

UNE VIEILLE INSTITUTION MALOINE

LE BAILLIAGE DES EAUX

Dans une ville maritime et commerçante, l'un des objets essentiels est de faciliter aux navires nationaux et étrangers l'abord et la sûreté. De fort bonne heure, en Bretagne, on se préoccupa de dégager l'entrée des ports et l'accès aux quais, de baliser les chenaux, de veiller au bon entretien des uns et des autres. A cet effet furent créés divers organismes dont, à Saint-Malo, le bailliage des eaux auquel nous consacrons la présente étude (1).

Le bailliage, port et havre de Saint-Malo comprenait tous les aménagements portuaires de la cité : quais, appontements, échouages, fouilles, « pots » d'amarrage, « montres » (ou marques) et balises, ponts et passages, etc. (2). De temps immémorial, le soin et la garde de ceux-

(1) Signalons encore la Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire, qui unissait sur un pied d'égalité « contre des dangers et pour des intérêts communs », les marchands soumis depuis Roanne jusqu'à Nantes à des seigneurs péagers et où figuraient des délégués de cette dernière communauté. Les ressources de la compagnie étaient assurées par un droit dit de « boîte », perçu sur les marchandises, et par des subventions des péagers. A Morlaix, la confrérie du Sacre ou du Saint-Sacrement, qui rassemblait tous les gens de mer et les armateurs et négociants, nommait des inspecteurs des quais, choisis parmi les notables.

(2) A ce bailliage correspondait, en Normandie, la vicomté de l'Eau (ou de la Mer) que l'on rencontrait non seulement à Rouen, où elle dépendait du bailli, mais à Dieppe, Fécamp, Grandcamp, Saint-Valéry, Tancarville, Le Tréport. Voir J. Darsel, *Les servitudes de la pêche en Normandie sous l'ancien régime* dans *Actes du LXXXI^e Congrès national des Sociétés savantes*, Rouen, Caen, 1956, et *Un type de juridiction seigneuriale mixte, maritime et terrienne : le comté de Tancarville*, communication à la XXX^e Semaine du droit Normand, Caen, 1958.

ci étaient confiés à deux officiers, appelés « baillis des eaux », choisis chaque année par la communauté. Leur charge ne fut nettement délimitée qu'à une époque tardive. Une assemblée des bourgeois et habitants, tenue le 22 janvier 1591, fixa ainsi leurs attributions :

surveiller le lestage et délestage des navires et faire porter le lest débarqué sur le Sillon « pour l'augmentation et bien du havre » ;

faire remplir les fouilles ou fosses creusées pour faciliter le mouillage ou l'accostage des navires, ce, vingt-quatre heures au plus tard après la sortie de ces derniers ;

entretenir les ponts et les tranchées qui sont aux avenues de la ville, les « pots » (poteaux) auxquels s'amarrèrent et s'attachent les navires ainsi que les balises posées en divers endroits sur les rochers, pour avertir les navigateurs de s'en écarter ;

interdire l'encombrement des quais et notamment le dépôt de toute marchandise ou agrès sur le quai du midi réservé aux bateaux passeurs de la ville ; de faire du feu à bord des navires ; de mettre les voiles à sécher les jours de fête sans l'autorisation du clergé ;

juger les différends relatifs aux accostages et autres manœuvres, au sauvetage des épaves, au séchage du poisson sur le galet du Sillon ;

faire démolir les vieux navires qui n'auraient pas pris la mer depuis un an ;

veiller à ce que les cordiers fassent du bon filin, ne travaillent point par temps de pluie et ne mêlent du fil étranger au leur ; etc. (1).

Pour satisfaire aux frais d'entretien, de réparation ou de construction des installations du port, les baillis étaient autorisés à percevoir sur les navires chargés de marchandises qui abordaient à Saint-Malo un droit de 6 sols par bâtiment de 15 tonneaux et au-dessus ; de 3 sols par barque au-dessous de 15 tonneaux. Les navires qui portaient de la pierre, du bois ou du blé n'étaient pas imposés. A ce droit dit d'ancrage s'ajoutait un second, celui de lestage et délestage, fixé uniformément à 10 sols. Enfin, le produit

(1) Voir infra, pièce annexe.

des amendes imposées aux contrevenants devait tourner « au profit, bien et augmentation dudit havre dont les baillifs feront l'emploi ainsi que verront bon, en rendant compte à Messieurs les habitants et en seront les dits sieurs baillifs crus à leur rapport et serment pour toute preuve (1) ».

