

Le rôle des traités internationaux en France dans la criminalisation de la violence sur les mers du Ponant (fin XIII^e-début XVI^e siècle)

El papel de los tratados internacionales en Francia en la criminalización de la violencia en los mares occidentales
(finales del siglo XIII-principios del XVI)

The role of international treaties in France in the criminalization of violence on the Western seas
(late 13th-early 16th century)

Nazioarteko itunen papera Frantziar mendebaldeko itsasoetako biolentziaren kriminalizazioari begira
(XIII mendearen amaiera-XVI mendearen hasiera)

Pierre PRÉTOU*, Michel BOCHACA**

La Rochelle Université

Clio & Crimen, n.º 20 (2023), pp. 85-102

Résumé: Le droit souverain français demeure longtemps incertain quant à la qualification des infractions commises en mer. Ni la doctrine, ni la jurisprudence, ne parviennent à qualifier nettement les faits maritimes, ce qui explique, par exemple, que les ordonnances des Valois ne surent pas institutionnaliser le crime de piraterie avant la fin du Moyen Âge. Or, malgré l'essor de la stigmatisation de ces faits dans le contexte d'un essor du contrôle des rivages et des conflits avec l'Angleterre, l'historien constate des décennies d'hésitations légales qui ne s'estompent que dans la seconde moitié du XV^e siècle. Au final, si des actes souverains criminalisent des faits commis en mer, c'est par une modalité de traités initiés par les rois avec les couronnes voisines de Castille, de Portugal et d'Angleterre.

Mots-clés: Traités. Piraterie. Course. Pénalisation. Violence. Mer.

Resumen: El derecho soberano francés siguió siendo incierto durante mucho tiempo en cuanto a la calificación de los delitos cometidos en el mar. Ni la doctrina ni la jurisprudencia lograron calificar claramente los actos marítimos, lo que explica, por ejemplo, que las ordenanzas de los Valois no institucionalizaran el delito de piratería hasta el final de la Edad Media. Sin embargo, a pesar del aumento de la estigmatización de estos actos en el contexto de desarrollo del control de las costas y de los conflictos con Inglaterra, el historiador señala que hubo décadas de vacilación legal que sólo se desvanecieron en la segunda mitad del siglo XV. Al final, si los actos soberanos criminalizaron los actos cometidos en el mar, fue por medio de tratados iniciados por los reyes con las coronas vecinas de Castilla, Portugal e Inglaterra.

Palabras clave: Tratados internacionales. Penalización. Piratería. Corso. Violencia. Mar.

Abstract: French sovereign law remained uncertain for a long time about offences committed at sea. Neither doctrine nor jurisprudence succeeded in qualifying some maritime facts, which explains, for example, why the Valois ordinances failed to establish the crime of piracy until the end of the Middle Ages. However, despite the rise in the stigmatisation of these acts in the context of the expansion of the shores and conflicts with England, the historian notes that there were decades of legal hesitation which only faded in the second half of the 15th century. At the end, if sovereign acts criminalised acts committed at sea, it went through out a modality of treaties initiated by the kings with the neighbouring crowns of Castile, Portugal and England.

Keywords: International Treaties. Piracy. Privateering. Criminalisation. Violence. Sea.

Laburpena: Denbora askoan zehar, frantziar zuzenbide subiranoa zalantzazkoa izaten jarritu zuen itsasoan gertatutako delituei dagokienek. Ez doktrinak ezta jurisprudentziak ere, ez zuten lortu itsas-ekintzak modu argian kalifikatzea, eta horrek azaltzen du, adibidez, Valoistarren ordenantzek piratería delitua ez instituzionalizatu izana Erdi Aroaren amaiera arte. Alabaina, kostaldearen gaineko kontrolaren garapenaren eta Inglaterrarekiko gatazken testuinguruan, ekintza horiek estigmatizazioa jasan zuten arren, historialariak baieztatzen du hamarkada batzuetan zehar ez bai legala existitu zela, eta hori XV mendearen bigarren erdialdean bakarrik amaitu zela. Bukaeran, ekimen subiranoek itsasoan burututako ekimenak kriminalizatu bazituzten, erregeek inguruko erresumekin sinatu zituzten itunei esker izan zen.

Giltza-hitzak: Nazioarteko itunak. Zigorra. Piratería. Korsoa. Biolentzia. Itsasoa.

* **Correspondencia a / Corresponding author:** Pierre Prétou. La Rochelle Université – Littoral, Environnement et Sociétés (LIENSs), UMRi 7266 (France). – pierre.pretou@univ-lr.fr – https://orcid.org/0000-0002-4255-4090

** Michel Bochaca. La Rochelle Université – Littoral, Environnement et Sociétés (LIENSs), UMRi 7266 (France). – michel.bochaca@univ-lr.fr – https://orcid.org/0000-0003-2756-8950

Cómo citar / How to cite: Prétou, Pierre; Bochaca, Michel (2023). «Le rôle des traités internationaux en France dans la criminalisation de la violence sur les mers du Ponant (fin XIII^e-début XVI^e siècle)», *Clio & Crimen*, 20, 85-102. (https://doi.org/10.1387/clio-crimen.25660).

Recibido/Received: 2023-04-29; Aceptado/Accepted: 2023-07-06.

ISSN 1698-4374 / eISSN 2792-8497 / © 2023 Clio & Crimen (UPV/EHU)



Esta obra está bajo una Licencia
Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional

1. Introduction

Michel Mollat a montré que le droit maritime en France résultait d'un grand nombre de traités bilatéraux, avant qu'il ne soit publié sous forme de loi¹. Il a mis l'accent sur deux idées: le rôle clé des mers du Ponant sur la Méditerranée dans ce processus et l'essor de la construction de l'État moderne conduisant vers l'élaboration d'un monopole royal de fait sur la violence privée.

