

INTRODUCTION

Gérard Le Bouëdec & Sylviane Llinares

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

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

- 1 Sylviane Llinares, *Les Amirautés et la politique maritime de la France sous Louis XVI. Enquête, réforme et modernisation autour de l'inspection Chardon (1781-1785)*, thèse d'habilitation à diriger les recherches, université de Bretagne Sud, 2011.
- 2 Alain Berbouche, *Marine et justice. La justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime*, Rennes, PUR, 2010.
- 3 Stéphane Durand, *Contribution à l'histoire des aménagements portuaires civils et à l'histoire des assemblées des États (Provence, Languedoc, Roussillon aux XVII^e-XVIII^e siècles)*, Montpellier, université Paul Valéry, 2009 ; *Id.*, « Les étapes de l'aménagement du port d'Agde aux XVII^e-XVIII^e siècles », *Cahiers du Grhista*, n° 3, 2011, p. 7-20.
- 4 Danielle Closier, *La Terre et la mer, les enjeux de la limite. France, Littoral atlantique, XIX^e-XX^e siècles*, thèse de doctorat en histoire, EHESS, 2010.
- 5 Programme ANR.
- 6 Silvia Marzagalli et Christian Pfister, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle : premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée*, n° 83, décembre 2011, p. 273-295.
- 7 « Les sources pour l'Histoire de la navigation (XVIII^e-XIX^e siècles) : l'informatique au service de l'archiviste et du chercheur », 24 mai 2011, Archives nationales.

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

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

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

12

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20

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