Ce règlement fut confirmé par une décision de la communauté prise le 29 décembre 1607 (2). Mais les ressources du bailliage se révélèrent bientôt insuffisantes devant les destructions sans cesse provoquées par les « orages, tempêtes et mauvais temps qui sont continuels en ce dit port et havre ». Aussi l'assemblée des bourgeois et habitants prenait-elle une délibération, le 1^{er} avril 1650, qui doublait les droits du bailliage ; ce qui allait marquer, pour Saint-Malo, le début d'une ère de difficultés de toutes sortes (3). D'abord avec la Chambre des comptes de Bretagne, depuis longtemps mortifiée de voir lui échapper le contrôle financier de notre bailliage. Cette haute compagnie, sur plainte sans doute de quelque armateur ou capitaine mécontent, profita de l'occasion pour s'immiscer dans les affaires patrimoniales de la cité et ordonna, par arrêt du 20 mars 1659, qu'à l'avenir les baillis des Eaux seraient tenus de lui soumettre leurs comptes du droit d'ancrage et de justifier de l'emploi de leur recette.

Les Malouins, qui s'étaient vus confirmés par Louis XIV dans la jouissance de tous leurs privilèges, se pourvurent au conseil du Roi. Des lettres patentes de mars 1659 leur donnèrent gain de cause. Elles exposaient dans leur préambule que les droits d'ancrage, de lestage et délestage avaient été accordés à la communauté de Saint-Malo « en raison

(1) *Ibid.* Les récalcitrants, ou certains délinquants, pouvaient être enfermés dans la tour de la Grand Porte qui servait de prison au bailliage des Eaux.

(2) Cette assemblée fut présidée par Bertrand Gouyon, sieur de Vau-Durand, lieutenant de la capitainerie de Saint-Malo.

(3) La « Congrégation et assemblée de ville générale » de 1650 se tint en la salle de la maison de l'abbaye de Saint-Jean-Baptiste, « lieu accoutumé à tenir les maisons et assemblées communes des dits habitants ». L'abbaye Saint-Jean, siège de la confrérie de Saint-Jean ou des Frères blancs, laquelle remontait à la première moitié du XIII^e siècle, avait été donnée à celle-ci par Jean Mortfouace, capitaine de Saint-Malo, en 1376.

de sa situation particulière et de l'envahissement des sables, pour entretenir les ponts et tranchées qui sont aux avenues de ladite ville, les pots auxquels s'attachent les navires, les balises sur les roches ». Elles reconnaissaient que le revenu de ces droits était administré par les baillis qui assuraient la police et le bon entretien du port, des balises, du lestage et délestage, réprimaient les abus qui s'y commettaient, connaissaient des différends qui survenaient à ce sujet et les jugeaient sommairement à la satisfaction de tous ; que ces officiers élus n'avaient jamais, depuis leur institution, été assujettis à rendre des comptes à la Chambre de Bretagne ni ailleurs, mais seulement devant l'assemblée des habitants de la ville. La levée du droit d'ancrage, en effet, ne rapportait que 500 à 600 livres au plus par an depuis l'augmentation ; or, la reddition des comptes à Nantes eût entraîné des frais importants. En conséquence, « le Roi approuve, agréé et confirme la levée du droit d'ancrage, l'administration qui en a été faite, les comptes qui en ont été rendus par les baillifs en l'hôtel et maison commune de Saint-Malo, sans qu'il puisse être fait aucune poursuite pour raison de ce en la Chambre des Comptes ni ailleurs à l'encontre des dits baillifs... ».

Trois ans plus tard, nouvelle alerte. Par ordonnance du mois d'avril 1636, un sieur Pierre Renard avait été chargé de réparer la tour Solidor, dont il venait d'être nommé gouverneur, ainsi que de pourvoir à son ravitaillement en munitions de guerre et armes nécessaires. Des lettres patentes du 11 janvier 1643 l'avaient autorisé à lever un droit de 6 livres sur chaque navire arrivant au port de Saint-Servan et dans les dépendances de Solidor « pour en jouir ensemble des droits de guet et garde, pour lui tenir lieu de remboursement des dites réparations et fournitures d'armes et munitions par lui faites audit château (1) ». Or, le 8 octobre 1662, Malo Renard, fils de