Cinquante ans après, nous souhaitons revenir sur ces propositions en portant notre attention sur trois points nouveaux issus d'études récentes: les relations internationales et la diplomatie, les tentatives de paix des municipalités depuis le XIII^e siècle et l'assujettissement des marins à la fin du Moyen Âge en France. Il convient d'être prudent face à toute histoire régressive qui occulterait les réalités de la France de la fin du Moyen Âge. Une attention particulière doit être portée à la présence ou non dans les sources écrites du mot piraterie en tant que chef d'accusation légal². Ce terme, qui sous-entend l'exercice d'une souveraineté publique sur la mer, n'apparaît en France qu'à l'extrême fin du Moyen Âge. Par un abus de langage, les historiens médiévistes parent du mot piraterie (utilisé comme un concept anhistorique) des actions illicites et violentes que les textes de l'époque qualifiaient pourtant de « roberie » et de « larronage ». D'un point de vue juridique strict, le « robeur » ou « larron de mer » n'est pas un pirate tant qu'il n'est pas désigné comme tel. Il s'agit donc ici de considérer les occurrences de la pénalisation de faits de violence en mer et de l'apparition de leurs qualifications ad hoc à travers un chemin historique conduisant des traditions des traités municipaux à celles, royales qui leur ont succédé³.

À partir de l'exemple de Bayonne, nous rappellerons tout d'abord les traités conclus par les villes portuaires entre elles ou avec des princes, avant que le gouvernement royal ne s'empare de l'affaire dans le courant du XV^e siècle.

¹ L'auteur a déployé ses propositions en trois articles successifs: Michel Mollat, «Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Âge: aspects économiques et sociaux. Position de problèmes», *Hansische Geschichtsblätter* 90 (1972):1-14. Mollat, Michel, «De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIV^e-XV^e siècle)», *Mélanges de l'École française de Rome, Moyen Âge, Temps modernes* 87, no 1 (1975): 7-25. Mollat, Michel, «Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII^e-XV^e siècles)», *Anuario de estudios medievales* 10 (1980): 743-749.

² Pierre Prétou, *L'invention de la piraterie en France au Moyen Âge* (Paris: PUF, 2021).

³ L'étude et la bibliographie que l'accompagne sont volontairement circonscrites à la façade atlantique du royaume de France. Pour des mises en perspective dans un cadre chronologique et géographique plus large voir à titre d'exemples: Louis Sicking et Alain Wijffels, éd., *Conflict Management in the Mediterranean and the Atlantic, 1000-1800: Actors, Institutions and Strategies of Dispute Settlement* (Leiden: Brill, 2020); Thomas Heebøll-Holm, *Ports, Piracy and Maritime War: Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c.1330* (Leiden: Brill, 2013); Maria Fusaro, Andrea Addobbati et Luisa Piccinno, eds., *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business* (Londres: Palgrave Macmillan, 2023).

2. Trêves et paix conclues par les villes et les bourgades portuaires du Labourd et de la côte cantabrique : une enquête en cours

Michel Mollat a sous-estimé le nombre de traités scellés et enregistrés entre les ports depuis le XIII^e siècle, comme le montre l'exemple de Bayonne. La position frontalière de cette ville portuaire relevant de la mouvance anglaise jusqu'en 1450-1453 et l'implication de ses marins et de ses marchands dans le commerce maritime atlantique l'exposaient aux conflits avec ses voisines castillanes, relevant d'une couronne alliée du roi de France et lui prêtant une aide militaire navale⁴.

2.1. Chronologie, géographie et nature des accords

En l'état de nos recherches⁵, on connaît huit accords ou séries d'accords conclus entre 1293 et 1432 par la municipalité de Bayonne avec une ou plusieurs villes de la côte cantabrique (Guipúzcoa, Biscaye, Cantabrie), pour régler les conflits matériels et humains survenus en mer ou dans un port (fig. 1)⁶. Les Biarrots apparaissent aux côtés des Bayonnais en 1311, 1328 et 1353, mais leur faible poids économique les relègue au rang de comparses. En avril 1432, les Bayonnais traitent avec Saint-Sébastien. Les habitants de Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Capbreton et la Pointe, inclus dans les dispositions, ne semblent pas avoir participé officiellement aux négociations.

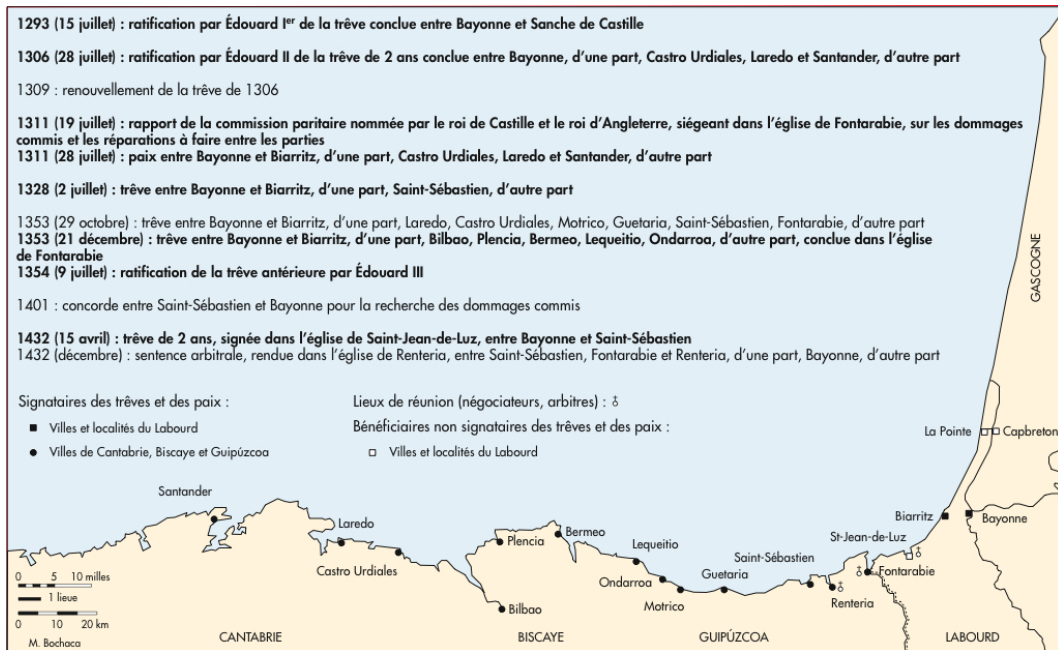
La liste des contractants castillans évolue dans le temps. Les accords de 1306 et 1311 sont passés avec Castro Urdiales, Laredo et Santander. Si Castro Urdiales et Laredo sont encore présents en 1353, un recentrage vers l'est s'opère à partir de 1328, au profit de la Biscaye (Bilbao, Plencia, Bermeo, Lequeitio) et surtout du Guipúzcoa (Ondarroa, Motrico, Guetaria, Saint-Sébastien, Fontarabie, Renteria). Saint-Sébastien est partie prenante dans quatre des huit accords. Ceux de 1328, 1401 et du 15 avril 1432 sont strictement bilatéraux. Cette omniprésence s'explique par la proximité géographique avec Bayonne et la similitude des activités économiques qui amènent marins et marchands à se croiser sur les mers et dans les ports du Ponant. Les rivalités commerciales se doublent d'un antagonisme militaire dans le contexte de la guerre de Cent Ans.

