

Le contrôle des navires marchands par l'intendant de la Marine de Brest durant les guerres de la Ligue d'Augsbourg et de Succession d'Espagne

« Si nos Frontières hérissées de remparts, mettent les Sujets du Roi à couvert de toute insulte des Ennemis, le Commerce maritime, qui rend cet État si florissant, & qui pourroit le rendre bien plus florissant encore, comme on en indiquera bientôt les moyens, ne mérite-t-il pas aussi qu'il ait des boulevarts qui le protègent & le garantissent des insultes de nos rivaux en Commerce ? Quoi de plus intéressant que de protéger le nerf de l'État, sans lequel l'or & l'argent qui entrent en France, passeroient chez les Puissances maritimes ?¹ »

Le commerce maritime et sa protection ont toujours suscité de nombreuses études². Il est ainsi possible de trouver des renseignements sur les villes commerçantes telles que Nantes³, Bordeaux⁴, Saint-Malo⁵ ou encore Morlaix⁶ et Landerneau⁷.

-
1. O'HEGUERTY, Pierre-André, *Essai sur les intérêts du commerce maritime*, La Haye, s.n., 1754, p. 14-15.
 2. Voir, pour exemple, DESLANDES, André François, *Essai sur la Marine et le commerce*, Amsterdam, François Changuion, 1743, 176 p. ; BALLARD, Georges Alexander, *La protection du commerce Anglais en temps de guerre*, Paris, Chapelot et C^{ie}, 1899, 63 p. ; PEARSALL, Alan, « The Royal Navy and the Protection of Trade in the eighteenth century », dans *Guerres et paix 1660-1815*, Vincennes, Service historique de la Marine, 1987, p. 149-162 ; COUTAU-BÉGARIE, Hervé, *L'histoire maritime en France*, Paris, Économica, 1995, p. 49-53. Cet article est issu des recherches menées dans le cadre d'une thèse en histoire du droit à l'Université de Rennes 1 portant sur les relations et conflits entre les intendants de la Marine et les intendants des provinces, dans le royaume de France, entre 1689 et 1735.
 3. MEYER, Jean, *L'armement nantais dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*, Paris, SEVPEN, 1969, 468 p.
 4. BUTEL, Paul, *Les négociants bordelais, L'Europe et les îles au XVIII^e siècle*, Paris, Aubier Montaigne, 1974, 387 p.
 5. LESPAGNOL, André, *Messieurs de Saint-Malo, une élite négociante au temps de Louis XIV*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, 867 p.
 6. DARSEL, Joachim, *Histoire de Morlaix des origines à la Révolution, Histoire commerciale et maritime*, Morlaix, Le Bouquiniste, 1997, 207 p. ; LEMOINE, Jean, BOURDE de LA ROGERIE, Henri, *Inventaire sommaire des archives départementales du Finistère antérieure à 1790*, t. III, Quimper, 1913, p. CLXVII-CXCIV.
 7. THOMIN, Jean-Pierre, *La fortune venait de la mer. Landerneau et le commerce maritime au temps de Barthélémy Kerroz*, Brest, Emgleo Breiz, 2011, 292 p.

Cependant, Brest ne bénéficie pas de tels travaux et la vitalité de son commerce demeure pratiquement inconnue⁸. Pourtant, les besoins de la Marine et de la ville nécessitaient un approvisionnement constant. Le dépouillement de la correspondance active et passive du principal représentant du souverain à Brest, l'intendant de la Marine, conservée dans la sous-série 1 E aux Archives du Service historique de la Défense, indique que le port commerçait journellement avec ceux de Saint-Malo et de Nantes et des échanges réguliers avec les colonies ou les pays étrangers peuvent être démontrés⁹. Le peu d'étude s'explique essentiellement par la présence de la flotte de guerre, dont Brest fut la principale base tout au long du XVIII^e siècle, ce qui empêcha, de ce fait, un important développement commercial. Brest ne connaissait l'enrichissement et l'animation qu'en temps de guerre et son activité se rétractait lors des périodes de paix¹⁰, car aucun port de commerce indépendant n'y était établi¹¹.

Notre propos ne concernera que la fin du règne de Louis XIV, de 1688 à 1714. Ces dates n'ont pas été choisies de manière anodine. La première voit le début de la guerre de la Ligue d'Augsbourg, tandis que la seconde marque la fin de celle de Succession d'Espagne¹². Ces deux conflits ont assuré à Brest une certaine vitalité économique. Cependant, l'augmentation du nombre de navires de commerce, qui se mêlaient aux vaisseaux de guerre, requérait des mesures de polices exceptionnelles, supplantant ou complétant celles déjà établies par l'amirauté du Léon, récemment établie (1691), et le sénéchal de la ville de Brest, autorités civiles compétentes

8. LEPROHON, Roger et TANGUY, Jean, « Naissance d'une ville (XVI^e-XVII^e siècle) », dans Marie-Thérèse CLOÛTRE, *Histoire de Brest*, Brest, Centre de recherche bretonne et celtique/Université de Bretagne occidentale, 2000, p. 49-74.

9. DURAND, René, « Le commerce en Bretagne au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne*, t. 32/4, 1917, p. 461-462. Ainsi, selon l'auteur, la maison Théophile Quintin était spécialisée dans le domaine des épices et des denrées coloniales et les principaux armateurs envoyaient des bâtiments à Terre-Neuve et aux colonies.

10. Voici ce que rapporte l'ingénieur des Ponts et Chaussées Besnard, en 1784 : « La guerre est le seul temps où elle [la ville de Brest] fleurisse. Tandis que les provinces gémissent sous ce fléau cruel, Brest s'embellit et s'enrichit par l'affluence de ceux qui s'y rendent, par ses armements continuels, par la circulation vive, rapide, des espèces, par l'abord continu des denrées et des effets commerciabes par les échanges mutuels que nécessite la réunion d'un très grand nombre d'hommes », LE GALLO, Yves, « Brest au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 84/3, 1977, p. 170.

11. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 40, fol. 234, 21 août 1697 et *ibid.*, 1 E 454, fol. 257 v^o-259 v^o, 11 novembre 1689. Le roi s'opposa toujours à l'installation d'un port de commerce ou au projet ambitieux de l'intendant d'attirer des communautés d'ouvriers, des matelots et des officiers de la Marine entretenus afin qu'ils construisent des habitations, comme ce fut le cas à Copenhague. Cela aurait permis, selon l'intendant, un développement de la ville en temps de paix.

12. Rappelons que la guerre de la Ligue d'Augsbourg opposa la France à l'empereur, certains princes allemands, l'Espagne, la Suède, les Provinces-Unies, l'Angleterre et la Savoie, entre 1688 et 1697. La guerre de la Succession d'Espagne, entre 1701 et 1714, opposa la France et l'Espagne à une coalition européenne comprenant l'Angleterre, les Pays-Bas, l'Empire et divers princes allemands.

dans le domaine du négoce¹³. C'est pourquoi, à l'étude de la sous-série 1 E du Service historique de la Défense de Brest¹⁴, nous pouvons constater que l'intendant de la Marine de Brest joue un rôle important quant à la surveillance des divers bâtiments entrant et sortant du port. Il en fut d'ailleurs expressément chargé par le pouvoir royal, excédé par les incartades des magistrats civils, qui n'hésitaient pas à percevoir des taxes indues¹⁵, voire blâmer des négociants sans raison¹⁶. Cet intendant, soumis directement au secrétaire d'État de la Marine et des Colonies, dirige l'administration générale de l'arsenal et du port¹⁷. Au cours de la période étudiée, deux fortes personnalités¹⁸ ayant participé à la grandeur de l'intendance brestoise furent nommées à ce titre : Hubert de Champy¹⁹, seigneur Desclouzeaux, et François-Roger Robert²⁰. Le premier contribua grandement au développement du port et de l'arsenal de Brest et le second put maintenir une grande activité, malgré un manque de fonds chronique.

-
13. LE BOUËDEC, Gérard (dir.), *L'Amirauté de Bretagne. Des origines à la fin du XVIII^e siècle. Présentation de la thèse de Joachim Darsel*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, 488 p. ; DARSEL, Joachim, « L'Amirauté du Léon (1691-1792) », *Bulletin de la Société archéologique du Finistère*, t. CIII, 1975, p. 127-162. Le siège de l'amirauté avait connaissance de tous les différends relatifs à la navigation, à la pêche et au trafic maritime. Cependant, elle entendait régenter toute la vie du port, entrant alors directement en conflit avec les officiers municipaux et le sénéchal. En effet, ces derniers prétendaient assurer la police des quais et des bateaux de passage à l'exclusion des officiers de l'amirauté.
14. La sous-série 1 E du Service historique de la Défense à Brest contient, entre autres, la correspondance entre le secrétaire d'État de la Marine et des Colonies et l'intendant de la Marine de Brest. Elle est relativement complète : il ne manque que quelques registres de courriers envoyés par l'intendant. Cette sous-série se termine en 1827, suite à l'ordonnance du 27 décembre 1826, consacrant le retour définitif du préfet maritime.
15. Les officiers de l'amirauté du Léon n'hésitaient pas à demander des frais de justice excessifs. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 469, fol. 443, 22 juin 1696 et fol. 475-477, 29 juin 1696.
16. Le sieur Avril, procureur du roi de la sénéchaussée de Brest, condamna ainsi un poulier qui avait placé quelques morceaux d'ormes sur les quais. Or, la juridiction de ces derniers dépendait uniquement de l'intendant de la Marine. *Ibid.*, 1 E 477, fol. 155, 15 juillet 1699.
17. ABOUCAYA, Claude, *Les intendants de la marine sous l'Ancien régime*, Gap, L. Jean, 1959, 191 p.
18. Il convient de préciser qu'un autre intendant fut nommé à Brest en 1701. Il s'agit de Paul de Louvigny, seigneur d'Orgemont. Il n'eut pas une grande influence sur l'organisation du port et de l'arsenal, car il mourut dès 1702. GUICHON DE GRANPONT, Alfred, « Les intendants de la marine au port de Brest », *Bulletin de la société académique de Brest*, Série 2, t. 15, 1889/1890, p. 101.
19. Hubert de Champy, seigneur Desclouzeaux, entra dans la Marine, en qualité de commissaire, en 1654 et fut nommé intendant de justice, police et finance de la Marine, des armées navales, des fortifications et des haras à Brest en 1683. Il le resta jusqu'à sa mort en 1701. *Id.*, *ibid.*, p. 98-100.
20. François Roger Robert assista tout d'abord Lavardin, ambassadeur à Rome, en 1688, puis devint commissaire général de la Marine à Toulon en 1689. Il fut nommé, en 1695, intendant aux îles françaises de l'Amérique, puis intendant de la Marine à Dunkerque en 1701. Il n'y fit qu'un court séjour puisqu'il devint intendant de la Marine à Brest en 1703. Il exerça cette fonction jusqu'à sa mort en 1736. *Id.*, *ibid.*, p. 101-102.

Ils n'hésitèrent pas à reproduire des procédés déjà utilisés pour le contrôle des navires de guerre, assujettissant les bâtiments de commerce aux procédures de l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689, renforçant celles établies par l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681. Il les fit évoluer sous l'égide du pouvoir central, afin de les adapter aux spécificités locales. Dès lors, aucun navire ne pouvait se voir autoriser l'entrée dans le port de Brest sans être visité : l'intendant en était immédiatement informé afin d'accorder l'accueil du navire dans le port ou son détournement vers un des nombreux havres de la rade. Il mit, dans le même temps, la ville à l'abri des épidémies, grâce à l'établissement d'une police de santé efficace. Cependant, ces diverses mesures, innovantes pour la marine de commerce, posèrent de nombreux problèmes juridiques que l'intendant s'efforça de résoudre.

Dans le cadre de cet article, il conviendra d'étudier tout d'abord les mesures prises par l'intendant avant d'examiner les questions juridiques récurrentes qu'elles impliquent.