(1) Sous l'ancien régime, la défense du littoral était, en Bretagne, abandonnée, la plupart du temps, à l'initiative des Etats, des communautés de ville ou de simples particuliers. En voici un autre exemple : Louis XIV avait accordé par lettres patentes au sieur de Pontbriand le gouvernement de l'île et fort des Ebihens « tant à cause de la construction qu'il a fait faire dudit fort qui cousta à feu M. son père 23.000 livres, dont il n'a reçu que 9.000, sans

Pierre, était pourvu de la capitainerie de ladite tour Solidor, vacante par le décès de son père. Il prétendit aussitôt, en vertu d'un certain arrêt du Conseil dont les habitants de Saint-Malo n'avaient jamais eu connaissance, « n'ayant esté ouïs ni appelez », percevoir à son profit un droit d'ancrage, de lestage et délestage au havre de Solidor, à l'exclusion de la Communauté à qui il interdisait toute levée de deniers dans le ressort de sa capitainerie. Un arrêt du Conseil d'Etat du roi, rendu le 10 novembre 1663, fit défense au sieur Malo Renard de procéder à la perception du moindre droit d'ancrage « à peine de 3.000 livres d'amende et de tous dépens dommages et intérêts » ; révoqua les lettres patentes données en faveur des gouverneurs et capitaines du château de Solidor et ordonna « que les baillifs du havre de la ville de Saint-Malo continueront la levée dud. droit d'ancrage, en la manière accoutumée et ainsi que par le passé, sans trouble ni empêchement ».

Ainsi, toujours soutenu vigoureusement par la communauté de ville, le bailliage des Eaux ne cessait de croître en importance et en autorité, mais aussi en prétention. Chaque année, les bourgeois les plus huppés se disputaient les suffrages des habitants pour l'honneur de diriger les affaires du port et pour « chicaner », à l'occasion, les juges du chapitre (1). Car, peu à peu, nos bons baillis des Eaux se considérèrent comme les seuls magistrats qualifiés pour connaître des faits de mer et prononcèrent l'exclusive contre tous autres. Il en résulta d'inévitables conflits d'attribution avec ces messieurs du chapitre, avec les magistrats du siège local, puis avec ceux de l'amirauté.

En 1665, les officiers de la juridiction ordinaire de

conter les interest de 60 livres d'afféage qu'il paye aux moines de Saint-Jagu pour ladite isle, qu'en considération des services de ses ancestres et des siens ». En mai 1700, l'intéressé suggéra que si le Roi « y vouloit joindre des apointements, le s^r de Pontbriand deschargerait les pescheurs de maquereau du droit qu'il a de les faire pescher pour son compte les six jours de feste à luy accordez et l'on éviteroit quantité de contestations qui arrivent tous les ans à ce sujet ».

(1) A Saint-Malo, comme à Tréguier, Quimper, Vannes et Nantes, l'évêque et le chapitre étaient seigneurs temporels du tout ou de partie de la ville. Ils nommaient aux charges de la juridiction ordinaire et commune de l'endroit qui s'exerçait en leur nom.

Saint-Malo (1) recevaient de Colbert commandement d'exécuter un arrêt du conseil du 24 janvier dite année portant injonction aux officiers des amirautés du royaume de visiter les ports de leur ressort et d'en dresser procès-verbal. La lettre du ministre, qui accompagnait la notification de l'arrêt, avait été adressée « aux officiers de l'admirauté de Saint-Malo et Canelle » ; elle leur fut remise en cours d'audience, le 28 mars. Sans désespérer, le sénéchal et ses adjoints décidèrent d'en informer les baillis des eaux alors en charge (2), afin que ledit arrêt reçut exécution en leur présence « et que chacun rende raison de son fait conformément à ce qui y est ordonné ».

Les baillis, notamment, pouvaient et devaient fournir toutes explications sur le lestage des navires, sur les endroits destinés au déchargement du lest, sur les deniers qu'ils levaient à cette occasion et l'emploi desdits deniers à leur destination officielle. En fait, les opérations qui devaient se dérouler « incessamment », furent, de délai en délai, reportées au 16 avril. Au jour dit, le suppléant du syndic en charge, Pierre Boullain, sieur de la Fontaine, et les deux « baillifs » refusent d'assister à l'exécution de l'arrêt. Le procureur les assigne alors devant le sénéchal, ainsi que leur commis, René du Verger.