⁴ Eugène Goyheneche, *Bayonne et la région bayonnaise du XI^e au XV^e siècle. Étude d'histoire économique et sociale* (Leioa: Servicio editorial de la Universidad del País Vasco: 1990).

⁵ Michel Bochaca, «La diplomatie du roi d'Angleterre au secours des intérêts commerciaux bayonnais : la gestion des relations avec les Castillans et les Portugais à la fin du XIII^e siècle», dans *Comercio y diplomacia en la Europa atlántica medieval*, éd. par Jesús Ángel Solórzano Telechea, Beatriz Arizaga Bolumburu et Louis Sicking (Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2015), 33-44.

⁶ Les trêves et les accords indiqués en romain sur la figure 1 nous sont connus en seconde main, par des citations dans des travaux d'historiens ou des inventaires de fonds d'archives. Faute de temps, il n'a pas été possible d'accéder à leur teneur dans le cadre de la préparation du présent article. L'étude reste donc à compléter.

Figure 1. Les signataires des trêves et des paix (1293-1432)



L'expression « traités de bonne correspondance » employée par les historiens français des XIX^e et XX^e siècles qui se sont penché sur le sujet relève d'une généralisation abusive à partir des sources d'époque moderne. Dans la plus pure tradition médiévale, six chartes ont pour objet de rétablir la « trêve », la « paix » ou la « concorde », suite à des « excès et injures » (1328) et autres « débats, controverses, discorde, colère et malveillance » qui ont causé « dommages, homicides d'hommes et captures de navires, vaisselles⁷ et autres marchandises et autres biens » (1353). Deux documents pour le moins sont des sentences arbitrales (19 juillet 1311, décembre 1432) recensant les dommages et ordonnant leur réparation⁸.

2.2. Modalités de négociation et de validation

En règle générale, les négociations partent d'initiatives locales. Le pouvoir royal intervient dans un second temps pour valider les accords. Le 15 juillet 1293, Édouard I^{er} ratifie la trêve négociée jusqu'à Noël entre Sanche de Castille et les Bayonnais. Le 16 juillet, il délègue Jean de Havering, sénéchal de Gascogne, et Raymond de Ferraria, doyen de Saint-Seurin de Bordeaux, pour en prolonger le terme et, par un mandement, informe de la conclusion de la trêve les barons des Cinq Ports et tous les maîtres de navires, marins et sujets d'Angleterre et de ses autres possessions. Le 28 juillet 1306, Édouard II approuve la trêve conclue entre Bayonne et les villes de Guipúzcoa et de Biscaye. Le 9 juillet 1354, Édouard III confirme le traité du 21 décembre 1353, entre les représentants de Bayonne et de

⁷ *Vasorum*, génitif pluriel de *vas*, dans le texte en latin. Fûts dans lesquels on transportait les marchandises, notamment les liquides (vins, huiles...).

⁸ Cela pourrait être aussi le cas de 1401.

Biarritz, d'une part, et ceux de Bermeo, Plencia, Bilbao, Lequeitio et Ondarroa, d'autre part. Il arrive cependant que le souverain soit sollicité dès le début pour appuyer la démarche auprès de la partie adverse. Les négociations entre Bayonne et Saint-Sébastien s'ouvrent à l'été 1328 après la réception par le maire et les jurats de lettres d'Alfonse de Castille « pour faire et continuer la paix ».

Les municipalités députent des représentants officiels, choisis parmi les bourgeois ou voisins de la ville et munis de procurations en bonne et due forme pour négocier. Les copies des pouvoirs des représentants de Saint-Sébastien et de Biarritz, respectivement du 8 mai et du 2 juillet 1328, sont annexées à l'acte principal consigné dans le *Livre des Établissements* de Bayonne, daté quant à lui du « dimanche après la fête saint Pierre et saint Paul » (29 juin), soit le 3 juillet.

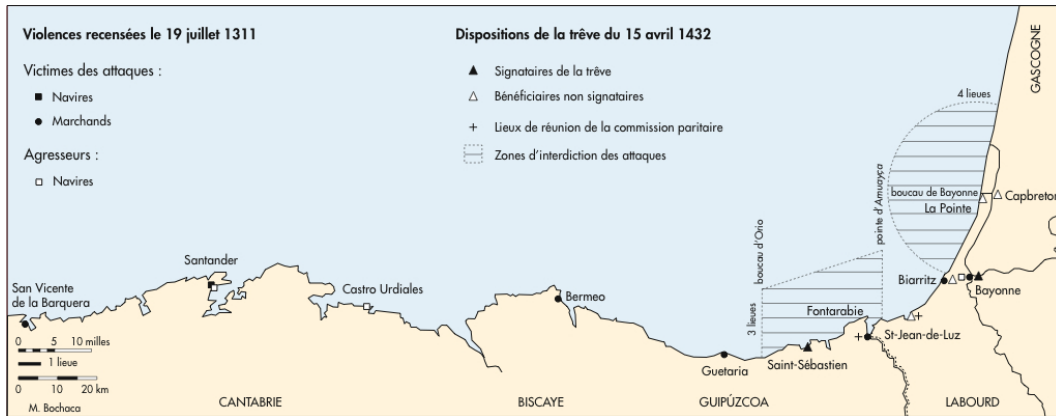
En juillet 1311 et en décembre 1353, l'église Sainte-Marie de Fontarabie fournit à la fois un espace matériel pour la réunion des représentants des villes et un cadre solennel qui sacralise les accords à la manière des mouvements de paix. L'église de Saint-Jean-de-Luz accueille les pourparlers d'avril 1432 entre Bayonne et Saint-Sébastien. Les églises des localités portuaires abritent les réunions des commissions paritaires chargées de recenser et de compenser les dommages subis : Fontarabie (1311), Saint-Jean-de-Luz (1328), Renteria (1432). La trêve d'avril 1432 entre Bayonne et Saint-Sébastien devait être jurée dans chaque ville par cent hommes, en présence de procureurs de l'autre partie, sur les Évangiles et la croix placés sur l'autel de saint Pierre de la cathédrale de Bayonne et sur celui de sainte Anne à Saint-Sébastien.