L'instauration de mesures de police

L'instauration de mesures de police vis-à-vis des navires marchands est essentielle. Deux espaces sécuritaires vont être institués. Le premier concerne la rade brestoise dans son intégralité, permettant d'éviter l'entrée de navires non autorisés au sein du port, et le second se focalise sur le port de Brest en lui-même, où la surveillance se doit d'être irréprochable.

La rade, espace primaire de contrôle

Il convient, pour mieux comprendre cette police, de présenter les différentes mesures générales prises entre l'entrée du bâtiment dans l'ouvert du goulet²¹ et l'accès au port de Brest, pour assurer une protection des armements militaires, avant d'étudier le cas particulier des maladies contagieuses, crainte omniprésente²² due principalement aux navires revenant de l'Amérique, de l'Europe du Nord et de Constantinople²³.

21. L'ouvert du goulet est la partie regroupant les anses de Camaret et de Bertheaume.

22. « Règlement pour la police de la ville de Brest du 1^{er} septembre 1689 », dans *Privilèges accordés par Louis XIV Très-Christien aux maires, échevins et habitans de la ville de Brest*, Brest, s.n., 1825, p. 73-82 : « Rien n'estant si nécessaire pour empêcher les maladies qui pourroient arriver dans la grande quantité de soldats & de travailleurs qui logent dans la ville de Brest, que d'en tenir les rues propres et empêcher que les immondices n'y soient jettées, & n'y restent comme elles ont fait jusques à présent. »

23. Il s'agit des principaux foyers infectieux évoqués par l'intendant de la Marine au sein de sa correspondance. Voir, Service historique de la Défense, Brest, 1 E 488, fol. 163-165, 6 février 1708 ; *ibid.*, 1 E 491, fol. 385-387, 18 septembre 1709.

La première mesure demeure l'instauration d'une frégate de garde à l'entrée de la rade, dès le 1^{er} mai 1693²⁴. Elle a pour but d'interpeller les navires présents dans la rade. La procédure précise n'est pas détaillée. Il est toutefois possible de constater que cela permet d'éviter l'engorgement du port par les navires marchands²⁵ et de réduire le risque d'incidents, tel l'espionnage²⁶. Malheureusement, cette première mesure s'avère insuffisante et inadaptée, la rade étant un espace trop important à surveiller par un seul navire²⁷.

Cela explique le fait qu'une chaloupe fut placée, dès le 23 septembre 1695²⁸, en dehors de la chaîne de Brest avec, à son bord, un écrivain. Il semble que cette procédure soit complémentaire de celle établissant, à l'entrée du port, une chaloupe de garde composée de sept soldats et d'un officier²⁹. En effet, l'écrivain les accompagnait, sans les gêner, dans leur mission de contrôle³⁰. Cet emploi stratégique n'était accordé qu'à une personne de confiance³¹ disposant de compétences avérées³².

Cet écrivain a, pour fonction principale, d'écrire dans un registre les noms de ceux qui entrent par mer³³, l'endroit où ils seront logés³⁴, le nom des bâtiments³⁵, le port de départ, les lieux visités et de plus, il vérifie le passeport des navires³⁶, si leur entrée dans la rade est due à un cas de force majeure, comme une tempête³⁷, la nécessité

24. *Ibid.*, 1 E 464, fol. 321-323, 1^{er} mai 1693.

25. *Ibid.*, 1 E 469, fol. 341, 28 mai 1696 et *ibid.*, 1 E 468, fol. 457, 7 octobre 1695.

26. *Ibid.*, 1 E 45, non folioté, 21 août 1701 et *ibid.*, 1 E 21, fol. 198-199, 15 novembre 1690.

27. Durant la guerre de Succession d'Espagne, deux frégates furent armées à cet effet, *ibid.*, 1 E 45, non folioté, 10 août 1701.

28. *Ibid.*, 1 E 468, fol. 395, 23 septembre 1695 ; *ibid.*, 1 E 45, non folioté, 21 août 1701.

29. Article 1, Titre 1, « De la garde des ports, Arsenaux & vaisseaux, par les officiers majors & soldats gardiens, Livre VI, De la garde des ports, Arsenaux & Vaisseaux, de l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689 : Il sera établi à l'entrée de chacun des Ports, une patache qui servira de première garde, pour arrêter de jour & de nuit les vaisseaux & bâtimens qui voudront y aborder, l'Officier qui y sera détaché, les connoitra & avertira pendant la nuit l'Officier commandant la garde ; & le jour, après les avoir reconnus & pris l'ordre du Capitaine du Port, il les laissera passer. Le corps de garde de la patache sera composé de son équipage ou de soldats détachés à cet effet, ainsi qu'il se pratique dans chaque port, suivant l'usage, & leur différente situation. »

30. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 472, fol. 317-319, 25 mars 1697.

31. *Ibid.*, 1 E 49, non folioté, 12 novembre 1704.

32. *Ibid.*, 1 E 482, fol. 805-807, 8 juin 1705.

33. *Ibid.*, 1 E 468, fol. 395, 23 septembre 1695.

34. *Ibid.*, 1 E 469, fol. 197-199, 20 avril 1696.

35. *Ibid.*, 1 E 475, fol. 317, 12 mai 1698.

36. *Ibid.*, 1 E 45, non folioté, 21 août 1701.

37. *Ibid.*, 1 E 60, non folioté, 9 mai 1708.

d'une telle entrée³⁸ et peut demander les rôles d'équipages pour vérification³⁹. Il doit ensuite constater si les navires marchands se rendent à Brest pour l'approvisionnement de la ville ou de l'arsenal⁴⁰. Enfin, au vu de l'ensemble de ces éléments, il autorise ou refuse l'entrée au port, après en avoir rapporté à l'intendant. Peu de navires sont donc susceptibles d'accéder au port de Brest. Les autres, même s'ils disposent d'un passeport pour un port de France, doivent inmanquablement se détourner vers l'un des ports d'accueil de la pointe bretonne, sous peine d'arrestation⁴¹.

Il était en effet impensable pour l'intendant de laisser les navires marchands sans surveillance au milieu de la rade ou livrés aux caprices de l'océan⁴². C'est pourquoi il se concerta avec le pouvoir royal afin de définir les lieux pouvant les accueillir⁴³. Trois endroits furent choisis, à savoir la rivière de Landerneau et les ports de Camaret et du Conquet. Le port du Conquet ne semble être qu'un port de retraite secondaire pour les navires surpris par les mauvais temps⁴⁴. La rivière de Landerneau, quant à elle, n'est utilisée que lors des grands armements⁴⁵. Enfin, le port de Camaret demeure le plus important des trois⁴⁶ et accueille en toutes circonstances les bâtiments marchands⁴⁷.

38. *Ibid.*, 1 E 60, non folioté, 9 avril 1708.

39. *Ibid.*, 1 E 56, non folioté, 7 avril 1706.

40. Il s'agit d'une demande de l'intendant qui était conscient que les marchandises, comme le charbon d'Angleterre, demeuraient essentielles à l'effort de guerre, *ibid.*, 1 E 469, fol. 263, 7 mai 1696. Cependant, à partir de 1704, le roi décida que les navires de nationalité étrangère ne pouvaient plus être accueillis à Brest, sous quelque prétexte que ce soit, *ibid.*, 1 E 48, non folioté, 25 juin 1704. Cette interdiction ne fut jamais respectée, *ibid.*, 1 E 50, non folioté, 15 avril 1705.

41. *Ibid.*, 1 E 49, non folioté, 3 décembre 1704. Un navire irlandais possédait un passeport pour le port de Nantes et avait dû, sûrement à cause du mauvais temps, relâcher dans le port de Brest, avant de reprendre sa route. L'intendant ayant souffert ce navire, le ministre le réprimande fortement : « Vous auriez dû le faire arrêter, ce navire n'ayant permission que d'aller à Nantes et vous devez retenir sans manquer tous ceux qui seront dans ce cas sauf à justifier les causes. »

42. *Ibid.*, 1 E 480, fol. 305, 31 mars 1704.

43. LESPAGNOL, André, « État mercantiliste et littoral dans la France des XVII^e-XVIII^e siècles. Une première forme d'aménagement de l'espace littoral », dans Gérard LE BOUËDEC et François CHAPPÉ (dir.), *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2000, p. 349-358.

44. Cette retraite fut proposée par les habitants du Conquet eux-mêmes. L'intendant l'approuva car il la considérait nécessaire pour la sûreté de la navigation. Malheureusement, le ministre de la Marine Pontchartrain refusait d'avancer les fonds, ces travaux devant être facturés à la Province, voir Service historique de la Défense, Brest, 1 E 475, fol. 149, 24 février 1698.

45. *Ibid.*, 1 E 45, non folioté, 20 juillet 1701.

46. Il s'agit du port le plus cité dans les courriers de l'intendant, car l'un des plus fréquentés, voir *ibid.*, 1 E 48, non folioté, 12 mars 1704 et *ibid.*, 1 E 60, non folioté, 16 mai 1708. Il ne possédait toutefois pas la préférence de l'intendant, qui le considérait comme trop exposé aux vents, obligeant les navires à se réfugier près du port de Brest, *ibid.*, 1 E 480, fol. 305, 31 mars 1704.

47. *Ibid.*, 1 E 48, non folioté, 5 mars 1704.

Toutefois, cet accueil n'est qu'une tolérance du pouvoir royal. Le commandant de la tour de Camaret reçoit ainsi régulièrement des ordres pour arrêter ou retenir⁴⁸ les vaisseaux d'une nationalité précise⁴⁹. De plus, les navires demeurent sous la surveillance constante des autorités tant qu'ils n'ont pas quitté la rade⁵⁰. Ainsi, doivent-ils effectuer autant de déclarations que de ports de relâche visités⁵¹ et le capitaine du bâtiment a l'obligation de se rendre seul à l'intendance pour y présenter son passeport et l'ensemble de ses papiers⁵². Enfin, les navires ne peuvent rester qu'un temps qualifié de « raisonnable », indiqué comme celui utile pour décharger les marchandises⁵³ ou pour attendre que le mauvais temps passe⁵⁴, afin de réduire les contacts avec la population et les prises d'informations⁵⁵.

Il existe donc un système spécifique pour accueillir et surveiller les navires marchands qui n'ont pas accès au port brestois. Ces mesures, relatives à la protection des navires et de l'arsenal de la Marine, ne sont pas les seules. En effet, l'intendant prend aussi en compte la santé de la population⁵⁶ : souvent importés par les navires, les « maux contagieux » firent ainsi l'objet de mesures sanitaires⁵⁷ plus ou moins efficaces, afin de protéger l'ensemble des soldats, matelots et autres habitants. Il ne sera pas question ici de développer la police de Brest *intra muros*, mais uniquement les mesures de sûreté sanitaire prises en amont pour empêcher la transmission des différents maux⁵⁸. Initialement mises en place pour les escadres militaires revenant

48. *Ibid.*, 1 E 486, fol. 277, 21 février 1707.

49. *Ibid.*, 1 E 57, non folioté, 28 juillet 1706.

50. *Ibid.*, 1 E 480, fol. 259, 17 mars 1704.

51. *Ibid.*, 1 E 494, fol. 101, 29 janvier 1712.

52. *Ibid.*, 1 E 494, fol. 103-105, 29 janvier 1712.

53. *Ibid.*, 1 E 45, non folioté, 9 novembre 1701.

54. *Ibid.*, 1 E 48, non folioté, 9 avril 1704.

55. *Ibid.*, 1 E 45, non folioté, 9 novembre 1701.

56. *Ibid.*, 1 E 493, fol. 605 v°-607, 15 juin 1711.