Le lendemain donc, nos quatre récalcitrants comparaissent en la cour. Les baillis déclarent aussitôt qu'ils ne demandent pas mieux que d'exécuter les ordres du Roi, mais à condition qu'on les leur communique. Ils ajoutent « par prévention » qu'eux et tous leurs prédécesseurs ont toujours fait observer scrupuleusement les anciens règlements relatifs à la conservation des ports et havres et œuvré à l'établissement de tout ce qui pouvait y contribuer par des visites continuelles et des ordonnances rendues contre tous contrevenants pour le bien du commerce et à la satisfaction de tous les gens de mer, ce « dont Sa Majesté a été pleinement informée ». Ils sont tout prêts à rendre compte de l'état où se trouvent les ports et rades

(1) René Lesquen, sénéchal ; Pierre Pépin, alloué ; Etienne Macé, lieutenant ; Nicolas Chevalier, procureur fiscal « exerçant les causes maritimes ».

(2) François Tranchant, sieur du Pré-Launay, et Jean Gaultier, sieur du Vieux-Pignon.

si le Roi l'ordonne par l'arrêt qui a dû leur être adressé, à eux « baillifs des Eaux » et non au procureur fiscal qui n'a eu jusqu'à présent aucune juridiction sur ce fait puisque les baillis sont les seuls juges naturels desdits ports et havres, et qu'ils y travaillent chaque jour et « sans autres salaires que de bien servir autant que le revenu du bailliage le peut permettre. Ils peuvent en parler plus certainement que ceux qui font tout autre profession et qui ne s'en sont jamais meslez ». Ils accusent de plus le procureur fiscal d'avoir retiré du bureau de poste les plis contenant l'arrêt du Conseil et la lettre de Colbert qui leur étaient destinés, pour en ôter la commission aux baillis. Ils protestent en conséquence, décident de porter plainte mais consentent néanmoins à envoyer au Roi le procès-verbal des ports et havres de leur ressort.

Le procureur fiscal « n'ayant loisir de répliquer sur le champ », est invité par le sénéchal à préparer une réponse dont la teneur suit : les sieurs Tranchant et Gaultier s'arrogent « une nouvelle qualité de juges jusqu'à présent inouïe, exceptant témérement d'incompétence, parce qu'ils sont, aussi bien que tous les autres habitants, justiciables de cette juridiction, ne pouvant croire qu'ils soient fondez en aucune attribution ni exercice de magistrature ni juridiction, s'ils ne l'ont depuis peu usurpée à la faveur de la puissance populaire et tumultueuse qui les a nommez dans la communauté et s'ils ne l'ont entreprise par la perception des deniers qu'ils lèvent sur le lest et l'ancrage manuellement et sans pancarte ny tarif desquels jusqu'à présent il n'a paru aucun compte à la Chambre dont les précédents baillifs ont tousiours tasché de s'exempter tant par le passé que pour l'advenir et de se mettre a couvert des recherches légitimes qu'on en pourroit faire ; auquel dessein, les lettres patentes de Sa Majesté de l'an 1643 ont été obtenues et vérifiées subrepticement aussi bien que celles de 1659 qui n'ont jamais été leües ny enregistrées au greffe de la juridiction ordinaire de laquelle ils ont encore tasché de se soustraire peu à peu et de s'ériger en independantz comme a présent ils en font profession ouverte et lèvent le masque ayant redoublé les droictz et leurs gages a discrétion ». Il y a dix ou quinze

ans seulement, poursuit-il, on commettait encore à leur place quelque vieux et pauvre marinier recommandé par la population, lequel prêtait serment en justice, à l'audience de cette juridiction, comme le font les autres commis (de la police, de la perception des devoirs), ce qui donnait plus de poids à leurs rapports et leur permettait de se pourvoir mieux que les « baillifs », qualifiés d'officiers mais qui n'étaient ni reçus ni jurés.

Les plis adressés au bureau des postes ne leur étaient point destinés, sinon ils n'eussent pas manqué de poursuivre au criminel ceux qui les avaient retirés. Les officiers ordinaires de la juridiction, avec le procureur fiscal, sont les seuls à posséder la connaissance des causes maritimes en cette ville, dans les ports, havres, rades, embouchures de rivières et franchises de son ressort dont les limites sont désignées par les anciens titres et possessions de la seigneurie et de la communauté. Ils sont les seuls juges naturels de ces dernières, sans exception de personne, même pas des soldats de la garnison ni des mortes-payes du château. Leurs pouvoirs s'étendent en outre sur tout le littoral, entre la rivière de Couesnon qui sépare la Bretagne de la Normandie et celle d'Arguenon qui sert de limite aux évêchés de Saint-Malo et de Saint-Brieuc. Le procureur fiscal rappelle, en outre, qu'en cette qualité, le premier juge de la juridiction a été pourvu au parlement de Bretagne de l'office de lieutenant général de l'amirauté et reçu en cette cour ; le second, de celui de lieutenant particulier, et le demandeur, de l'office de procureur du Roi, ce, dès l'an 1640. Il persiste donc dans sa requête et soutient que les sieurs Gaultier et Tranchant ne veulent que conserver (en la déniaient à tous autres) la connaissance des droits qu'ils lèvent et l'emploi des deniers en provenant. Le sénéchal décerne acte au procureur fiscal de ses « dires et raisons » et juge « défailants » les baillis des eaux et leur commis, « faute de s'expédier autrement ».