2.3. Dispositions prises, application et portée

La trêve conclue entre Bayonne et les villes de Castro Urdiales, Laredo et Santander, pour une durée de deux ans à compter du milieu de l'été, approuvée le 28 juillet 1306 par Édouard II, fut renouvelée en 1309. Mais la paix restait fragile. Le 19 juillet 1311, une commission paritaire nommée par le roi de Castille et le roi d'Angleterre, réunie dans l'église de Fontarabie, recense 11 cas de vols et de violences, dont ont été victimes cinq Labourdins (4 Bayonnais, un Biarrot) et six Castellans, et chiffre le montant des pertes subies par chacun d'eux (fig. 2). Sauf un cas où l'agresseur agit seul, les victimes succombent sous le nombre des navires assaillants : deux (trois cas), trois (deux cas), quatre (deux cas, sans doute deux navires bayonnais pris simultanément à en juger par la liste identique des assaillants), cinq (deux cas), six (un cas). Le lieu de l'attaque n'est précisé qu'une fois : « près du cap Higuier ». Les abords des ports et des caps étaient des lieux propices pour surprendre les navires à proximité de terre⁹. Les coupables, désignés comme « *malefactores et captores* », sont sommés de réparer les dommages qu'ils ont causés.

⁹ Michel Bochaca et Laurence Moal (dir.), *Le Grand Routier de Pierre Garcie dit Ferrande. Instructions pour naviguer sur les mers du Ponant à la fin du Moyen Âge* (Rennes: PUR, 2019), 210-218. Michel Bochaca, *Voyager par mer au Moyen Âge. Navigations dans le Ponant au XV^e siècle* (Quintin: Éditions Jean-Paul Gisserot, 2023), 20 et 118, exemple de la *Catherine* de Quimper attaquée deux fois par des Castellans au cours d'une traversée Deva-Quimper en 1476.

Figure 2. Violences recensées en 1311 et dispositions de la trêve de 1432



Outre le règlement d'anciens contentieux, des dispositions sont prises pour éviter que des faits similaires ne se reproduisent. Elles sont connues par l'approbation que les conseils de Castro Urdiales, Laredo et Santander en firent le 28 juillet 1311, dont une copie fut consignée dans le *Livre des Établissements* de Bayonne : tarification des réparations pour coups et blessures, possibilité de tuer impunément ceux qui briseraient la paix en armant en guerre pour aller courir en mer sans autorisation de leur seigneur¹⁰. L'emprunt au droit coutumier du principe de réparations tarifées cherchait à briser le cercle vicieux des représailles sans fin en garantissant des compensations aux victimes, tandis que la volonté d'encadrer la violence en la restreignant aux actions relevant du service du prince prohibait en théorie les vengeances personnelles.

Le 3 juillet 1328, il fut convenu de confier l'examen des « excès et injures » antérieurs aux présentes lettres à l'ancien maire de Bayonne, Laurent de Biele, et celui des « dommages et excès et injures et violences ou griefs » survenus à partir du 1^{er} juillet 1328 à une commission paritaire. Il s'agissait donc de solder séparément le passif et de dégager le règlement des conflits à venir des vieilles rancœurs accumulées. Composée de « deux bonnes et sages personnes de Bayonne », désignées par Bayonne et Biarritz, et de « deux bonnes et honnêtes personnes » de Saint-Sébastien, nommées par le prévôt et le maire de cette ville, toutes quatre munies « des suffisants pouvoirs », cette commission devait se réunir dans l'église de Saint-Jean-de-Luz, le 1^{er} juillet, tous les deux ans à compter du présent accord. Préalablement à l'ouverture de chaque session, les commissaires devaient jurer « sur l'autel du dit lieu, [...] sur les saints Évangiles et la croix, à leur arrivée, avant toutes choses, les uns en présence des autres, qu'ils procéderont bien et loyalement en leurs loyales consciences ».

¹⁰ *Livre des Établissements* (Bayonne: Imprimerie A. Lamaignère, 1892), no 300, 273, « E se alguno o algunos de qualquierque logar que sean de las dichas partidas quisieren leuantar e fazer se cossarios, por fazer mal sint mandamiento de su senhor, contra algunas de las dichas partidas, que todas las partidas vaian sobre aquellos cossarios, e que no lexen en nengun logar fasta que los aien ischades de toda la mar. E si los podieren alcanzar a aquellos que assi andidieron cossarios o algunos delhos prizieren, que tome muerte como peciadores e crebantadores de truga e de padz ».

Le maire et les jurats de Bayonne s'engageaient à mettre à exécution sans délai les sentences prononcées contre les hommes de Bayonne et de Biarritz, de même que le prévôt et le maire de Saint-Sébastien envers les hommes de cette ville. Au cas où les « coupables et malfaiteurs » se soustrairaient à leurs obligations (il faut comprendre la compensation des victimes), les deux municipalités devaient agir contre eux selon des dispositions convenues à l'avance : mise à mort des criminels, perte du membre équivalent à celui qui a été blessé, interdiction de donner asile aux criminels. En cas de non-paiement de l'amende tarifée pour blessures par coups de poing ou de pied (10 livres tournois petites), l'agresseur devait être exclu de l'équipage, de même que le voleur dont le larcin était prouvé. Recruté par le maître du navire et placé sous sa responsabilité, l'équipage formait une compagnie, au sens médiéval du terme, que l'on cherchait à rendre solidairement responsable des agissements individuels de ses membres¹¹. Il était interdit d'armer en guerre nef ou bateaux (*fazer cossari*) contre l'autre partie sans le commandement de son seigneur, sous peine de bannissement des villes, nef et bateaux. Les Biarrots acceptaient de répondre aux réquisitions du maire de Bayonne et que les malfaiteurs issus de leurs rangs soient traduits devant le bailli du Labourd.