57. Voir l'article 5 du Titre II, « Des précautions à prendre contre la peste, Livre XI, De la police des Ports & Arsenaux de Marine ; des précautions contre la Peste ; du lestage et delestage, & de la conservation des Ports, Rades & Rivières de l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689 : S'il avoit esté embarqué sur les vaisseaux & bâtimens quelques marchandises ou rafraichissemens susceptibles de peste, toutes ces marchandises & les hardes des Officiers & équipages seront débarqués au Lazaret pour y faire la quarantaine ordinaire, les bâtimens & les hommes seront parfumés avec un très-grand soin, les voiles, pavillons, & autres choses susceptibles de peste seront éventés. »

58. Pour l'organisation de la police sanitaire à Brest et ses environs, voir, GOUBERT, Jean-Pierre, « Environnement et épidémies : Brest au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 81/4, 1974, p. 733-743 ; GUÉGAN, Isabelle, « Une épidémie de typhus à Brest en 1757-1758. Des malades et des morts : essai de bilan démographique », *Bulletin de la société archéologique du Finistère*, t. CXXI, 2013, p. 433-456.

des pays où sévissait une infection, elles connurent une évolution durant les deux guerres⁵⁹, grâce à l'intendant François-Roger Robert⁶⁰.

Brest ne disposait pas d'une police sanitaire aussi structurée que celle des ports du Levant⁶¹, malgré les multiples demandes de l'intendant de la Marine⁶². Face à l'afflux des navires, il devenait pressant de garantir la population de toute épidémie. C'est pourquoi une première disposition fut adoptée lorsque des navires revenaient des lieux contagieux, principalement de l'Amérique⁶³ et de l'Europe du Nord⁶⁴. La seule précaution usitée demeure alors le contrôle effectué par l'écrivain étudié précédemment. Or, cet homme ne fait qu'une revue des papiers, dont les lettres et patentes de santé⁶⁵, sans examiner les équipages⁶⁶. Conscient de cette insuffisance, l'intendant suggéra alors d'y établir des officiers de santé⁶⁷ afin de reconnaître plus facilement les maladies. Acceptée par le ministre, la proposition fut exécutée aussitôt⁶⁸.

La procédure mise en place demeure simple et correspond à celle décrite par l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689, reprenant des méthodes éprouvées à Toulon⁶⁹. Les officiers de santé, à savoir le

59. Il semble que la forme définitive de cette police parut en 1712, Service historique de la Défense, Brest, 1 E 494, fol. 883 v°-885, 7 octobre 1712.

60. *Ibid.*, 1 E 488, fol. 163-165, 6 février 1708.

61. HILDESHEIMER, Françoise, *Le bureau de la santé de Marseille sous l'Ancien Régime, le renfermement de la contagion*, Marseille, Fédération historique de Provence, 1980, p. 18-26 ; BRISOU, Bernard, « Saint-Mandrier : hôpital et lazaret », *Bulletin de l'académie du Var*, t. x, 2009, p. 241-243. Le service de la santé de la Marine à Brest ne bénéficie pas de pareilles études.

62. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 473, fol. 371 v°-373, 26 juillet 1697. Le ministre lui-même était conscient que le port constituait un environnement favorable aux épidémies, pouvant communiquer les maladies à toute la province bretonne, *ibid.*, 1 E 57, non folioté, 24 novembre 1706.

63. *Ibid.*, 1 E 39, fol. 161, 20 mars 1697.

64. *Ibid.*, 1 E 493, fol. 977-981 v°, 21 octobre 1711 et *ibid.*, 1 E 495, fol. 517, 12 octobre 1713.

65. HILDESHEIMER, Françoise, *Le bureau de la santé de Marseille...*, *op. cit.*, p. 97-100.

66. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 58, non folioté, 26 janvier 1707.

67. *Ibid.*, 1 E 472, fol. 317 v°-319, 25 mars 1697. Ce contrôle sanitaire avait lieu en 1820 selon un procédé identique, BUREL, Marc, *Dans la rade de Brest, l'île de Tréberon et l'île des morts*, Bannalec, Imprimerie régionale, 2003, p. 135-141.

68. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 63, non folioté, 11 septembre 1709 : « Aucun bâtiment français, neutre, ennemis muni de passeport du Roy, ou de quelque nation que ce soit, ne puisse entrer, ny débarquer personne de son equipage [sans] qu'il n'ayt esté interrogé. Et en cas qu'il ayt eu communication dans les lieux suspects ou avec les navires attaqués de cette maladie, il soit obligé sous des peines rigoureuses de faire quarantaine dans l'endroit qui sera designé. »

69. Article 2, Titre II, « Des précautions à prendre contre la peste, Livre XI, De la Police des Ports & Arsenaux de Marine ; des précautions contre la Peste ; du lestage et delestage, & de la conservation des Ports, Rades & Rivieres de l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux de la Marine du 15 avril 1689 : Tous bâtimens de mer qui viendront à Toulon, mouilleront à Saint Georges ou devant

médecin, le chirurgien et l'apothicaire⁷⁰ du port, se rendent sur le navire dès son arrivée dans la rade. Ils interrogent l'équipage et demandent la provenance du navire, les relâches⁷¹ et les diverses marchandises transportées ainsi que les lettres de santé⁷². Puis, ils examinent la liste des malades et des morts⁷³. À l'issue de cette inspection, ils montent à bord afin d'obtenir la déclaration du capitaine. Suite à cela, soit ils permettent l'entrée du navire dans un des ports de la rade⁷⁴, soit ils le déroutent vers le lieu de quarantaine⁷⁵ établi au fond de la rade près de Roscanvel, sur les îles de Tréberon⁷⁶.

Ces îles constituent un endroit isolé propice à l'implantation d'un lazaret. Dès les premières craintes d'épidémies des années 1690, il fut construit un bâtiment pouvant accueillir les marins⁷⁷. Cet établissement n'est pas d'une grande capacité et ne peut accueillir, en 1705, que quarante malades⁷⁸. En outre, il n'est pas fixe et demeure souvent abandonné⁷⁹. Pourtant, l'intendant essaya, au cours de l'année 1705, d'en faire une installation permanente⁸⁰, avec le soutien du sieur Olivier⁸¹,

le Lazaret, & le Commandant de l'Escadre ou Capitaine particulier, enverra, aussi-tôt que le tems le permettra, une chaloupe avec un Officier pour avertir l'Intendant de la marine & les Officiers de la Santé, & ne permettra à aucun Officier, matelot ou soldat, d'aller à terre, qu'auparavant un Commissaire de marine assisté du Medecin & Chirurgien du Port & d'un Officier de la Santé, n'ayent été auprès des bâtimens s'informer d'où ils viennent, s'ils ont eu des pratiques en des lieux infectés du mal contagieux, & s'il n'y a personne qui en soit attaqué : s'ils y ont embarqué quelques marchandises & rafraichissements, ou passagers, & le tems qu'il y a qu'ils en sont partis. »

70. Il semble que l'apothicaire n'était pas essentiel, car il fut supprimé en 1708, Service historique de la Défense, Brest, 1 E 488, fol. 213-215, 13 février 1708.

71. *Ibid.*, 1 E 494, fol. 47-49, 18 janvier 1712.

72. *Ibid.*, 1 E 474, fol. 423-425, 23 décembre 1697.

73. *Ibid.*, 1 E 475, fol. 153-155, 24 février 1698.

74. *Ibid.*, 1 E 494, fol. 103-105, 29 janvier 1712.

75. *Ibid.*, 1 E 473, fol. 413, 5 août 1697.

76. LEVOT, Prosper, *Histoire de la ville et du port de Brest*, 3 vol., Brionne, Le Portulan, t. II, p. 235-238 ; JUNGES, Catherine, « Les îles de Tréberon », *Les cahiers de l'Iroise*, n° 193, octobre 2002, p. 84-88.

77. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 495, fol. 53, 30 janvier 1712. L'intendant nous informe qu'il existe « un bastiment de maçonnerie de 50 ou 60 pieds de long avec une cheminée à chaque bout. Mais comme on se trouva pressé, on fust obligé de finir ce corps de logis avec des planches de sap pour servir de cloison, et de le couvrir de toiles goudronnées. »

78. *Ibid.*, 1 E 483, fol. 227, 10 août 1705.

79. *Ibid.*, 1 E 495, fol. 51 v°-53 v°, 30 janvier 1712. L'intendant indique que l'île Longue conviendrait mieux pour cet établissement.

80. *Ibid.*, 1 E 482, fol. 313, 2 mars 1705.

81. *Ibid.*, 1 E 51, non folioté, 22 juillet 1705. « Le S[ieu]r Olivier m'escrit qu'il seroit d'avis de laisser subsister l'establissement que vous avez fait à l'isle de Treberon a l'occasion de l'equipage de la fregate la Bellonne pour y recevoir ceux des vaisseaux qui viennent du long cours qui peuvent avoir des maladies suspectes. »

médecin du port. Malgré l'accord royal⁸², l'isolement de l'île ne permit pas de réaliser cet ambitieux projet du fait des réticences des gardiens⁸³. Cependant, même temporaire, ce lazaret demeure opérationnel⁸⁴ lors des arrivées de navires suspects⁸⁵.

Une fois placé en quarantaine, l'équipage est débarqué sur l'île, avec ses hardes et marchandises⁸⁶ pour un temps plus ou moins long⁸⁷, variant suivant les symptômes de la maladie, le nombre de malades, les marchandises transportées, etc., afin de chasser le « mauvais air »⁸⁸, à l'aide de parfums. À cet effet, toute la cargaison est déballée et éventée⁸⁹ afin « [d']esprouver sur les gens de l'esquipage [...] si elle ne seroit pas capable de communiquer le mauvais air⁹⁰ ». Les malades étaient, quant à eux, placés dans le corps de logis⁹¹ jusqu'à leur guérison. Puis, lorsque le temps de la quarantaine est révolu, l'entrée du navire est ordonnée dans son port de destination⁹².

Cette police sanitaire, strictement militaire, évolua au fil des années, et l'intendant dut de plus en plus consulter les instances civiles de la ville⁹³. Ainsi, en 1713, suite à l'élaboration de deux projets d'arrêt concernant l'implantation d'établissements de santé identiques à ceux de Marseille⁹⁴, l'intendant de la Marine indique que « les

82. *Ibid.*, 1 E 51, non folioté, 5 août 1705.

83. *Ibid.*, 1 E 483, fol. 227, 10 août 1705 : « Le séjour de cette isle est si facheux que nous n'avons point trouvé de gardiens qui voulussent y aller demeurer, et veritablement pend[ant] l'hiver, on courriroit le risque d'y estre assiéé des quinze jours ou trois semaines par le mauvais tems sans en pouvoir sortir et par consequent d'y manquer d'eau et de vivres. »

84. BUREL, Marcel, *Dans la rade de Brest...*, *op. cit.*, p. 114-117 ; Service historique de la Défense, Brest, 1 E 483, fol. 11 v°-13, 29 juin 1705 : « Je ferois mettre les malades qu'il y auroit aux isles de Treberon. Pour cet effet, M[essieu]rs Herpin et Olivier furent hier visiter la maison qui y est ou l'on en a mis autrefois et j'y envoie des lits et autres ustenciles necessaires pour recevoir des malades. »

85. Ainsi, lors de l'arrivée de l'escadre de Laroche, le 1^{er} juillet 1705, tout était disposé pour accueillir les malades, *ibid.*, 1 E 483, fol. 35, 1^{er} juillet 1705. Pourtant, l'intendant n'avait reçu un avis de Rochefort que le 29 juin, *ibid.*, 1 E 483, fol. 11-13, 29 juin 1705.

86. *Ibid.*, 1 E 475, fol. 155, 24 février 1698 ; *ibid.*, ms. 55, fol. 83-84, article 4 de l'Ordonnance du Roi portant règlement sur les précautions qui doivent être observées pour prévenir la communication du mal contagieux, à Fontainebleau, le 27 septembre 1713.

87. *Ibid.*, 1 E 483, fol. 11-13, 29 juin 1705 et fol. 35, 1^{er} juillet 1705.

88. *Ibid.*, 1 E 474, fol. 33, 9 septembre 1697. « J'ay l'honneur de luy dire en reponce que le dernier des vaisseaux qui sont revenus avec M[onsieu]r de Pointis est entré ce matin dans le port apres avoir esté et les équipages bien parfumés. »

89. *Ibid.*, ms. 55, fol. 83-84, *op. cit.*, article 2.

90. *Ibid.*, 1 E 494, fol. 115 v°, 3 février 1712.

