i>	293
§ 1 – La lutte contre l'ancestral « droit de naufrage » pratiqué par les riverains	294
a) L'irrépressible frénésie des pillages collectifs	295
b) Un pillage discret et ordinaire : le détournement des épaves et du bris isolés..	300
§ 2 – Le sort réservé aux naufragés par les riverains	301
a) Une population plutôt secourable envers les survivants	302
b) Le détroussement des cadavres rendus par les flots	305
<i>Section 2 : Les crimes commis « dans l'exercice des fonctions de la marine »</i>	307
§ 1 – Les manquements disciplinaires des équipages de la marine marchande.....	307

a) La répression aléatoire des mutineries et des actes d'insubordination.....	308
b) L'impossibilité de juguler les désertions de la marine marchande	316
§ 2 – Les délits portant atteinte aux navires ou à leur cargaison.....	321
a) Le large domaine de la baraterie de patron	322
b) Les détournements commis à l'occasion de la guerre de course.....	326
c) Les échouements de navires imputés aux pilotes lamaneurs	332
CHAPITRE 3 . LE CONTROLE PAR L'ETAT ROYAL DE LA JUSTICE PENALE DES AMIRAUTES	336
<i>Section 1 : La tutelle des hautes autorités maritimes du royaume.....</i>	<i>336</i>
§ 1 – Les efforts de l'Amiral pour conserver son rôle justicier traditionnel	337
§ 2 – Les « voies de l'autorité » : les ordres du secrétaire d'État à la Marine	340
<i>Section 2 : Le contrôle hiérarchique et juridictionnel du parlement de Bretagne</i>	<i>345</i>
§ 1 – La tutelle du parlement sur les affaires en cours d'instance	345
a) Les interventions du parquet général	345
b) Le jugement des contestations soulevées en cours de procédure.....	349
§ 2 – Les arrêts d'appel rendus par la Tournelle	351
<i>Section 3 : La justice retenue du roi</i>	<i>354</i>
§ 1 – L'évocation au Conseil du roi des affaires sensibles ou sujettes à contestation	354
a) L'attribution aux amirautés de certains procès en premier et dernier ressort ...	355
b) Le renvoi vers l'intendant des causes litigieuses ou sabotées par les amirautés	356
§ 2 – La clémence du souverain	359
CONCLUSION.....	362
ANNEXES.....	368
I - L'ACTIVITE REPRESSIVE DES AMIRAUTES BRETONNES (XVII ^E -XVIII ^E SIECLES)	371
<i>Annexe 1 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Nantes</i>	<i>(1692-1791)..... 371</i>
<i>Annexe 2 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Vannes</i>	<i>(1692-1788)..... 373</i>
<i>Annexe 3 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à</i>	<i>Quimper (1716-1791)..... 375</i>
<i>Annexe 4 : Etude statistique de l'activité répressive du siège d'amirauté établi à Saint-</i>	<i>Malo (1679-1791)</i>
<i>377</i>	
II – LA PUBLICATION DES MONITOIRES PAR LES AMIRAUTES BRETONNES (XVII ^E -XVIII ^E	
SIECLES)	379
<i>Annexe 5 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Nantes (1692-</i>	<i>1791)..... 379</i>
<i>Annexe 6 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Vannes (1692-</i>	<i>1788)..... 381</i>
<i>Annexe 7 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Quimper (1716-</i>	<i>1791)..... 383</i>
<i>Annexe 8 : L'utilisation des monitoires par le siège d'amirauté établi à Saint-Malo</i>	<i>(1679-1791)..... 385</i>
III – LE RECOURS AUX COMMISSIONS ROGATOIRES (XVII ^E -XVIII ^E SIECLES)	387