L'aide navale fournie par la Castille à la France à partir du règne de Charles V compliquait le maintien de la paix entre marins labourdins et cantabriques relevant de deux camps antagonistes¹². La trêve de deux ans, à compter du 15 avril 1432, entre Bayonne et Saint-Sébastien montre la difficulté de l'exercice (fig. 2)¹³. Elle protégeait les hommes de Saint-Sébastien, Bayonne, Saint-Jean-de-Luz, Biarritz, La Pointe et Capbreton lors de leurs déplacements sur terre et sur mer. À l'intérieur de leurs juridictions respectives, les municipalités de Bayonne et de Saint-Sébastien devaient protéger les personnes et les biens couverts par la trêve contre les attaques de gens étrangers aux accords. Entre bénéficiaires de ces derniers, il était interdit d'attaquer les navires « sur mer ou étant à l'ancre, où qu'ils se trouvent, qu'ils soient armés ou marchands », notamment ceux allant à Bayonne ou en venant dans une zone de 4 lieues en avant du boucau (embouchure) de l'Adour, de même que pour Saint-Sébastien entre le boucau d'Orio et la pointe Sainte-Anne, sur 3 lieues vers le large. Néanmoins, si des Labourdins allaient en compagnie d'Anglais ou d'alliés

¹¹ Michel Bochaca et Beatriz Arizaga Bolumburu, «Maîtres, marins et propriétaires de navires à Bayonne à travers les ordonnances municipales du début du xive siècle», dans *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*, éd. par Philippe Sturmel (Paris: L'Harmattan, 2010), 45-53. Beatriz Arizaga Bolumburu et Michel Bochaca, «El mar espacio de sociabilidad de las cofradías pesquera medievales», dans *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder* (Santander: Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2012), 1015-1029. Michel Bochaca et Beatriz Arizaga Bolumburu, «Une association de gens de mer du XIII^e siècle: la *Societas navium Baionensium*», dans *Entre horizons terrestres et marins. Sociétés, campagnes et littoraux de l'Ouest atlantique*, éd. par Frédérique Laget, Philippe Josserand et Brice Rabot (Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2017), 201-214.

¹² Georges Daumet, *Étude sur l'alliance de la France et de la Castille au XIV^e et au XV^e siècle* (Paris: Librairie Émile Bouillon Éditeur, 1898).

¹³ La côte du Labourd a été l'objet d'attaques directes. Voir à titre d'exemple : Imanol Casado Vitorres et Michel Bochaca, «Une attaque castillane contre le Labourd en 1419: portée militaire et enjeux stratégiques d'une algarade frontalière», *Annales du Midi* 289, no 1 (2015): 4-44.

du roi d'Angleterre ou bien des Castellans en compagnie d'alliés du roi de Castille, ils pouvaient participer à la défense de leur parti en cas d'attaque ennemie, sans qu'on leur reproche d'avoir brisé la trêve. Seules huit personnes tenues par la trêve pouvaient intégrer l'équipage d'un navire allant en course (*andar cosarios*)¹⁴, sous peine, au-delà de ce nombre, de devoir réparer l'ensemble des dommages commis par ledit navire. Une commission paritaire de quatre membres était chargée de juger les litiges à Fontarabie ou à Saint-Jean-de-Luz selon l'origine des plaignants. Il pouvait être fait appel au prieur de Sainte-Marie de Pampelune pour départager les arbitres.

Les accords avaient pour but de réparer les dommages subis par les victimes, tout en rompant le cercle vicieux des vengeances et des représailles qui entretenait le recours à la violence ou qui pouvait à tout moment le relancer. Le souci de régler les problèmes directement de villes à villes, de façon rapide et au plus près des intéressés, relève de considérations pratiques, fondées sur un souci d'efficacité. Outre le fait que l'application dépendait du bon vouloir des parties et était à la merci des récalcitrants, un tel dispositif n'offrait qu'une solution locale et partielle. C'est néanmoins sur ce socle de règlements des conflits, que l'État royal entreprit la médiation de sa paix des navires à partir du XV^e siècle.

3. L'émergence des traités royaux au XV^e siècle

La royauté française reprend l'initiative du règlement des conflits portuaires au XV^e siècle, une époque décisive dans ce processus. Nous reprenons ici la chronologie que Michel Mollat avait dégagée ainsi que les exemples qui ponctuaient l'élaboration de la paix royale des navires. Ce choix démontre que les tentatives des Valois se sont enchâssées dans celles des traditions portuaires en matière de paix, avant que la main du roi ne s'y substitue.

3.1. La chronologie des paix royales en mer

Michel Mollat avait pris pour fondement des expériences régionales, plutôt que les traités municipaux, c'est-à-dire des initiatives élargies promues par des encadrements nobiliaires. Les traités qui réunirent la Bretagne de Jean V et l'Angleterre d'Henri VI lui parurent donc être un socle pertinent d'observation liminaire¹⁵. C'est entre 1411 et 1414, qu'une paix durable fut établie sur les mers entre les deux

¹⁴ Le mot course doit être entendu à la fin du Moyen Âge au sens de courir en mer pour faire des prises sur un ennemi. Cette acception étymologique a été éclipsée à l'époque moderne par une autre, de nature juridique, liée à l'octroi préalable de lettres ou patentes de course, autorisant les captures en mer au nom d'un pouvoir souverain qui, entre temps, s'était approprié de droit de définir *ab initio* la licéité des entreprises militaires maritimes. En France, ce processus se fait via un contrôle accru exercé par les amirautés.