91. *Ibid.*, 1 E 483, fol. 11 v°-13, 29 juin 1705.

92. *Ibid.*, 1 E 483, fol. 51, 6 juillet 1705.

93. Les officiers de l'amirauté réclamaient le droit d'intervenir dans les affaires sanitaires dès 1698. L'intendant leur répondit qu'ils n'aiment pas le mauvais air et qu'ils ne feraient pas de voyage à bord des vaisseaux sans demander un paiement, *ibid.*, 1 E 475, fol. 153-155, 24 février 1698.

94. *Ibid.*, 1 E 494, fol. 63 v°-67, 22 janvier 1712.

officiers municipaux des villes de [son] département ne s'adressent plus à [lui] pour ces sortes d'affaires⁹⁵ ». Désormais, seuls le subdélégué de l'intendant de la province, les officiers de l'amirauté, les magistrats et les principaux négociants de la ville ont la possibilité de nommer des intendants de la santé⁹⁶ aptes à la visite des navires marchands.

Ainsi existe-t-il dans la rade un contrôle préalable. Cependant, les navires ayant reçu l'autorisation d'accoster à Brest subissent une surveillance plus soutenue due à la présence des navires militaires.

Un contrôle soutenu au sein du port

Au sein du port de Brest, les quais n'étaient pas distingués suivant les navires. Les bâtiments de commerce et de guerre se côtoyaient, les risques d'incidents en étaient ainsi accrus⁹⁷. Voici pourquoi des mesures spécifiques devaient être établies⁹⁸, souvent inspirées de l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689⁹⁹.

L'intendant, à Brest, demeure le gestionnaire du personnel des quais¹⁰⁰ et peut, à ce titre, exercer une surveillance exacte des navires abordant à Brest. Cette

95. *Ibid.*, 1 E 495, fol. 517, 12 octobre 1713.

96. *Ibid.*, 1 E 493, fol. 977-981 v°, 21 octobre 1711. « Je leur ay présenté un imprimé du résultat de l'assemblée qui fut faite M[onseigneur] par vôtre ordre au mois de septembre 1709 en présence de M[onsieur] le ma[r]chéjal de Chateaurenault que les établissements nécessaires en ce port pour prevenir les accidents du mal contagieux qui regnoit dans les ports de la mer Baltique par lequel il est dit qu'il seroit estably des intendants de santé de la ville de Brest qui seroient choisis par la communauté parmi les habitants qui composent le corps de ville pour estre charges de tous les soins qu'il faut se donner pour empêcher toute communications aux batiments qui viennent des lieux suspects et pour toutes les precautions qu'il faut prendre a cet egârd. »

97. De surcroît, l'arsenal de Brest n'était pas clos, accentuant l'appréhension des autorités, *ibid.*, 1 E 468, fol. 457, 7 octobre 1695.

98. Un règlement sur la police à observer dans le port de Brest a pu être retrouvé en date de l'an VIII, *Règlements et consignes pour la police du port de Brest*, Brest, Malassis, an VIII.

99. Voir, pour exemple, les articles 3 à 7 du Titre I, « De la Police des Ports & Arsenaux de Marine, Livre XI, De la Police des Ports & Arsenaux de Marine, des précautions contre la Peste ; du lestage & delestage, & de la conservation des Ports, Rades & Rivieres » de l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689.

100. Il n'avait toutefois pas la gestion des quais, Service historique de la Défense, Brest, 1 E 23, fol. 7, 5 mai 1691.

compétence lui a été attribuée, au détriment du sénéchal¹⁰¹ et de l'amirauté¹⁰², par un arrêt du Conseil du roi de 1670, confirmé à de multiples reprises¹⁰³. Il établit alors des patrouilles sur les quais avec le soutien du commandant de la ville¹⁰⁴. Ces gardes doivent se rendre auprès des bâtiments afin que les capitaines leur représentent les rôles de leurs équipages arrêtés par les officiers publics du port de départ¹⁰⁵. En outre, ils vérifient que ces documents ne nomment « qu'un marchand ou subrogé pour chaque vaisseau », comptable de l'ensemble des agissements de l'équipage¹⁰⁶. Cette mesure permet, en cas d'incident, d'obtenir un interlocuteur¹⁰⁷ et réduit les risques d'incidents en responsabilisant les négociants. En outre, les capitaines doivent représenter tous les passagers de leur navire pour être enregistrés¹⁰⁸. Enfin, ils doivent s'informer sur les actualités des pays ennemis¹⁰⁹, pour les rapporter au ministre.

-
101. Le sénéchal de la ville de Brest conservât tout de même des prérogatives juridictionnelles sur les quais, notamment lors des déchargements de marchandises, *Privilèges accordés par Louis XIV...*, *op. cit.*, « Règlement de police générale faite en l'hostel commun de la maison de ville de Brest pour l'effet d'icelle estre estroitement gardé & observé inviolablement par les Bourgeois & Habitans de Brest et autres personnes estrangeres », p. 51-52. Les gardes quais dépendent même de la communauté jusqu'en 1691 (Service historique de la Défense, Brest, 1 E 454, fol. 99, 12 septembre 1689), mais en 1692, leur fonction concerne uniquement la Marine, *ibid.*, 1 E 25, fol. 134, 15 mars 1692.
102. Les gardes quais, selon l'article 2, Titre II, « Du Maistre des quais, Livre IV, De la police des ports, côtes, rades & rivages de la mer » de l'ordonnance de la Marine de 1681, auraient dû dépendre de l'amirauté, voir VALIN, René-Josué, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine de 1681*, 2 vol., La Rochelle, Legier, 1760, t. II, p. 481-482. Cependant, le port de Brest disposait déjà d'un capitaine du port qui remplissait les fonctions du maître des quais (*Id.*, *ibid.*, p. 479). Toutefois, les officiers d'amirauté conservaient leurs prérogatives sur les crimes et délits commis sur les quais, malgré leur inaction. L'intendant proposa alors d'établir un régime spécifique pour les ports dans lesquels le roi possédait des arsenaux, sans succès, Service historique de la Défense, Brest, 1 E 489, fol. 69-73, 15 août 1708.
103. *Ibid.*, 1 E 31, fol. 86, 10 février 1694 ; *ibid.*, 1 E 477, fol. 231-233, 10 août 1699.
104. *Ibid.*, 1 E 466, fol. 141, 15 février 1694. Le nombre de gardes nécessaires était de 202 hommes, *ibid.*, 1 E 52, non folioté, 5 mai 1705. Ce contingent fut réduit, par manque de fonds, à 187 hommes, *ibid.*, 1 E 482, fol. 663-665, 11 mai 1705. La garde nécessaire pour l'ensemble de la ville, selon les estimations de l'intendant, s'élevait à 800 ou 900 hommes, *ibid.*, 1 E 476, fol. 337, 16 juin 1698.
105. *Ibid.*, 1 L 4, fol. 23-24, ordonnance sur les gens mal intentionnés du 22 novembre 1707. Cette ordonnance fait suite à une rumeur indiquant que des personnes mal intentionnées doivent venir en France pour brûler les navires du roi, *ibid.*, 1 E 59, non folioté, 16 novembre 1707. Cette mesure n'est pas sans rappeler l'étude des papiers des navires par l'écrivain de la chaloupe, *ibid.*, 1 E 56, non folioté, 7 avril 1706.
106. *Ibid.*, 1 E 469, fol. 259 v°-261, 7 mai 1696. L'intendant vérifiait même la réputation du destinataire des marchandises, *ibid.*, 1 E 32, fol. 128, 26 juin 1694.
107. D'ailleurs, l'intendant n'hésitait pas à mener une enquête en cas de suspicion, *ibid.*, 1 E 484, fol. 65-67, 18 janvier 1706.
108. *Ibid.*, 1 E 473, fol. 167-169, 1^{er} juin 1697 et fol. 209, 7 juin 1697.
109. *Ibid.*, 1 E 488, fol. 419 v°-421, 2 avril 1708.

Une fois ces vérifications effectuées, les bâtiments sont autorisés à rester à quai. Cependant, ces derniers étant à côté des navires militaires, une grande rigueur demeure nécessaire. Dès lors, le capitaine du port garde un œil attentif sur les navires afin d'éviter des catastrophes, telles des incendies¹¹⁰. En effet, il est interdit de faire des feux sur les bâtiments lorsqu'ils sont à quai¹¹¹. Or, en 1713, cette précaution ne fut pas respectée par les Hollandais et un début d'incendie se déclara sur un navire marchand d'Amsterdam. Heureusement, grâce à la promptitude des gardes, le feu ne se propagea pas. Néanmoins, face à une telle inconscience, l'intendant obligea les capitaines à établir à leurs frais sur leurs vaisseaux deux gardiens¹¹² pour éviter tout embrasement.

Parfois, l'intendant envoie même directement un garde surveiller les navires¹¹³ afin d'empêcher quiconque de poser le pied à terre pour éviter tout contact avec la population¹¹⁴. Néanmoins, cette mesure exceptionnelle ne concerne que des bâtiments battant pavillon d'une nationalité précise, comme les Anglais ou les Hollandais¹¹⁵.

Les départs sont, eux aussi, scrupuleusement observés et contrôlés. L'intendant peut ainsi décider, de concert avec l'amiral de France, la fermeture complète du port lors des grands armements¹¹⁶, retenant alors pour une période de quatre ou cinq jours l'ensemble des navires français ou étrangers¹¹⁷. Même les marchands locaux sont soumis à une enquête, diligentée par l'intendant, avant la délivrance de passeports par les autorités royales¹¹⁸ et les navires sont inspectés, le jour de

110. LEVOT, Prosper, « Principaux incendies dans le port de Brest », *Bulletin de la Société académique de Brest*, série 2, t. 4, 1876, p. 177-208.

111. Article 6, Titre 1, « De la police des ports & arsenaux de Marine, Livre XI, De la police des ports & Arsenaux de Marine ; des précautions contre la peste ; du lestage & délestage, & de la conservation des Ports, Rades et Rivières, de l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689 : Deffend sa Majesté à peine de la vie à toute sorte de personnes, de faire du feu dans l'Arcehal, sous quelque pretexte & occasion que ce soit, si ce n'est pour chauffer le bray & goldron, & pour plier les pieces de bois, dans les lieux marquez par le Capitaine de Port. »

112. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 67, non folioté, 13 décembre 1713. « Il est tres heureux que le feu qui à pris dans un petit bastiment hollandais, n'ayt pas eu de suites fascheuses par le prompt secours qui a esté aporté. Sa Maj[es]té aprouve que l'entrée ne soit donnée dans le port de Brest aux bastiments de cette nation qu'à condition que les capitaines y recevront deux gardiens dont la sagesse vous sera connue pour prendre garde au feu, et qu'ils seront payez par ces capitaines. »

113. *Ibid.*, 1 E 45, fol. 37, 19 janvier 1701, et fol. 61-63, 2 février 1701.

114. *Ibid.*, 1 E 48, non folioté, 9 janvier 1704.

115. *Ibid.*, 1 E 63, non folioté, 21 août 1709.

116. *Ibid.*, 1 E 58, non folioté, 19 janvier 1707.

117. *Ibid.*, 1 E 464, fol. 349, 12 mai 1693.

118. L'intendant devait, à chaque requête du ministre, enquêter sur les personnes demandant un passeport pour les pays ennemis afin de s'assurer de sa fidélité. Cette mesure complétait les investigations menées par les officiers de l'amirauté. *Ibid.*, 1 E 490, fol. 669, 6 mai 1709 : « Je me suis informé M[onseig]n[eu]r de la personne du S[ieu]r Yves Ferriere de Morlaix qui vous a demandé un pas-

leur départ, afin de voir s'ils respectent l'ordonnance sur la Marine de 1681 et le règlement de Strasbourg du 24 octobre 1681, interdisant aux français de prêter leur nom aux ennemis¹¹⁹. Enfin, les capitaines sont chargés de représenter, avant leur appareillage, aux commissaires de la Marine les personnes contenues dans le rôle d'équipage, sous peine d'emprisonnement¹²⁰.