Puis les esprits se calment. Le sénéchal, accompagné du procureur fiscal et de quatre experts, fait procéder au sondage des rades de Rance et de Dinard, des chenaux d'accès au port, du port lui-même, du havre de Solidor puis du mouillage de Cancale. De leur côté, les 18, 20 et

21 avril, Gaultier et Tranchant dressent un procès-verbal des mêmes lieux à la requête de noble homme Pierre Boulain, sieur de la Fontaine, ancien syndic de la communauté de Saint-Malo, exerçant en l'absence d'autre noble homme François Taillard, sieur de la Motte, syndic en charge. Ils opèrent en présence de maîtres Nicolas Boulleuc et François Jonchère, notaires royaux, et avec le concours de Pierre Collin, sieur de Lambesti, maître hydrographe, et autres experts qualifiés.

Cette rivalité entre personnages valables doit faire sourire Versailles : l'essentiel est que Colbert obtienne les renseignements dont il a besoin. Et comme le bailliage se sent appuyé par la communauté, il ne redoute point les colères du siège et poursuit, en le narguant, l'exercice de sa propre juridiction. Quelques mois plus tard, en effet, le 18 novembre 1665, le parlement de Rennes, suite à une requête des habitants de Saint-Malo, rend un arrêt abolissant l'usage abusif et dangereux d'allumer du feu pendant la nuit à bord des navires mouillés dans le port, avec ordre aux baillis de le faire exécuter. En 1670, selon Ogée, ces derniers interdisent sous peine d'amende de porter devant d'autres juges les causes dont la connaissance leur appartient. Par autre sentence, ils font défense aux voituriers de mettre leurs chevaux sur les quais et sur la poterne de la Croix du Fief. « La même année, un pilote qui était allé au devant d'un navire pour le conduire dans le port, n'avait pu convenir de prix avec le capitaine, en conséquence, il avait laissé là le navire dont l'équipage, qui ne connaissait point ces parages, n'avait pu éviter les écueils multipliés qui bordent la côte, et le navire avait péri. Les juges baillis, informés de cet accident et de sa cause, rendirent une sentence qui commandait aux bateliers-pilotes d'aller, à l'ordinaire, au devant des vaisseaux, avec défense de faire leur prix pour le pilotage à peine de privation de leur salaire, de restitution de ce qu'ils auraient touché et de trente livres d'amende applicable aux réparations et entretien du port(1). Les mêmes juges et la commu-

(1) Si bizarre que cela puisse paraître, le port de Saint-Malo n'a jamais connu, sous l'ancien régime, de pilotes en titre. Les officiers de l'amirauté, à la suite de nombreux accidents dus à la

nauté firent différents règlements (toujours en 1670) concernant la recette des deniers du bailliage et la police du port, règlements qui furent approuvés par arrêt du Conseil du 14 mars 1702. »

L'édit de juin 1691, spécial à la Bretagne, qui créait sept sièges particuliers d'amirauté dans la province, porta un rude coup à l'amour-propre et aux prérogatives tant du chapitre que de la bourgeoisie malouine. Les baillis furent remplacés par un huissier visiteur, lesteur et délesteur de navires. Mais la communauté se démena tant et si bien qu'elle obtint par arrêt du Conseil, en 1702, la faculté de racheter cet office et de rétablir son baillage des eaux dont les membres devaient être, comme par le passé, choisis parmi les négociants, armateurs ou capitaines de la place ; ce qui fut fait en 1723.