¹⁵ Mollat, «De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIV^e-XV^e siècle)», 7-25.

entités¹⁶. Or, le fonctionnement général de ce règlement des conflits ne différait guère des traditions municipales, telles qu'observées à Bayonne. La paix établissait des commissaires nommés en parité par les deux parties, consacrait l'enquête par récolte de griefs, et n'autorisait que la procédure contradictoire pour l'établissement d'une vérité acceptable des dommages allégués par les victimes. Si l'initiative du règlement revenait aux princes, le fonctionnement général rappelle les traditions les plus anciennes, ici reconduites avec les mêmes conséquences que celles évoquées pour les efforts bayonnais : un dispositif lourd, mais peu contraignant pour les parties qui, finalement, ne lâche que de rares compensations consenties.

À partir de 1445, l'intervention du roi Charles VII commence à se faire sensible. C'est à l'occasion de la conférence de Châlons-sur-Saône qu'une première paix royale est établie¹⁷. Il s'agit alors d'un règlement des conflits ayant opposé le Royaume de France et la Bourgogne, règlement qui reprend toutes les formes évoquées précédemment, ici déclenchées à l'initiative des princes. Ces derniers ne se contentent donc pas de valider des démarches de paix municipales : ils les introduisent. Ce faisant, sont ajoutées des innovations que la puissance de l'État royal autorise et que les municipalités ne pouvaient engager de leur propre chef. La sauvegarde royale vient en effet sécuriser l'édifice tandis qu'une obligation d'obtenir des sauf-conduits souverains vient encadrer toute tentative de représailles des acteurs¹⁸. La démarche demeure toutefois classique : le souverain consolide la paix établie en lui faisant se joindre une menace d'accusation en offense faite à la royauté et en bris de sauvegarde royale, accusations supposées pouvoir contenir les esprits les plus enclins à la violence. Toutefois, ces garanties se révèlent rapidement insuffisantes pour venir assurer la paix en mer : dès 1459-1460, une conférence internationale unissant Rome, la Hanse et le Royaume de France ne parvient pas à venir à bout du pillage de la nef de la reine Marie par les marins de Brème. Les Hanséates, rendus responsables de cette violence qui touchait directement l'épouse de Charles VII, refusèrent toute conciliation débouchant sur un traité qui aurait permis au souverain d'installer sa sauvegarde. Oui au paiement des dommages en l'espèce, mais non à tout règlement global : l'État royal ne parvient pas à s'entendre avec des organisations internationales, ni avec les réseaux portuaires. Gênes, Venise, ou la Hanse entravent ces démarches et se replient sur les traditions de paix municipales¹⁹.

Le règlement royal des conflits ne put donc s'élaborer qu'avec des entités politiques qui étaient ressemblantes à l'État royal français et qui cherchaient d'identiques

¹⁶ Nous rappellerons ici un contexte particulièrement conflictuel au début du xve siècle, voir: C. J. Ford, «Piracy or policy: The crisis in the Channel, 1400-1403». *Transactions of the Royal Historical Society. Fifth Series* 29 (1979): 63-78.

¹⁷ Michel Mollat, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge* (Paris: Plon, 1952), 461.

¹⁸ Voir René de Mas-Latrie, *Du droit de marque ou droit de représailles au Moyen Âge* (Paris: A. Franck, 1883).

¹⁹ Otto Held, «Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Regierungsantritt Karls VIII». *Hansische Geschichtsblätter* 39 (1912), 121-237, 379-427. Voir également: Urpo Kivikari, *The Legacy of Hansa: The Baltic Economic Region* (Helsinki: Otava, 1996).

stratégies. Le fait s'était confirmé en 1456 à Gannat, lorsqu'une conférence de paix unissant Castille et France vit le jour. Dès lors, ce mécanisme se révélait inarrêtable. En 1484, une ordonnance de Charles VIII publiait un traité de paix entre les royaumes de France et du Portugal. Pour la première fois, le texte faisait des contrevenants des « pirates ». Treize ans plus tard, en 1497, une nouvelle ordonnance validant la conférence de paix de Boulogne unissant France et Angleterre dénonçait à son tour les « *spoliatores, piratas, et turba navalis* » qui s'opposaient aux paix royales²⁰. Cette même paix était ensuite étendue par simples décrets entre 1514 et 1518. À cette occasion, et pour la première fois en droit français, le crime de piraterie avait été établi et cette accusation, ou criminalisation des faits, avait été acquise par des traités souverain bilatéraux. Alors que les traditions de règlement des conflits apaisaient en évitant les mots du crime, les souverains avaient finalement procédé à l'inverse.

3.2. Les obligations royales

Les traités scellés par le roi utilisaient en apparence les mêmes procédés que les villes : commissions paritaires, collecte de griefs, processus contradictoire. Aucune différence au premier regard ne permet de distinguer une paix du roi de celle des villes portuaires. Le changement est néanmoins venu de la puissance de la main royale qui ajoute la garantie et la sauvegarde du roi à partir de 1445. En conséquence, toute indemnisation était garantie par le roi, tandis que toute infraction entraînait une nouvelle accusation criminelle pour désobéissance. La puissance du droit pénal était donc bien pensée ou exploitée comme un outil de résolution du conflit que l'on devait insérer dans l'édifice traditionnel relatif aux marques²¹. Cette pénalisation permettait de justifier le recours royal à la force juste ainsi ajouté aux traités. En 1456, Charles VII avait pu avancer grandement et ajouter à la paix un dispositif très innovant qui fiscalisait les représailles à l'avenir pour entretenir le financement de la paix. Cette fiscalisation des représailles et de la marque *ab initio* fut durement vécue par les marchands castillans qui lui opposèrent tous les arguments possibles, voyant là une *novitas* inacceptable²², ce qui, en termes de fiscalité, revenait à dénoncer une coercition rompant avec les traditions. Mais les États royaux, voulant disposer pour le futur et non simplement régler le passé, voyaient désormais les règlements de paix comme des instruments permettant d'imposer leur souveraineté en engageant le patrimoine des acteurs pour la résolution de leurs propres conflits. Dans la seconde moitié du xv^e siècle, nos archives légifèrent donc pour les temps à venir et non pour les dommages passés. Pour l'appliquer, l'État royal enregistre les lettres envoyées aux officiers : gouverneurs, capitaines, juges royaux, ami-

²⁰ François-André Isambert *et al.*, *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, t. XI (Paris: Belin-Leprieur, 1827), no 141, 283-288.