Malgré l'ensemble de ces mesures, le risque d'accident reste élevé¹²¹ et de nombreux inconvénients subsistent. L'intendant propose, dès 1696, en accord avec le maréchal d'Estrées, vice-amiral du Ponant depuis 1669, et le comte de Langeron, commandant de la Marine, l'installation d'un petit port¹²² destiné uniquement au commerce¹²³ sous le château¹²⁴, en l'endroit nommé Porterein¹²⁵. Cette retraite, permettant la séparation stricte entre les navires marchands et les navires de guerre, est un projet de grande envergure. Afin de limiter des dépenses conséquentes, l'intendant propose de couler tous les anciens navires de la Marine que l'on désarmerait, en les lestant de pierres¹²⁶, pour servir de fondations à l'ouvrage. Le ministre de la Marine, tout d'abord enclin à cette proposition¹²⁷, se fâcha face à l'insistance de son

seport pour aller en Hollande et j'ay scu que c'est un jeune homme de bonne famille de négociant de Morlaix, ancien catholique et qu'il est neveu du maire de lad[it]e ville. Il souhaite passer en Hollande pour y apprendre le commerce. »

119. Ce règlement concerne, outre les prête-noms, la construction des navires, leur appartenance, le pourcentage de matelots français obligatoires, etc. Par exemple, tous les vaisseaux bâtis dans les ports du royaume de France ne pouvaient appartenir qu'à des français domiciliés en France. Ce règlement fut ensuite confirmé par l'article 11 du règlement du 1^{er} mars 1716 et par l'ordonnance du 18 janvier 1717. Ainsi, l'intendant devait contrôler, lors du départ des navires, que « les bâtiments, les pavillons et les équipages » sont « de la même nationalité, afin d'éviter tout déguisement », *ibid.*, 1 E 52, non folioté, 19 mars 1710. Les neutres avaient eux-aussi l'interdiction de prêter leurs noms. Cf. SCHNAKENBOURG, Éric, *Entre la guerre et la paix, neutralités et relations internationales, XVII^e-XVIII^e siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013, p.155-157.

120. Service historique de la Défense, Brest, 1 L 4, fol. 23 v^o-24, 22 novembre 1707 : « Les capitaines et M[aitr]es desd[it]s v[aisseau]x pourront partir des ports du royaume, qu'après avoir représenté auxd[it]s commiss[ai]res les mesmes personnes contenues dans les rôles des equipages et s'il s'en trouve quelqu'un de manque, le capitaine ou m[aitr]e du vaisseau sera retenu prisonnier jusques à ce qu'il l'ait représenté. »

121. *Ibid.*, 1 E 473, fol. 487, 23 août 1697.

122. *Ibid.*, 1 E 470, fol. 291, 18 septembre 1696.

123. *Ibid.*, 1 E 40, fol. 78, 5 juin 1697.

124. Cette idée fut reprise en 1860, lors de l'installation du port de commerce, *ibid.*, ms. 163, fol. 88, 1860.

125. *Ibid.*, 1 E 471, fol. 63, 19 octobre 1696. Il doit s'agir de la rue de Porstrein, répertoriée en tant que rue de Portrin sur le plan fait à Brest le 16 février 1705, *ibid.*, ms. 163, fol. 1, 16 février 1705.

126. *Ibid.*, 1 E 473, fol. 393-395, 2 août 1697.

127. *Ibid.*, 1 E 40, fol. 160, 13 juillet 1697. Il pensait toutefois qu'il conviendrait mieux de repousser ce projet après la signature de la paix, *ibid.*, 1 E 40, fol. 199 v^o, 31 juillet 1697.

subordonné¹²⁸, car le roi ne voulait pas qu'un tel établissement vît le jour à Brest¹²⁹. L'intendant abandonna à regret ce projet, qui ne fut plus jamais évoqué par la suite¹³⁰.

Toutefois, les mesures ne concernent pas que le port. En effet, pour les matelots ayant eu l'autorisation de débarquer, une surveillance est organisée dans la ville et ses faubourgs. La ville semble constituer une zone internationale, au sein de laquelle les différents équipages peuvent circuler et commercer¹³¹. Afin qu'ils ne s'échappent pas, l'intendant a donc dû établir des règles spécifiques.

La première d'entre elles est une ordonnance du 5 décembre 1689, obligeant les cabaretiers, hôteliers et autres habitants de Brest à apporter, chaque soir, au greffe de l'intendance, les noms des étrangers résidant dans leur établissement¹³², les raisons de leur venue¹³³ ainsi que la durée de leur séjour¹³⁴. De ce fait, il peut connaître l'ensemble des marchands présents en ville¹³⁵. C'est ainsi que lorsque le pouvoir central recherchait le nommé Testar, négociant soupçonné d'intelligence criminelle avec les ennemis, il put l'informer que cet homme n'était pas paru¹³⁶. Cependant, face au relâchement des différents gargoniers¹³⁷, l'intendant dut imaginer d'autres moyens d'observation.

À cette fin, il utilise alors la poste, afin de surveiller les correspondances envoyées par les divers négociants¹³⁸. Le contrôleur de la poste de Brest¹³⁹, à l'instar d'un cabinet

128. *Ibid.*, 1 E 40, fol. 217 v°, 10 août 1697.

129. *Ibid.*, 1 E 41, fol. 7, 4 septembre 1697.

130. *Ibid.*, 1 E 473, fol. 503 v°-505, 26 août 1697.

131. *Ibid.*, 1 L 4, fol. 23 v°, 22 novembre 1707 : le roi fait « deffenses aux capitaines et gardes, equipages des[it]s vaiss[eau]x de sortir desports, villes et fauxbourgs ou ils auront abordé, si ce n'est qu'ils fussent obligés d'aller dans la campagne et lieux circonvoisins pour raison de leur commerce auquel cas ils pourron s'y transporter, a condition de se faire accompagner d'un couretier, dans la ville ou il y en a d'establis, et dans celles ou il n'y en a point d'en prendre la permission par escrit des commissaires qui la leur delivreront gratuitement , mais ne leur interdit pas la libre circulation dans l'enceinte de ladite ville. »

132. *Ibid.*, 1 E 454, fol. 351, 5 décembre 1689.

133. *Ibid.*, 1 E 19, fol. 197, 29 décembre 1689.

134. *Ibid.*, 1 E 454, fol. 369-371, 9 décembre 1689.

135. Des mesures similaires avaient dû être prises dans les différents havres de la rade. Ainsi, le commandant de la tour de Camaret se plaignait que les cabaretiers ne lui rendaient pas compte des gens inconnus du pays, *ibid.*, 1 E 508, fol. 259 v°-261, 17 août 1722.

136. *Ibid.*, 1 E 454, fol. 405, 16 décembre 1689.

137. *Ibid.*, ms. 166, fol. 82, 28 février 1709.

138. Le ministre n'était pas entièrement satisfait de la surveillance exercée par l'intendant, *ibid.*, 1 E 45, fol. 305-307, 27 avril 1701.

139. *Ibid.*, 1 E 482, fol. 99 v°, 19 janvier 1705.

noir¹⁴⁰, a pour rôle d'interpeler toute communication entre les marchands et leur pays d'origine durant leur escale¹⁴¹ en décachetant les courriers suspects sans que cela ne puisse être détecté¹⁴². Ainsi, toute lettre envoyée ou reçue d'un pays étranger¹⁴³, écrite dans une langue étrangère¹⁴⁴ ou émanant d'une personne suspecte¹⁴⁵ est ouverte, contrôlée, traduite¹⁴⁶, puis copiée et transmise au ministre¹⁴⁷. Cette précaution, sous le contrôle de l'intendant¹⁴⁸, est utilisée pour s'assurer que les marchands ne sont pas en ville pour espionner les armements français¹⁴⁹. Un simple soupçon entraîne l'expulsion du négociant et de son bâtiment¹⁵⁰ et en cas de preuve supplémentaire, comme un témoignage¹⁵¹, l'intendant diligente une enquête ou place en détention l'équipage¹⁵². Il n'existe pas d'éléments décrivant précisément cette surveillance, le ministre ordonnant que « les précautions que vous ferez prendre soient secrets autant qu'il sera possible¹⁵³ ». Cependant, cette mesure connut quelques succès, comme dans le cas d'une barque irlandaise dont l'équipage n'était composé que de Français protestants immigrés en Irlande¹⁵⁴, arrêtés sur ordre de l'intendant¹⁵⁵.

140. Voir, pour une explication sur le cabinet noir : VAILLÉ, Eugène, *Le Cabinet noir*, Paris, Presses universitaires de France, 1950, 411 p.

141. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 45, fol. 225, 30 mars 1701.

142. Cela fut possible grâce à une composition permettant de prendre l'empreinte du cachet, *ibid.*, 1 E 469, fol. 347, 28 mai 1696.

143. *Ibid.*, ms. 166, fol. 4, 22 mars 1708.

144. *Ibid.*, 1 E 468, fol. 351, 9 septembre 1695.

145. *Ibid.*, 1 E 467, fol. 257-259, 2 août 1694.

146. *Ibid.*, 1 E 466, fol. 109, 5 février 1694.

147. *Ibid.*, 1 E 466, fol. 153, 19 février 1694.

148. *Ibid.*, 1 E 469, fol. 347, 28 mai 1696. « Je les ferois ouvrir et recacheter en ma p[rese]nce [de] crainte que l'on nabusast de cette facilité. Ce seroit le moien de decouvrir les espions qui peuvent estre icy sans q[u']ils sen apereussent. »

149. Il n'est pas possible de savoir si cette mesure fut reprise lors de la guerre de Succession d'Espagne. En effet, en 1703, le ministre prévient l'ordonnateur de la Marine que le roi ne souhaite pas que l'on ouvre les lettres des gens suspects, *ibid.*, 1 E 47, fol. 365, 9 mai 1703.

150. *Ibid.*, 1 E 63, non folioté, 2 octobre 1709.

151. *Ibid.*, 1 E 484, fol. 65, 18 janvier 1706.

152. *Ibid.*, 1 E 45, fol. 225, 20 mars 1701.

153. *Ibid.*, 1 E 67, non folioté, 29 novembre 1713.

154. *Ibid.*, 1 E 484, fol. 65-67, 18 janvier 1706. « J'ay esté averty M[onse]i]g[neu]r par le S[ieu]r Bron Irlandois que le capitaine de la barque irlandaise la Betty de Cork arrivée ici le 15^e de ce mois dont j'ay eu l'honneur de vous envoyer le passeport et le rapport le meme jour n'estoit ny irlandois ny anglois et qu'il y avoit grande apparence que l[edi]t capitaine et quatre autres de son equipage estoient francois refugees établis a Cork. »

155. L'intendant ne semblait procéder qu'aux diverses investigations. C'était ensuite à l'amirauté de prendre connaissance des affaires, *ibid.*, 1 E 484, fol. 217, 15 février 1706.

Cette police semble donc être d'une relative efficacité sur le territoire brestois. Tant l'ouvert du goulet et la rade que le port et la ville demeurent sous une constante et étroite surveillance des autorités. Or, cela n'est pas sans poser des problèmes juridiques sur de nombreux points.

Une police suscitant de nombreux problèmes

Toutes ces questions de sécurité ne sont pas sans poser de nombreux problèmes juridiques à l'intendant. En effet, ce dernier doit, en toutes circonstances, concilier les mesures de sûreté imposées par le roi et la liberté commerciale. Or, durant les guerres, en plus des nombreux bâtiments neutres nécessaires aux échanges commerciaux, l'intendant doit subir la présence de vaisseaux marchands ennemis. En effet, chaque souverain peut accorder des passeports à ces derniers, c'est-à-dire des patentes ou permissions temporaires pour leur permettre d'accoster dans un port du royaume afin d'y pratiquer le commerce¹⁵⁶. Les relations commerciales entre les pays belligérants ne sont donc pas interrompues¹⁵⁷ et demeurent parfois vitales face à une situation difficile. Cette dialectique peut être illustrée par deux exemples récurrents tout au long des conflits, à savoir les passeports et la saisie des personnes et des biens.