Le 13 juillet 1756, un nouvel arrêt du conseil confirmait la concession des droits patrimoniaux accordés à la ville de Saint-Malo. Les baillis empiètent sans vergogne sur les droits et les attributions des magistrats de la juridiction maritime. En 1783, le conseiller du Roi Chardon, commissaire départi pour la visite des ports et havres, constate que lesdits baillis n'ont cessé d'étendre leurs prérogatives ; ils se sont érigés en juges, ont créé un tribunal et vont jusqu'à contester la compétence des officiers de l'amirauté en ce qui concerne la surveillance du lestage et du délestage et la police du port. Et la communauté de ville soutient leurs prétentions.

Quelques années plus tard, en 1788, le sieur Duranton, inspecteur général des droits de l'amiral, déclare que la communauté, « par une suite d'usurpations et de surprises qui prennent leur origine dans les temps de la Ligue, de 1589 à 1591, s'est maintenue dans la possession d'exercer la police dans cette partie. Son titre le plus incontestable à cet égard serait l'acquisition qu'elle a faite du sieur Carruel père de l'office d'huissier lesteur et délesteur créé par l'édit de 1691 ; il est plaisant de voir des huissiers qui

négligence ou à l'incapacité de matelots et autres gens de mer qui s'improvisaient pilotes, essayèrent en 1737 et 1739 de créer un corps de pilotes lamaneurs ; mais la communauté de ville fit opposition à leur projet. Ils en référèrent alors à l'amiral de France... qui se garda bien de statuer.

même n'ont pas prêté serment au siège dont ils dépendent, vouloir s'ériger en juges et s'arroger des fonctions qui leur conviennent si peu. Le siège en a fait plusieurs fois des représentations et en a fait sentir les inconvénients ; il y a même une instance engagée au Conseil à ce sujet depuis 1768, mais l'avocat de la ville a pris les pièces en communication ; et, depuis, on n'a pu les avoir. MM. les officiers ne se sentent pas assez riches pour poursuivre un pareil procès et lutter contre les fonds d'une ville ; ils aiment mieux abandonner cette portion des attributions de leurs charges, qui dans les fonds, ne leur serait qu'onéreuse ; le bien du public les engagerait seul à s'en charger s'ils n'y trouvaient point d'obstacle ».

Le pouvoir central, qui tenait à se ménager les bonnes grâces du commerce et de l'armement malouins par de menues satisfactions d'amour-propre, veilla à ce qu'aucune décision n'intervînt au Conseil d'Etat. Mais la Révolution trouva une solution radicale à ce conflit d'attribution en supprimant le « bailliage des eaux » avec l'amirauté (1).

J. DARSEL.

(1) Sources : Arch. nat., Marine, A¹ 5-6, C¹ 170-175, 241. Bibliothèque du service historique de la Marine, ms. 51. Bibliothèque du service hydrographique de la Marine, ms. 271. Voir Ogée, *Dictionnaire historique et géographique de la province de Bretagne*, Rennes, 1853, tome II, article « Saint-Malo ».

ARTICLES DE LA CHARGE DE MESSIEURS
LES JUGES BAILLIFS DES PORTS ET HAVRES
DE LA VILLE DE SAINT-MALO DU 22^e JOUR
DE JANVIER L'AN 1591

ARTICLE PREMIER. — Que tous les navires et barques du port de quinze tonneaux et au-dessus, venant de voyage, abordans au devant de cette ville, fins et mettes d'icelle, soit habitans ou étrangers d'icelle, payeront d'ancrage six sols; et venans barques au-dessous de quinze tonneaux jusqu'à dix, payeront trois sols, s'ils ne sont chargés de pierre, bois ou bled, auquel cas lesdits batteaux au-dessous de quinze tonneaux ne payeront rien.

2. — Comme aussi seront tenus les maistres des vaisseaux étrangers aux lieux sus déclarés, lorsqu'ils voudront délaister et rélaister, demander congé de ce faire et payeront pour avoir le dit congé de laister soit pierre ou sablon, aux sieurs baillifs du havre dix sols, afin que les dits sieurs baillifs ordonnent où se mettra le laist ou délaistage, et où celui pour lequel le laistage se prendra, à peine de soixante sols aux contrevenans.

3. — Qu'il n'y aura personne délaistant son vaisseau qui se puisse aider, vendre ni profiter du laist dont il sera délaisté, ains sera le dit laist envoyé au seillon de cette ville ou ailleurs à leurs frais, de l'ordonnance des sieurs baillifs pour l'augmentation et bien du havre, sur peine aux contrevenans de payer la valeur du dit laist et outre de trente sols.