²¹ Voir ici: Marie-Claire Chavarot, «La pratique des lettres de marque d'après les arrêts du Parlement (xiii^e-début xv^e siècle)», *Bibliothèque de l'École des chartes* 149 (1991): 51-89.

²² Mollat, « De la piraterie sauvage à la course réglementée (xiv^e-xv^e siècle) », 14.

rauté et autorités dans les ports français. En 1497, les mêmes officiers enregistraient les listes d'équipage et d'appel. La croissance des écritures qui en résultait était donc constante : chartes-parties, registres d'équipage, entrées et sorties, livres de bord... L'inflation des exigences documentaires, qui n'a hélas pas toujours laissé de pièces conservées, témoigne d'une forme de bureaucratisation de la matière et d'une surveillance royale des faits survenus en mer.

3.3. L'inflexion royale

Une inflexion profonde en matière de causes maritimes s'engage au xv^e siècle. Le souverain n'était plus sollicité pour confirmer un traité scellé par des villes car, à partir de 1445, c'est le contraire qui se produit. En outre, la Couronne avait innové en 1456, en ajoutant une imposition sur tous les produits importés de Castille. L'idée était vraisemblablement venue de Jacques Cœur et cette taxation avait été affirmée à des mains privées. La paix du roi n'avancait donc pas sans regard sur le trésor royal que l'on désirait alors dégager pleinement des pénibles conséquences financières des violences maritimes. Un nouvel infléchissement peut ensuite être remarqué dans la forme des traités. Les termes pour les contrevenants ont été légèrement durcis jusqu'à l'utilisation soudaine du mot « piraterie » en 1484 et en 1497. « Pirate » était vraiment un nouveau terme en français car ce n'était pas une accusation justifiée par une loi pénale venue par ordonnance et enregistrée en Parlement²³. La piraterie n'existait pas dans le droit pénal français, c'est donc un traité de paix international qui la fit naître, avant que la multiplication des traités bilatéraux ne lui confère une assise internationale acquise auprès des États royaux voisins par la voie diplomatique. En 1484, le Conseil royal y avait clairement invité le Portugal :

« Sur la matière mise en formes, au prochez de l'ambassadeur du roy de Portugal, touchant l'ordre qui semble estre necessaire mectre sur ce que plusieurs des subjectz du roy, en diverses contrées du royaume, se font pirates et se mectent en armes pour faire la guerre sur la mer à tous ceulx qui rencontrent, soient amys ou ennemys du roy, dont plusieurs inconveniens s'en suivent au roy et au royaume, tant parce qu'ilz malcontentent les alyez du roy à qui ilz courent sus, que aussi parce que qu'il convient que bien souvent après lesdites pilleries faictes, que le roy paie la dampnifficacion faicte à ceulx qui sont oppressez »²⁴.

Ce dernier fit bonne suite, sensible aux mêmes arguments de consolidation de la paix à l'avenir et de sécurisation du trésor royal face aux causes maritimes. L'Angleterre suivait en 1497 en acceptant l'entrée de l'accusation pénale nouvelle : « *spoliatores, piratas, et turba navalis non dominantur, qui quidem iudices lites coram eis movendas tam super querelis jam natis et coram dictis oratoribus propositis, quam super quibuscumque etiam jam natis* »²⁵.

²³ Nous renvoyons ici aux observations dans : Prétou, *L'invention de la piraterie...*

²⁴ Adhelm Bernier, *Procès-verbaux des séances du Conseil de régence du roi Charles VIII pendant les mois d'août 1484 à janvier 1485* (Paris: Imprimerie royale, 1836), 226-227.

²⁵ Isambert *et al.*, *Recueil général des anciennes lois françaises...*, XI, no 141, 283-288.

Si les traités avaient été fondés sur des expériences municipales, les décrets publiés par la Couronne dans la seconde moitié du siècle s'en éloignent donc considérablement. La sauvegarde du souverain et la garantie royale ont apporté une nouvelle forme du gouvernement de la mer : une direction royale, une fiscalité propre et une loi pénale, toutes trois visant l'édification d'une paix royale pour les navires.

4. La paix royale des navires

L'objectif recherché par la souveraineté française était « la paix des navires », faite et promue par le roi. Trois raisons principales y avaient conduit : la diplomatie internationale atlantique, la consolidation du droit pénal et la mise en sujétion des gens de mer et des littoraux.

4.1. L'obsession diplomatique

Le rôle clé des relations internationales médiévales n'est pas à sous-estimer. En lieu et place d'un monde de vengeances personnelles et de construction d'un monopole d'État de la violence, les archives montrent avant tout une inquiétude diplomatique autour des causes maritimes²⁶. Ces inquiétudes furent formellement exprimées dans les archives liées au traité de 1484 avec le Portugal. Le conseil royal y déclarait, à propos des délinquants en mer, qu'ils menaçaient la paix du roi ainsi que son trésor. Mais le conseil notait également le caractère sensible de ces actes souverains, désormais si développés et instituant de telles règles de droit qu'ils ressemblaient à s'y méprendre à des alliances en bonne forme :

« Et ont esté oudit conseil aucuns d'opinion que, avant que la publicacion de ladite comunicacion fut faicte, que on devoit advertir le roy d'Espagne, afin qu'il ne pensast que, soubz umbre de ladite comunicacion qui n'est que une simple intelligence, il ne pensast que le roy eust faicte quelque aliance avec le roy de Portugal ou préjudice des anciennes aliances de France et d'Espagne, dont il pourroit estre malcontent et avoir cause de différer de faire l'aliance d'entre le roy et lui »²⁷.

Si le Royaume de France trace une voie réglementaire à travers les traités bilatéraux auprès des structures politiques voisines qui lui ressemblent, il n'ignore pas les difficultés inhérentes à la démarche : la réaction des parties non prenantes. Une fois la décision prise, le conseil royal s'est logiquement inquiété de la réaction des Castillans qu'il convenait d'entretenir dans la paix précédemment signée. La géographie de la paix des navires donc, parce qu'elle était construite royaume par royaume, tarda à émerger d'un long quinzième siècle. Les traités s'ajoutaient aux traités, mais les motifs évoqués demeuraient identiques dans toutes les négoc-

²⁶ Voir : Eduardo Aznar Vallejo, «El mar fuente de conflictos y exigencia de paz», *Edad Media. Revista de historia*, no 11 (2010): 63-89.