L'embarrassant contrôle des passeports

Le passeport¹⁵⁸ demeure essentiel pour les navires commerciaux ennemis s'ils ne veulent pas être arrêtés et déclarés de bonne prise¹⁵⁹. Il s'agit d'un véritable moyen de contrôle des déplacements des négociants pour les autorités, ainsi qu'une assurance pour son détenteur¹⁶⁰. Outre les vérifications sommaires demandant une attention

156. BOUCHER, Pierre B., *Institution du droit maritime, ouvrage complet sur la législation maritime ayant pour base l'ordonnance de 1681, à laquelle sont adaptées les lois de l'ancien et du nouveau régime*, Paris, Schoell et C^{ie}, 1803, p. 230 ; VALIN, René-Josué, *Nouveau commentaire...*, op. cit., t. 1, p. 255.

157. SCHNAKENBOURG, Éric, *Entre la guerre et la paix...*, op. cit., p. 164-168.

158. Service historique de la Défense, Brest, ms. 176, fol. 124. Pour un exemple de passeport, voir *ibid.*, 13 S 5, congé n° 3448 pour les vaisseaux qui naviguent aux îles, délivré par le duc de Penthièvre, amiral de France, février 1758.

159. Article 5, Titre IX, « Des Prises, Livre III, Des contrats maritimes de l'ordonnance sur la Marine du mois d'août 1681 : Tout vaisseau combattant sous un autre pavillon que celui de l'état dont il a commission, ou ayant commissions de deux différents princes ou états, sera aussi de bonne prise ; & s'il est armé en guerre, les capitaines & officiers seront punis comme pirates. »

160. DE OLIVEIRA, Matthieu, « Négoce et territoire : les passeports nordistes au XIX^e siècle (1791-1869) », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, t. 48/2, 2001, p. 104-122.

particulière¹⁶¹ afin de détecter les faux documents¹⁶², l'intendant fut confronté à des difficultés plus techniques¹⁶³.

La première question se rapporte aux nations concernées par les passeports. La liberté de commerce étant la règle, les ressortissants des nations neutres n'ont pas à se procurer une telle pièce et ne sont pas soumis aux vérifications habituelles des papiers de bord¹⁶⁴. Or, l'intendant les soupçonne d'envoyer des espions ennemis¹⁶⁵ ou de transporter des marchandises dans les pays ennemis¹⁶⁶ et veut donc les y assujettir, ce que le roi refuse constamment, tout en enjoignant à l'intendant d'exercer une surveillance soutenue à leur rencontre¹⁶⁷. Ainsi, au même titre que l'arrivée des bâtiments ennemis, l'intendant rapporte chaque entrée de navire marchand neutre¹⁶⁸. Il est même possible, grâce à l'arrivée d'un navire de Tönning¹⁶⁹, de connaître précisément les mesures prises à leur rencontre, démontrant l'inquiétude de l'administration. En effet, le capitaine de ce navire dut présenter l'intégralité des pièces de bord, à savoir la lettre de santé, la lettre de propriété du bâtiment et même le connaissance des marchandises et chargements¹⁷⁰. Le roi ne remit jamais en cause cette vérification des papiers des neutres, tant qu'elle n'excédait pas les coutumes internationales.

161. Les autorités de Brest étaient extrêmement rigoureuses envers les passeports. Ainsi, lorsque le sieur Piriou, marchand de Pont-Croix, vint se plaindre qu'une de ses barques, revenant de Saint-Jean-de-Luz, s'était faite prendre par un corsaire de Guernesey, l'intendant l'informa immédiatement qu'il était très mal fondé pour la récupérer et le réprimanda. En effet, ce marchand avait fraudé en utilisant, pour faire du commerce, un passeport pour la pêche, espérant pouvoir bénéficier de l'immunité accordée aux pêcheurs, Service historique de la Défense, Brest, 1 E 494, fol. 385, 11 avril 1712.

162. *Ibid.*, 1 E 485, fol. 149-151, 13 septembre 1706.

163. La question des passeports, sous l'Ancien Régime, est extrêmement complexe. D'HARTOY, Maurice, *Histoire des passeports français depuis l'antiquité jusqu'à nos jours*, Paris, H. Champion, 1937, 151 p. ; GLINEUR, Cédric, « Le régime juridique des passeports sous l'Ancien Régime. L'exemple des provinces du Nord », dans Olivier RYCKEBUSCH, Rik OPSOMMER (dir.), *Guerre, frontières, barrière et paix en Flandre*, Ypres, Stadsarchief, 2014, p. 59-73.

164. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 486, fol. 61, 17 janvier 1707. PATTYN, Charles Philippe de, *Le commerce maritime fondé sur le droit de la nature et des gens, sur l'autorité des loix civiles et des traités de paix, & rétabli dans sa liberté*, Malines, Van der Elst, 1727, p. 90-113.

165. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 493, fol. 123, 2 février 1711.

166. *Ibid.*, 1 E 493, fol. 125, 2 février 1711.

167. *Ibid.*, 1 E 58, non folioté, 12 janvier 1707. « Il est sans difficulté qu'il ne doit estre permis à aucun marchand des pays ennemis de venir à Brest sans passeport pour voir les cargaisons de ces prises. A l'esgard des gens des pays neutres, je vous feray scavoir les intentions de sa Ma[jes]té. J'en ay depuis parlé à Sa Ma[jes]té. Les marchands des pays neutres nont pas besoin de passeport mais on ne doit pas moins les observer. »

168. *Ibid.*, 1 E 52, non folioté, 22 janvier 1710.

169. Ville alors danoise, aujourd'hui allemande.

170. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 494, fol. 103-105, 29 janvier 1712.

La deuxième question qui se pose concerne le passeport en lui-même : quels sont les éléments de validité du passeport ? Pour être valable, ce document doit comporter plusieurs éléments comme le nom du navire, du capitaine, du propriétaire des marchandises, du destinataire des marchandises, la durée de validité, etc. Bien évidemment, toutes ces informations doivent correspondre avec le « connaissance », c'est-à-dire avec la reconnaissance des marchandises chargées à bord¹⁷¹. Or, ces éléments ne sont-ils indiqués qu'à titre informatif ou doivent-ils être respectés de manière absolue ?

Cette question fut posée en 1704 par le sieur de La Carrière, juge des traites à Brest¹⁷². Il envoie un mémoire, pour une raison inconnue, au ministre afin de l'informer que les vaisseaux irlandais qui arrivent avec des passeports du roi ne respectent pas leur port de destination et que le nom du capitaine diffère souvent de celui indiqué sur les passeports¹⁷³. Après enquête, l'intendant déclare que ces navires n'entrent dans la rade que pour y trouver un asile et bénéficier des convois de la Marine et que si le nom du capitaine diffère, c'est parce que la personne indiquée est morte ou malade¹⁷⁴. Il précise toutefois qu'il n'accueille pas ces navires dans le port de Brest, les laissant relâcher dans l'anse de Camaret¹⁷⁵. Néanmoins, cette solution n'est pas pérenne. Le ministre, face à l'embarras des autorités locales, indique alors à l'intendant que le port de destination devra, sous peine de confiscation, être immanquablement observé¹⁷⁶. Par la suite, il semble même que l'intégralité des éléments présents sur un passeport devait être scrupuleusement respectée, sous peine d'arrestation et de confiscation du navire¹⁷⁷.

171. DAUBRESSE, LOUIS, *Transport maritime et connaissances à l'usage de la pratique et de l'enseignement*, Mons, Librairie comptable, 1920, p. 18-25.

172. Cet homme était, selon les dires de l'intendant, « d'une vertu mal établie », Service historique de la Défense, Brest, 1 E 480, fol. 199-201, 3 mars 1704. En effet, à de nombreuses reprises, il poursuit des officiers de la Marine sans raison, *ibid.*, 1 E 494, fol. 465 v^o-467, 29 avril 1712. Néanmoins, l'intendant prenait ses avis au sérieux car il avait permis, en tant que contrôleur de la poste, l'arrestation d'un réseau d'espions, *ibid.*, 1 E 469, f^o 215-217, 23 avril 1696.

173. *Ibid.*, 1 E 48, non folioté, 27 février 1704.

174. *Ibid.*, 1 E 480, fol. 199-201, 3 mars 1704. « J'ay vérifié que les vaisseaux irlandais qui sont entrés en ce port venant d'Irlande avec des cargaisons de beuf ou de beurre, estoient entrés en ce port par relache pour y trouver leur azile et y prendre les occasions des convois lorsqu'il y en auroit pour se rendre dans les ports de leur destination, comme Nantes, La Rochelle et Bordeaux [et] que les changements de capitaines nommez dans les passeports du Roy procedent de ce que les capitaines nommez dans les passeports ou sont morts ou sont restez malades en Irlande. »

175. *Ibid.*, 1 E 481, fol. 147-149, 8 août 1704. Les Irlandais et les Écossais ont toujours bénéficié de facilités de commerce, car ils entretenaient des liens forts avec le royaume de France, même s'ils étaient sujets du roi d'Angleterre. SCHNAKENBOURG, Éric, *Entre la guerre et la paix...*, *op. cit.*, p. 171.

176. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 49, non folioté, 20 août 1704.

177. Voir *ibid.*, 1 E 481, fol. 819, 24 décembre 1704.

Enfin, une dernière interrogation se pose au sujet des navires porteurs de deux passeports différents, l'un à destination d'un port de France et l'autre pour se rendre dans un port d'une nation ennemie. Cette problématique concerne principalement les navires marchands irlandais¹⁷⁸. Doivent-ils être déclarés comme portant des marchandises à l'ennemi et donc saisis¹⁷⁹ ou peuvent-ils circuler librement ? Légalement, cette question n'a pas à être posée, tout vaisseau porteur de commissions de deux États différents devant être déclaré de bonne prise¹⁸⁰. Dès lors, n'importe quel navire marchand possédant un double passeport aurait dû se retrouver immédiatement arrêté et son équipage poursuivi devant les juges d'amirauté.

Or, dans les faits, cela ne semble pas le cas. L'intendant, même s'il se méfie des Irlandais, déclare que ces derniers « haïssent fort les Anglois, et que les Irlandois catholiques sont leurs ennemis declares¹⁸¹ ». De plus, les Irlandais catholiques ont toujours entretenu des liens forts avec la France, le roi leur ayant accordé l'asile¹⁸². En outre, l'intendant informe le pouvoir royal, dès 1704, qu'il a connaissance que les Irlandais, pour pouvoir se rendre dans les ports français, se munissent de doubles passeports et connaissements, l'un pour la France et l'autre à destination de Lisbonne. Or, afin que l'illégalité de ces pièces ne soit pas détectée lorsqu'ils s'approchent des côtes françaises, ils se détournent vers Brest, car il est le port le plus avancé sur la mer¹⁸³. Ainsi, il semble que les doubles documents soient tolérés pour ces navires par les autorités portuaires.

Pendant, ils subissent tout de même une enquête approfondie, comme le démontre l'affaire d'une barque de Cork. L'équipage était composé majoritairement de Français religionnaires, c'est-à-dire de protestants, exilés en Irlande. Après une courte enquête, au cours de laquelle l'intendant constate que l'équipage parle plus souvent français qu'anglais, leur arrestation est ordonnée¹⁸⁴. Grâce à une fouille approfondie du navire, le prévôt de la Marine trouva alors un autre passeport pour un navire appelé le *Jaton es Matha* et un connaissement adressé à un marchand de

178. Ce problème n'est pas spécifique à Brest et le ministre Pontchartrain s'en plaint constamment. SCHNAKENBOURG, Éric, *Entre la guerre et la paix...*, op. cit., p. 171-174.

179. HÜBNER, Martin, *De la saisie des bâtiments neutres*, 2 vol., La Haye, s.n., 1759, t. II, p. 164-182.

180. VALIN, René-Josué, *Nouveau commentaire...*, op. cit., t. II, p. 239. « Tout vaisseau combattant sous autre pavillon que celui de l'Etat dont il a Commission, ou ayant Commissions de deux différens Princes ou Etats, sera aussi de bonne prise. »

181. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 480, fol. 201, 3 mars 1704.