4. — Est défendu à toutes personnes de prendre aucun laist sur le seillon, sur peine de l'y reporter et outre de payer quatre écus, sans l'exprès consentement et permission des dits sieurs baillifs.

5. — Que ceux qui auront poisson à sécher au seillon, s'ils tombent en différent pour leur gallay ou autrement à cause de la sécherie et étendue de leur poisson, ils seront renvoyés par devant les dits sieurs baillifs, qui en jugeront sans ressort avec tout effet et connaissance de cause.

6. — Que toutes personnes qui feront fouille ou fosse au

devant de cette dite ville et havre, fins et mettes, pour mettre ou aborder navires, seront tenus la remplir, dans vingt-quatre heures après en être les dits navires hors, à peine de soixante sols, et outre de payer ce qu'il coûtera pour la faire remplir de l'ordonnance des dits sieurs baillifs.

7. — Qu'ils ne se pourra bêcher ni prendre fleur de navire le long du quai de cette ville, que ce ne soit à vingt piéds loin du dit quai, sur peine de cent sols.

8. — Qu'il ne se pourra mettre navires, batteaux, ancrs, bois, ni autres choses du long du quai de devers le midi, aussi haut que le plain de la mer, qu'il n'y ait trente piéds de franc entre les vaisseaux et le quai, sur peine de cent sols, d'autant que ce lieu est réservé pour la descente des batteaux passagers de la dite ville.

9. — Ne se pourra décharger aucuns mesrains, traînes de bois et artillerie au devant du dit havre plus bas que les gros pots étans sur le sable au devant de la dite ville, pour y être plus de vingt-quatre heures, à la peine de vingt sols exécutoires sur les choses occupantes ou propriétaires d'icelles à l'option des dits sieurs baillifs.

10. — Ne se pourra mettre aucun bois ni autre chose sur le chemin public venant du fief à la grand'porte, qu'on ne laisse le passage libre d'entre les pôts et limites qui, pour cet effet sont plantés, et autant pour aller sur le quai, à peine de confiscation des choses qui feront empêchement.

11. — Nul ne pourra mettre sur le quai de cette ville, masts, cables, ancrs ou autres choses faisant occupation à la charge et décharge des vaisseaux, sur peine de soixante sols.

12. — Est défendu de mettre ancrs entre les gros pôts qui sont plantez devant cette ville et le gué d'icelle, ni mêmes en mettre aucunes dans le fief plus bas que le flottage des barques et pareillement d'en mettre au-delà du gué, qu'il n'y ait distance entre le gué et les dites ancrs de quarante marches, à peine d'un écu à chacun des contrevenans, et outre de réparer le dommage qui seroit venu à cause des dites ancrs.

13. — Que tous vaisseaux qui apporteront de la pierre à mesrain, soit de Saint-Cas ou autre, la déchargeront au lieu de la ballise qui est plantée tirant vers la fosse du Nest, sur peine de vingt sols.

14. — Que les chartiers ni autres ne porteront poussières, curailles ni sablon sur le dit havre sans la permission des sieurs baillifs qui leur feront montrer le lieu, sur peine de dix sols.

15. — Que s'il arrive quelque rumeur et différent entre les

maîtres des vaisseaux pour l'amare d'iceux, plan de ballises et autres différens à cause de l'échouage et abord d'iceux, ils en passeront de leurs différens par devant les dits sieurs baillifs.

16. — Feront les dits sieurs baillifs planter posts et ballises aux lieux qu'ils verront en avoir affaire, et les feront payer à ceux qui les rompront y ayant été plantez, avec peine arbitraire.

17. — Feront les dits sieurs baillifs commandement à tous propriétaires de navires tant de cette ville qu'étrangers étans au devant d'icelle, ne faire chauffer aucune bray et taire en iceux pour obvier à l'inconvénient du feu qui en pourroit arriver.

18. — Que s'il se trouve avoir été coupé quelques amares ou filins aux vaisseaux étans au devant de cette dite ville, les dits sieurs baillifs en feront la recherche, et pourront constituer les malfaiteurs prisonniers en la tour de la Grand Porte.

19. — Que trouvant quelques vaisseaux sur les tuyaux de la Pompe, hors cette dite ville, seront tenus réparer le dommage au pompier, de l'ordonnance des dits sieurs baillifs, et vingt sols en outre l'intérêt du pompier.

20. — Les dits sieurs baillifs auront soin sur les cordiers à ce qu'ils fassent de bon filain, et qu'il soit fait avec tant de rateaux qu'il ne porté sur le sable, sur peine de vingt sols.