<i>Annexe 9 : Les commissions rogatoires décernées par les amirautés bretonnes aux autres sièges métropolitains et coloniaux (1680-1790).....</i>	387
<i>Annexe 10 : Les commissions rogatoires décernées aux amirautés bretonnes par les sièges des autres provinces maritimes métropolitaines (1680-1790).....</i>	388
<i>Annexe 11 : La nature des crimes instruits par les amirautés sur commission rogatoire</i>	389
IV – PANORAMA DES SANCTIONS PRONONCEES PAR LES AMIRAUTES BRETONNES POUR LES INFRACTIONS LES PLUS REPRESENTATIVES (XVII^E-XVIII^E SIECLES) :	390
<i>Annexe 12 : Peines principales ordonnées en matière d’homicides.....</i>	390
<i>Annexe 13 Peines infligées par les amirautés bretonnes en matière de désertion.....</i>	391
<i>Annexe 14 : Peines infligées par les amirautés bretonnes en matière de mutinerie.....</i>	392
<i>Annexe 15 : Peines infligées par les amirautés bretonnes en matière de pillage de bris</i>	393
<i>Annexe 16 : Peines principales ordonnées en matière de pillage de prises</i>	394
V. LES MAGISTRATS D’AMIRAUTE DANS LE TISSU SOCIAL ET INSTITUTIONNEL DE LA PROVINCE BRETONNE	395
<i>Annexe 17 : Siège de l’amirauté de Brest</i>	395
<i>Annexe 18 : Siège de l’amirauté de Morlaix.....</i>	397
<i>Annexe 19 : Siège de l’amirauté de Nantes.....</i>	399
<i>Annexe 20 : Siège de l’amirauté de Quimper</i>	404
<i>Annexe 21 : Siège de l’amirauté de Saint-Brieuc</i>	406
<i>Annexe 22 : Siège de l’amirauté de Saint-Malo.....</i>	407
<i>Annexe 23 : Siège de l’amirauté de Vannes.....</i>	410
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE.....	412
SOURCES MANUSCRITES	412
<i>I. Sources Nationales.....</i>	412
A. Archives Nationales	412
B. Bibliothèque Nationale de France	413
<i>II. Sources locales</i>	416
A. Archives Départementales d’Ille-et-Vilaine.....	416
B - Archives Départementales de Loire-Atlantique.....	417
C - Archives Départementales du Morbihan.....	417
D - Archives Départementales du Finistère	417
E - Archives Départementales des Côtes d’Armor	417
SOURCES IMPRIMEES	418
BIBLIOGRAPHIE	425
GLOSSAIRE SOMMAIRE DE TERMES DE MARINE	457
TABLE DES MATIERES	461

RESUME :

Initialement placés sous l'autorité exclusive de l'Amiral, les lieutenants d'amirauté apparus au Moyen-Âge étaient dotés de larges prérogatives criminelles sur les gens de mer et sur les côtes du royaume. A la fin du XVII^e siècle, la compétence criminelle des amirautés est réaffirmée par la fameuse ordonnance du mois d'août 1681. Le texte dispose que les juges d'amirauté auront connaissance « *généralement de tous les crimes & délits commis sur mer, ses ports, havres & rivage* ». Le principe posé par le code maritime de Colbert pose cependant bien des questions. Comment les juges d'amirauté parviennent-ils concrètement à remplir leur tâche répressive. Quelles infractions précises recouvrent les crimes et délits évoqués ? Les magistrats sont-ils sévères ou cléments ? Empressés ou désabusés ? Quelle est l'attitude des hautes maritimes autorités de l'État en la matière ? Ces questions amènent finalement à s'interroger sur la nature exacte de la justice pénale des tribunaux maritimes d'Ancien Régime. En d'autres termes, la justice criminelle des amirautés est-elle une forme de coercition supplémentaire, ajoutée aux contraintes qui pèsent déjà lourdement sur les gens de mer et sur les populations littorales, ou bien faut-il au contraire y voir un privilège de juridiction permettant de moduler la répression et de ne pas affecter l'activité maritime du royaume ? L'étude des archives laissées par les amirautés de Bretagne créées en 1691 permet de répondre à cette question. La forte proportion d'affaires criminelles abandonnées et la rareté des condamnations montrent que la rigueur affichée par les ordonnances est souvent inapplicable. Court-circuitée par les accommodements négociés entre les parties, modérée par les juges d'amirauté et par les administrateurs de la Marine soucieux du recrutement, la répression des crimes n'était pas la priorité de l'État royal en matière maritime.

ABSTRACT :

Initially placed under the exclusive authority of the Admiral of France, Admiralty Lieutenants appeared in the Middle Ages and were granted broad powers on seafarers and maritime territories of the kingdom. At the end of the seventeenth century, the criminal jurisdiction of the admiralty was reaffirmed by the famous royal ordinance of August 1681. The text provides that the judges will know admiralty "*generally of all crimes & misdemeanors committed on sea ports , harbors & shore*". The principles established by Colbert maritime code, however, raise many questions. How did Admiralty judges actually manage to fulfil their repressive task. What specific offenses did the mentioned crimes cover ? Were these judges harsh or lenient ? Motivated or disillusioned? What was the highest maritime authorities' attitude in this matter? These issues ultimately raise questions about the exact nature of the Ancien Regime's criminal maritime. In other words, was criminal justice of the Admiralty courts an additional form of coercion, added to constraints that already weighed heavily on seafarers and coastal communities, or should it rather be seen as a privilege jurisdiction to modulate repression and not affect maritime activity in the kingdom? Studying the archives left by Admiralty courts in Britain between 1691 and 1791 helps answer this question. The high proportion of criminal cases dropped, and the rarity of convictions show that the rigor displayed by royal orders is often inapplicable. Short-circuited by accommodations negotiated between parties, moderated by Admiralty judges themselves and by administrators of the Navy, worried by their recruitment issues, punishment of crimes was not the priority of the french Royal State in maritime matters.

Droit - Histoire / Histoire maritime / Droit maritime / Histoire des institutions / Navigation / Amiral / Amirautés / Ancien Régime / Justice maritime / Criminalité maritime / Gens de mer / Naufrages / Corsaires / Populations du littoral / Marine royale / Recrutement