182. GENET-ROUFFIAC, Nathalie, *Le grand exil, les jacobites en France, 1688-1715*, Paris, Service historique de la Défense, 2007, 702 p.

183. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 480, fol. 199 v°, 3 mars 1704 : « Enfin, lesd[it]s capitaines de vaisseaux irlandois se jettent dans Brest comme le port le plus avancé, parce qu'ils appréhendent de se trouver en dedans des caps des vaisseaux anglois ou hollandois qui les arrestent et les visitent. »

184. *Ibid.*, 1 E 484, fol. 65-67, 18 janvier 1706.

Lisbonne. Or, cela ne correspondait pas du tout au passeport remis à l'intendant, indiquant que le bâtiment était adressé à un négociant de Bordeaux. Suspectant un transport de marchandise pour les ennemis, l'intendant continua les informations malgré les protestations du capitaine de la barque qui clamait que les papiers portugais n'avaient été demandés que pour cacher sa véritable destination¹⁸⁵. En effet, l'intendant craignait que ce double passeport ne soit qu'un moyen détourné d'aller en pays ennemi commercer et que ce capitaine n'ait dû entrer dans la rade qu'à cause d'une tempête¹⁸⁶. Ayant obtenu des éléments indiquant la nationalité française de certains matelots, l'intendant décida alors de remettre cette affaire aux juges de l'amirauté de Brest¹⁸⁷ qui donnèrent mainlevée au capitaine¹⁸⁸, sans provoquer de réaction du pouvoir royal qui se fiait aux constatations des juges locaux¹⁸⁹.

La situation diffère donc suivant le cas d'espèce. Il est cependant étonnant que ce navire n'ait pas été déclaré de bonne prise, l'intendant ayant réussi à obtenir quelques indices à l'encontre de l'équipage. Toutefois, il n'insista pas, le bâtiment ayant quitté la rade dans les plus brefs délais.

Le passeport, essentiel aux navires, pose donc de nombreuses difficultés à l'intendant. Il en est de même pour la visite des navires et la saisie des personnes ou des biens.

La saisie des personnes et des biens

La première interrogation concerne le moment de la saisie. En effet, régulièrement, des navires marchands ennemis se trouvent dans le port lors des déclarations de guerre¹⁹⁰ et, même si les tensions entre nations demeurent manifestes¹⁹¹, les capitaines desdits navires ne sont pas immédiatement prévenus de cet événement. Or, toute entrée en guerre permet la confiscation immédiate des biens des ennemis¹⁹²,

185. *Ibid.*, 1 E 484, fol. 85-87, 20 janvier 1706.

186. *Ibid.*, 1 E 484, fol. 113 v°-115, 25 janvier 1706. « Du reste, il pouvoit aller au Portugal également comme venir en France, il y a même quelque apparence que cestoit son dessein si les vents ne l'avoient pas contrarié d'autant plus que les ennemis qui ont des passeports du Roy ont assez coutume de s'en servir pour aller en pais ennemy. »

187. *Ibid.*, 1 E 484, fol. 217, 15 février 1706.

188. *Ibid.*, 1 E 484, fol. 379, 19 mars 1706.

189. Lettre de Louis XIV au comte de Toulouse, 1^{er} mars 1710, citée par VALIN, René-Josué, *Nouveau commentaire...*, *op. cit.*, p. 240-242. Même si les autorités locales disposent d'une certaine marge de manœuvre, la volonté royale s'impose toujours en cas de désaccord. SCHNAKENBOURG, Éric, *Entre la guerre et la paix...*, *op. cit.*, p. 158-159.

190. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 45, fol. 37, 19 janvier 1701.

191. *Ibid.*, 1 E 45, fol. 61-63, 2 février 1701.

192. Selon le capitaine Godchot, au XIX^e siècle certes, mais l'état du droit n'avait guère changé, la propriété privée, en temps de guerre, était inviolable sur terre. Ainsi, un Anglais ayant un entrepôt dans un port ne verrait pas ses marchandises saisies immédiatement par les autorités. Il pourrait même demander un passeport pour rentrer en Angleterre. Cela n'était pas le cas de la propriété privée sur la mer qui

incluant, dès lors, les navires et les marchandises transportées¹⁹³. Pourtant, cette attitude n'est pas automatique, le roi accordant souvent un délai aux navires concernés.

En effet, en août 1689, un navire danois naviguant sur lest est présent à Brest. Or, la France venait de déclarer la guerre au Danemark au mois de mai. Le sieur Des Francs, commissaire de la Marine, en avertit donc l'intendant, en précisant qu'il ne possédait pas de passeport français et qu'il n'avait pas présenté de pavillon correspondant à sa nationalité lors de son entrée dans le port. De ce fait, il aurait dû être confisqué et présenté devant le conseil des prises. Cependant, l'intendant, n'ayant pas eu connaissance de l'entrée en guerre du Danemark, ne choisit pas cette attitude. Il ne fait que lui ôter son gouvernail, afin d'empêcher toute évasion de sa part¹⁹⁴, et demande au ministre le comportement à adopter. Cela dut concorder avec les intentions du roi et du ministre car, dès le 16 septembre, l'intendant indique qu'il a rendu le gouvernail à ce capitaine¹⁹⁵, puisqu'il a été prouvé qu'il était bien Danois et qu'il devait se rendre à Nantes¹⁹⁶.

Cette faveur se retrouve aussi lorsque le roi autorise ses sujets à armer les navires en course. Ainsi, en 1702, il permet la prise des vaisseaux hollandais et anglais, en indiquant que les vaisseaux ennemis doivent bénéficier d'un délai¹⁹⁷ pour leur permettre de rentrer dans leur pays en droiture.

Il en est de même lorsque le pouvoir central ne désire plus délivrer de passeports. En effet, durant les conflits, les belligérants sont libres, unilatéralement, d'accorder ou d'interrompre des avantages commerciaux à certaines nations ennemies. Ainsi, le 19 novembre 1710, le roi décide de ne plus accorder ce document aux navires hollandais, car ils abusaient de cette faveur en prêtant leur nom¹⁹⁸. Cependant, afin de ne pas déroger à sa parole, le roi permet l'utilisation des passeports déjà délivrés jusqu'à ce qu'ils soient expirés ou qu'ils aient reçu une exécution. D'ailleurs, l'intendant indique que si un navire arrive muni d'un tel passeport, il ne fera que

pouvait être immédiatement saisie, GODCHOT, Simon, *Les neutres, études juridique et historique de droit maritime international*, Alger, Fontana et C^{ie}, 1891, p. 17-24. Napoléon Bonaparte et ses généraux suivaient déjà cette opinion, GOURGAUD, Gaspard, MONTHOLON, Charles-Tristan, *Mémoires pour servir à l'histoire de France sous le règne de Napoléon*, 2^e éd., Paris, Bossange, 1830, t. III, p. 297-366.

193. Les Anglais enfreignirent cette règle en 1755, CROUZET, François, *La guerre économique franco-anglaise au XVIII^e siècle*, Paris, Fayard, 2008, p. 341-366 ; BONFILS, Henry, *Manuel de droit international public (Droit des gens)*, Paris, Rousseau, 1908, p. 631-638.

194. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 454, fol. 51 v^o-53, 28 août 1689.

195. *Ibid.*, 1 E 454, fol. 109, 16 septembre 1689.

196. *Ibid.*, 1 E 18, fol. 134, 9 septembre 1689.

197. *Ibid.*, 1 E 46, non folioté, 13 mai 1702 : « Qu'il soit permis aux vaisseaux anglois de se retirer pour retourner directement en ang[leterre] et qu'enfin il soit gardé à leur esgard la mesme conduite qui vous a esté prescrit a l'esgard des vaisseaux hollandois. »

198. *Ibid.*, ms. 55, fol. 137 v^o-137, il existe une erreur de pagination au sein de ce manuscrit, ordonnance du Roi portant révocation des passeports accordés aux Hollandais, 19 novembre 1710.

l'examiner avec soin¹⁹⁹, sans évoquer une quelconque arrestation en cas de pièces reconnues valables.

Ceci s'explique par le souci de réciprocité régissant toutes les relations internationales²⁰⁰. Ainsi, si les autorités laissent partir les navires marchands ennemis des ports du royaume afin d'aller se réfugier dans leurs pays, les ennemis agiront de la même manière à l'encontre des marchands français encore présents dans leurs ports²⁰¹.

Les navires neutres sont eux aussi touchés par les visites et saisies²⁰². Même lors des conflits, le commerce des neutres avec les belligérants était libre²⁰³, tant qu'ils s'abstenaient de fournir toutes les marchandises de contrebande. Mais la définition de tels produits demeure floue. Tous les pays admettent que les objets servant directement et immédiatement à la guerre, comme des boulets de canons ou les armes, entrent dans une telle définition²⁰⁴, formant, en quelque sorte, un droit commun²⁰⁵. À cet effet, des ordonnances sont rendues au début de chaque conflit afin d'informer les négociants. Cependant, les autorités élargissent les marchandises prohibées, devenant alors des objets de contrebande par destination. Cela fut le cas de la France, en 1704, qui, face aux diverses atteintes des ennemis de l'État, publia une ordonnance étendant la contrebande aux vivres de toutes sortes, munitions navales, objets et marchandises fabriqués par les ennemis. L'intendant doit donc surveiller les cargaisons des navires neutres, car en cas de découverte de tels biens, la saisie des marchandises est ordonnée²⁰⁶.

Néanmoins, les visites et arrestations étant strictement encadrées, une attitude irréprochable lors des procédures de contrôle est de rigueur. En effet, même si les belligérants, dans leurs eaux territoriales, disposent d'un droit de visite et de saisie des navires neutres²⁰⁷, ce dernier ne s'exerce qu'en cas de soupçon de fraude, suite à

199. *Ibid.*, 1 E 493, fol. 109, 30 janvier 1711.

200. BONFILS, Henry, *Manuel de droit international public...*, *op. cit.*, p. 22-25.

201. Cette réciprocité se retrouve encore dans le cas des prisonniers de guerre anglais ou français, Service historique de la Défense, Brest, 1 E 51, non folioté, 30 décembre 1705 ; BONFILS, Henry, *Manuel de droit international public...*, *op. cit.*, p. 806-808.

202. PEUCHET, Jacques, *Du commerce des neutres en temps de guerre*, Paris, H. Hagasse, 1802, 527 p. ; PELET de LA LOZÈRE, Joseph, « Du droit de visite », *Revue des deux mondes*, t. 1, 1843, p. 173-205 ; SCHNAKENBOURG, Éric, *Entre la guerre et la paix...*, *op. cit.*, p. 147-164.

203. HÜBNER, Martin, *De la saisie des bâtiments neutres...* *op. cit.*, t. 1, p. 65-83. Selon l'auteur, les neutres ont le droit de commercer avec l'ensemble des belligérants tant qu'ils n'effectuent pas de contrebande, *Id.*, *ibid.*, p. 170-225.

204. PEUCHET, Jacques, *Du commerce des neutres...*, *op. cit.*, p. 92-103 et VALIN, René-Josué, *Nouveau commentaire...*, *op. cit.*, t. II, p. 252-255.

205. HAUTEFEUILLE, Laurent Basile, *Des droits et des devoirs des nations neutres en temps de guerre maritime*, 2^e éd., Paris, Guillaumin et C^{ie}, 1858, p. 176-190.

206. HÜBNER, Martin, *De la saisie des bâtiments neutres...*, *op. cit.*, t. I, p. 89-104. SCHNAKENBOURG, Éric, *Entre la guerre et la paix...*, *op. cit.*, p. 152-155.

207. Voir BONFILS, Henry, *Manuel de droit international public...*, *op. cit.*, p. 832-839.

la présentation des papiers de bord²⁰⁸, et doit être effectué avec le plus de modération possible. Hors ce cas, toute recherche est une violence commise sur un ressortissant neutre et son souverain peut demander une réparation. Or, l'intendant ne semble pas respecter ce principe, contrevenant dès lors au droit de la guerre.