21. — Que les dits cordiers ne pourront mesler parmi le fil de leur filage du fil étranger, et ne pourront filer en temps de pluie à peine de quatre écus.

22. — Les dits sieurs baillifs feront commandement aux propriétaires des vaisseaux des vieux navires qui n'auront navigué puis un an et qui ne seront capables de naviguer, les faire dérompre et briser dans un an, à faute de quoi faire seront exécutés de dix écus pour chacun vaisseau.

23. — Que se trouvant quelque batteau, pièce de bois, en dérive ou autre chose, et qu'il y auroit différent de sauvage, seront renvoyés par devant les dits sieurs baillifs pour en juger.

24. — Que si quelques-uns mettent les voiles de leurs vaisseaux à sécher à jour de feste sans l'expresse permission de M^{rs} de l'Eglise, les dits sieurs baillifs en avertiront mes dits sieurs afin qu'ils y ordonnent ce qu'ils verront à propos.

25. — Est expressément ordonné que tous vaisseaux qui seront du long du quai, sans être en charge ou décharge seront tenus s'en retirer dans le tems qu'il leur sera pour ce faire préfix(é) par les dits sieurs baillifs, à ce que les autres vais-

seaux qui voudront faire charge ou décharge au quai s'y puissent mettre, à peine de quatre écus pour le défaut d'y obéir, et outre que les dits sieurs baillifs puissent d'eux-mêmes en la présence du sieur procureur syndic, avec gens qu'ils appelleront, tirer les dits navires hors du dit long du quai aux frais des propriétaires d'iceux, desquels frais les dits sieurs baillifs pourront faire l'avance, et en seront crus à leur rapport et serment pour toute preuve, que les dits propriétaires un pour les tous seront tenus leur rembourser sitôt qu'ils en seront requis, autrement en pourront faire d'eux-mêmes exécution sur les dits navires et biens qui seront dedans, tant pour la dite peine que fraix.

26. — Entendu que les dites peines tourneront au profit bien et augmentation du dit havre, dont les dits sieurs baillifs feront l'emploi ainsi que verront bon, dequoi ils tiendront compte à M^{rs} les dits habitans, et en seront les dits sieurs baillifs crus à leur rapport et serment pour toute preuve.

27. — Tout quoi a été ainsi conclu et arrêté par mesdits sieurs les bourgeois et habitans, et ordonné ce que dessus être banni à son de trompe et cri public tant aux carrefours de cette dite ville que hors icelle, à ce qu'aucun n'en puisse prétendre cause d'ignorance. Fait le vingt deuxième jour de janvier l'an mil cinq cent quatre vingt onze.

II

Autres articles concernant le dit baillage. — 29 décembre 1607... « Lesquels sieurs baillifs sont avertis de ne souffrir délaister les navires, barques et vaisseaux, ni jeter aucun autre laist près les tours du château de cette ville,... ains faire porter le laist (pour ce qui est des cailloux et autre semblable laist) au Seillon et gallay d'icelle ville ; et pour le sable et autre semblable laist, le faire porter et délaister vers les Tallars et maisons du Nest et du Val, en lieu où il ne puisse faire aucun mal ; et les barques et navires qui seront en Solidor, les faire jeter et porter leur laist vers Dinart et les maisons de l'hôpital dudit Dinart, ensemble de ne permettre et souffrir qu'il se tire ni prenne audit Seillon et gallay aucuns cailloux ni autre gallay et de défendre tout ce que devant par bonnes amendes qu'ils feront pratiquer et payer. Et seront les précédens sieurs baillifs appelez en justice pour tenir compte de leurs charges, et payer le reliqua d'iceux, et le s^r procureur syndic prié de ce faire. Et pourront néanmoins les vaisseaux qui délais-

teront bailler leur laist à autres qui en auront affaire, avertissant les dits s^{rs} baillifs et leur demandant congé de ce faire.

...Davantage il est ordonné aux dits sieurs baillifs de faire curer et nettoyer le conduit qui reçoit les eaux de ladite ville et les conduits par dessous le Ravelin d'icelle, hors de ladite ville par la grand porte d'icelle ville en ladite grand porte, et le déport des dites portes jusqu'à la Tairerie du dehors de ladite grand porte aux fraix du baillage, et employer les frais qu'ils y feront en la décharge de leur compte (*). »

(*) Archives nationales, Marine, C⁴ 225, f^{os} 144-154.