Ainsi, même s'il constate qu'il n'y a pas de raison de soupçonner un bâtiment²⁰⁹, ordonne-t-il systématiquement une inspection détaillée du navire par deux officiers du port afin de vérifier qu'il n'y ait pas de marchandises de contrebande. Le capitaine du bâtiment marchand ne pouvant pas connaître le véritable sentiment de l'intendant à son encontre doit accepter une telle visite, le navire appartenant à un sujet d'un pays neutre n'étant qu'une propriété privée sur laquelle toute autorité peut intervenir²¹⁰.

Néanmoins, cette thèse ne semble pas correspondre à la volonté royale. En effet, le ministre n'hésita pas, lorsqu'il fut informé que les navires neutres débarquent des espions dans les ports de France, à indiquer à l'intendant que si « ces anglois ou hollandois vienn[en]t a terre vous les y fassiez arrester mais sils se reme[tten]t dans les v[aisseau]x, elle [Sa Majesté] ne veut point quon les y aille prendre²¹¹ ». Il ne peut donc pas procéder à l'arrestation d'un ressortissant d'un pays ennemi si ce dernier se trouve sur un bâtiment de commerce neutre. Cependant, il est permis de se demander si cette attitude ne valait qu'envers les personnes ou si les biens étaient, eux-aussi, insaisissables sur les navires neutres²¹². Or, cela demeure contraire à la pensée d'un grand nombre de souverains, prônant la saisie, tant des personnes que des biens ennemis sur les navires marchands neutres²¹³.

208. PEUCHET, Jacques, *Du commerce des neutres...*, *op. cit.*, p. 161-163.

209. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 494, fol. 103 v^o, 29 janvier 1712.

210. Cette thèse est défendue par le capitaine Godchot, GODCHOT Simon, *Les neutres...*, *op. cit.*, p. 39-43. Joseph Pelet de La Lozère, quant à lui, indique que « tout navire est une portion du territoire de la nation à laquelle il appartient, et qu'il n'est pas plus permis de l'envahir que d'envahir ce territoire [du neutre] », PELET de LA LOZÈRE, Joseph, « Du droit de visite ... », *art. cit.*, p. 174. Ces deux thèses se sont toujours affrontées depuis la publication, par l'abbé Mably, de son ouvrage de *Droit public de l'Europe fondé sur les traités* en 1748. Au XIX^e siècle, l'inviolabilité de la propriété privée était approuvée par les membres de l'Institut de droit international, dans ses sessions de 1875, 1877 et 1878, BONFILS, Henry, *Manuel de droit international public...*, *op. cit.*, p. 789-805.

211. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 47, fol. 361, 9 mai 1703. Cette situation se retrouve encore au XX^e siècle, LE CLÈRE, Julien, *Les mesures coercitives sur les navires de commerce étrangers, Angarie – Embargo – Arrêt du Prince*, Paris, 1949, p. 10.

212. La protection des marchandises ennemies, si elles n'étaient pas de contrebande, lorsqu'elles étaient embarquées sur les vaisseaux neutres, au XVII^e siècle, était inscrite dans de nombreux traités. Cependant, les nations, lorsqu'elles entraient en guerre, changeaient radicalement de position et se saisissaient de toutes marchandises à destination des ennemis, en dédommageant le marchand neutre, PEUCHET, Jacques, *Du commerce des neutres...*, *op. cit.*, p. 103-145.

213. *ID.*, *ibid.*, p. 112 ; VALIN, René-Josué, *Nouveau commentaire...*, *op. cit.*, p. 264-267 ; HÜBNER, Martin, *De la saisie...*, *op. cit.*, p. 164-197.

Face à ces multiples difficultés, l'intendant décida d'enquêter sur les marchands auxquels ces navires étaient dépêchés. Il remarqua alors que ces bâtiments étaient majoritairement adressés à des commerçants irlandais, installés à Brest suite à l'exil du roi Jacques II et de ses partisans, les jacobites, chassés d'Angleterre par Guillaume III, protégés par le roi²¹⁴ et parfois même employés à son service²¹⁵. Toutefois, l'intendant ne leur accordait pas sa confiance²¹⁶ et c'est la raison pour laquelle, dès 1695, il demande leur expulsion de Brest, ce qui fut approuvé par les services centraux²¹⁷. Cependant, le renvoi des marchands irlandais pose un énorme problème à l'intendant de la Marine, car ces aubains²¹⁸ participent à l'économie de la province²¹⁹. Il propose donc d'interdire l'installation des marchands irlandais dans le port de Brest, tout en l'autorisant dans les diverses villes marchandes de la province²²⁰. Cette proposition fut acceptée par le roi²²¹ qui envoya un ordre formel d'expulsion²²², tout en chargeant l'intendant d'expliquer que cet ordre ne valait que pour la ville de Brest et qu'ils devaient s'établir dans n'importe quelle cité éloignée de dix lieues²²³, réduisant dès lors la problématique du contrôle commercial à Brest.

Conclusion

La rigueur d'une police militaire marchande pose parfois d'épineuses difficultés juridiques à l'intendant. Il se trouve tiraillé entre un désir de protection de la flotte royale et la nécessité du maintien d'un commerce florissant. Mise en place pour les temps de guerre, cette police devint, par la suite permanente. En effet, l'arsenal constituant un intérêt stratégique vital, son accès ne pouvait être libre. C'est ainsi qu'en 1716, en temps de paix, lors de l'arrivée de deux barques anglaises, ordre est donné de les

214. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 480, fol. 263-265 v°, 17 mars 1704.

215. GENET-ROUFFIAC, Nathalie, *Le grand exil...*, *op. cit.*, p. 147-213.

216. *ID.*, *ibid.*, p. 352-359.

217. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 34, fol. 171, 18 octobre 1695. Il existe cependant quelques dérogations à ces expulsions, *ibid.*, 1 E 34, fol. 197, 2 novembre 1695.

218. GENET-ROUFFIAC, Nathalie, *Le grand exil...*, *op. cit.*, p. 275-284. Les aubains, sous l'Ancien Régime, étaient les personnes fixées dans un pays étranger sans être naturalisées. Elles étaient soumises au droit d'aubaine, c'est-à-dire au droit dont dispose le roi, en tant que seigneur féodal, de saisir leurs héritages s'ils n'avaient pas d'héritiers nés en France.

219. EVEN, Pascal, « Les étrangers dans le port de La Rochelle au XVIII^e siècle », dans Mickaël AUGERON, Pascal EVEN (dir.), *Les étrangers dans les villes-ports atlantiques, expériences françaises et allemandes XV^e-XIX^e siècle*, Paris, Les Indes Savantes, 2010, p. 245-251.

220. Service historique de la Défense, Brest, 1 E 480, fol. 263-265 v°, 17 mars 1704.

221. *Ibid.*, 1 E 48, non folioté, 26 mars 1704.

222. *Ibid.*, 1 E 48, non folioté, 9 avril 1704.

223. *Ibid.*, 1 E 480, fol. 369, 14 avril 1704.

surveiller tant qu'elles resteront dans le port²²⁴ et qu'à chaque arrivée d'un navire étranger, un rapport soit envoyé au ministre²²⁵. Pourtant, suite au traité d'Utrecht, rêvant la cohabitation pacifique entre les puissances²²⁶, ces mesures auraient dû s'atténuer, notamment pour les navires de nations neutres²²⁷. Il n'en sera rien et le XVIII^e siècle connut encore trois conflits majeurs, à savoir la guerre de Succession d'Autriche, de 1740 à 1748, la guerre de Sept Ans, de 1756 à 1763, et celle d'Indépendance américaine, de 1778 à 1782. Lors de cette dernière, le contrôle des personnes semble même renforcé et l'arrestation des étrangers sur les navires neutres autorisé.

Ainsi, par exemple, en 1782, le commissaire ordonnateur de la Marine à Saint-Malo, dépendant de l'intendant de la Marine de Brest, informe le ministre qu'un anglais nommé Jonathan Blagdon, pilote juré en Angleterre²²⁸, était revenu à Saint-Malo le 18 juin, sur un navire nommé *Le Jason*, originaire de la ville de Brême, alors qu'il s'était déjà trouvé passager d'une goélette ayant relâché dans ce port le 3 juin²²⁹. Trouvant ce comportement suspect, il fit intervenir directement ses services sur le navire et l'arrêta pour défaut de passeport et suspicion d'espionnage. Cette attitude correspondit au souhait du maréchal de Castries, alors ministre de la Marine, qui lui indiqua « [qu'il] n'exige donc pas que vous vous attachiez aux formes juridiques ; l'essentiel est que vous parveniez à démêler la vérité dans les mensonges dont cet homme cherchera à l'envelopper²³⁰ ». N'ayant plus à respecter, pour ce type d'interrogatoire, les procédures prescrites par les diverses ordonnances royales, l'intendant de la Marine et ses subordonnés semblaient donc disposer de prérogatives extrêmement étendues quant à la surveillance des personnes²³¹.

David BODENNEC

doctorant en histoire du droit, Université de Rennes 1

224. *Ibid.*, 1 E 498, fol. 175, 22 juin 1716.

225. *Ibid.*, 1 E 509, fol. 87, 2 novembre 1722.

226. SCHNAKENBOURG, Éric, *Entre la guerre et la paix...*, *op. cit.*, p. 239-247.

227. *ID.*, *ibid.*, p. 181-239.

228. Service historique de la Défense, Brest, 1P1-19, fol. 175, 12 juillet 1782.

229. *Ibid.*, 1P2-17, non folioté, lettre au maréchal de Castries, 16 juillet 1782.

230. *Ibid.*, 1P1-19, fol. 168, 6 juillet 1782.

231. Brest, depuis 1776, connaissait la loi martiale, décrétée par le marquis de Langeron. Néanmoins, sans fondement moral et mal vécue par la population, elle fut abandonnée en 1777. Cela conduisit à la mise en place d'une police militaire, impliquant l'intendant de la Marine, Arnaud Delaporte, le commandant de la Marine, le comte d'Orvilliers, et le commandant de la place, le marquis de Langeron. CORRE, Olivier, « Guerre et ports militaires, le problème de la police : son rétablissement à Brest durant la guerre d'Indépendance américaine », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 116/3, 2009, p. 186-202.

RÉSUMÉ

Sous l'Ancien Régime, Brest n'a jamais pu rivaliser, au niveau commercial, avec les grandes places négociantes bretonnes que sont Nantes, Saint-Malo ou Morlaix. Pourtant, une activité s'y est développée, pour la fourniture de la Marine royale et les besoins de la ville. Or, cela favorisa, au sein de l'arsenal brestois, installation tactique militaire de premier plan, l'apport de populations considérées comme dangereuses et la cohabitation, sur les mêmes quais, des bâtiments militaires et marchands, ce qui créait une situation favorable au déclenchement d'incidents majeurs, comme des incendies. Il fallait alors établir des règles spécifiques pour assurer la protection d'une base militaire essentielle. Cette difficile mission fut confiée à l'intendant de la Marine de Brest, représentant de l'autorité monarchique dans la cité du Ponant. Il mit en place, tant au sein de la rade que du port, un plan de police informel pour la surveillance des équipages et des navires, avec le soutien du secrétaire d'État à la Marine et aux Colonies, s'inspirant généralement des articles de l'ordonnance pour les armées navales et arsenaux de Marine du 15 avril 1689. L'application de telles mesures militaires à une population civile, tout comme la présence de civils étrangers dans une structure militaire assurant la défense du territoire, suscitèrent de nombreux problèmes juridiques. En effet, à quelles nations ces mesures étaient-elles destinées ? Quelles méthodes l'intendant pouvait-il utiliser lors des divers contrôles ? Comment devait-il considérer les neutres, normalement libres de commercer selon leur envie ? Autant de questions auxquelles l'intendant de Brest tenta de répondre lors de deux conflits majeurs du Grand Siècle, à savoir la guerre de la Ligue d'Augsbourg et celle de Succession d'Espagne.