²⁷ Adhelm Bernier, *Procès-verbaux des séances du Conseil de régence du roi Charles VIII...*, 226.

ciations : les cours royales étaient remplies d'affaires pendantes sans fin ; la souveraineté royale est menacée par des individus ; le trésor royal est fragilisé. Comme les couronnes anglaise et ibérique avaient les mêmes problèmes, il était possible de trouver une issue, compréhensible pour un gouvernement royal. Cela explique pourquoi il n'a pas été possible de trouver un tel accord, ni avec la Ligue hanséatique, ni avec les Républiques de Gênes ou de Venise. La paix pour les navires était donc une paix des rivages du Ponant.

4.2. L'essor lexical de la piraterie

Jusqu'à la seconde moitié du XV^e siècle, les traités ne stigmatisaient pas les contrevenants, car ils visaient leur retour à bonne obéissance. Le but était la paix, et les termes criminels ruinent cette même paix. Ceci explique les rédactions apaisantes des récoltes de griefs lues dans les traités municipaux. D'une part la procédure contradictoire modérait les qualifications et d'autre part ce n'était l'intérêt de personne de placer un chef d'accusation criminel allant à l'encontre de l'objectif de règlement des conflits passés. Néanmoins, après 1456, la montée des termes de la piraterie construit un nouvel ennemi imaginaire remarquable. Le pirate n'a pas de royaume, pas de seigneur, pas de maison. Il est hors de la sujétion, « non craignant Dieu ». La garantie royale disposée pour l'avenir était évidemment la cause principale d'une telle évolution. Puisque les traités disposaient désormais pour l'avenir, ils pouvaient abattre sur les délinquants la force du droit pénal face à des adversaires qui n'existaient pas encore au moment de la signature, mais dont on imaginait probables les agissements futurs. C'est en cela que l'ennemi était imaginaire, puisque n'existant que fictivement dans l'esprit du rédacteur à la date de sa rédaction.

Dans la France médiévale, ce lexique de la piraterie était apparu pour la première fois, traduit du Latin au Français, à la fin du XIII^e siècle²⁸. Ce sont les avocats bien éduqués et amateurs d'histoires romaines qui les utilisaient pour leurs plaidoiries devant les cours royales²⁹. Toutefois, les cours de justice continuèrent à les qualifier de « larrons » et de « pillards », comme auteurs de blessures, de vols et de pillages jusqu'à la fin du XV^e siècle. Ce qui s'écrivait parfois en plaidoiries ne rencontrait pas encore une qualification réglementaire ayant validé une accusation en piraterie assortie d'une peine. En d'autres termes, nous avons en France un portrait littéraire du pirate, mais pas encore une piraterie articulée par le droit. Il est donc remarquable de considérer que ce sont les efforts diplomatiques et les intentions de paix des navires qui conduisent à la première accusation criminelle pour faits de piraterie, développée par les protocoles des traités internationaux, qui s'insèrent ensuite dans le droit royal. Ce sont bien des actes souverains qui ont créé juridique-

²⁸ La source première est la translation vernaculaire des *Faits des Romains*.

²⁹ Pour des compléments sur cette évolution sur les derniers siècles du Moyen Âge français, voir : Prétou, *L'invention de la piraterie...*, 93 et s.

ment le crime, mais pas des ordonnances classiques. Dans les traités et leurs décrets d'application git donc la source d'une nouvelle approche pénale de la mer que, par rétro diagnostic anhistorique, nous devrions nous garder d'utiliser pour les siècles précédents. Le lexique de la piraterie a aussi son histoire dont les variations traduisent des évolutions exceptionnelles.

4.3. La sujétion des hommes en mer

Le Royaume de France ne règne pas sur les mers, mais sur les Français. Il n'y a pas d'eaux territoriales et les traités ne sont pas une première étape menant à un quelconque droit maritime moderne appliqué sur un espace délimité. Il n'y a pas plus de flotte royale, ce qui explique que la Couronne s'appuie sur les autorités portuaires conventionnelles dans tout le Royaume. Toutefois, en matière maritime, c'est la « frontière » de mer atlantique qui préoccupe les officiers. Louis XI l'avait clairement énoncé en 1464 en avançant qu'il était : « mal obéy le long de la dite mer, qui est contre toute raison et dont il pourroit venir gros inconvéniement à nous et à la chose publique de nostredit royaume³⁰ ». Une ligne ou frontière de mer était donc pensée par la Couronne, ligne sur laquelle elle avait jeté sa juridiction spécifique, l'Amirauté, depuis 1373³¹. C'est également sur ce ressort élaboré *ratione materiae*, pour tout fait venu de la mer³², que l'ordonnance de Montils-Lès-Tours de 1490, relative à la juridiction des sentences de l'Amirauté en faits de prises maritimes, jetait une longue liste d'officiers compétents en ordonnant d'établir :

« lieutenans, juges, procureurs, sergens et autres officiers a l'exercice d'icelle juridiction, et pareillement luy loyse et soit permis exercer icelles jurisdiction et justice a Rouen, Dieppe et Harfleur, Honnefleure, La Rochelle, Bourdeaux, Bayonne et autres lieux et villes de nostre royaume »³³.

Le littoral, cœur de cette élaboration, fut donc saisi avant ses eaux. La liste des lieux démontre une nouvelle fois le caractère atlantique de la sollicitude royale, en raison de l'expérience des conflits liés à la Guerre de Cent Ans (fig. 3). Tandis que le rédacteur en oublie la Méditerranée, il nous rappelle que le Royaume de France est devenu, au XV^e siècle, la puissance maritime qu'il n'était pas un siècle plus

³⁰ Extraits de l'édit d'Abbeville, portant règlement sur la course maritime et la juridiction de l'amiral, juillet 1517. François-André Isambert *et al.*, *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, t. XII (Paris: Belin-Leprieur, 1828), 137-148.

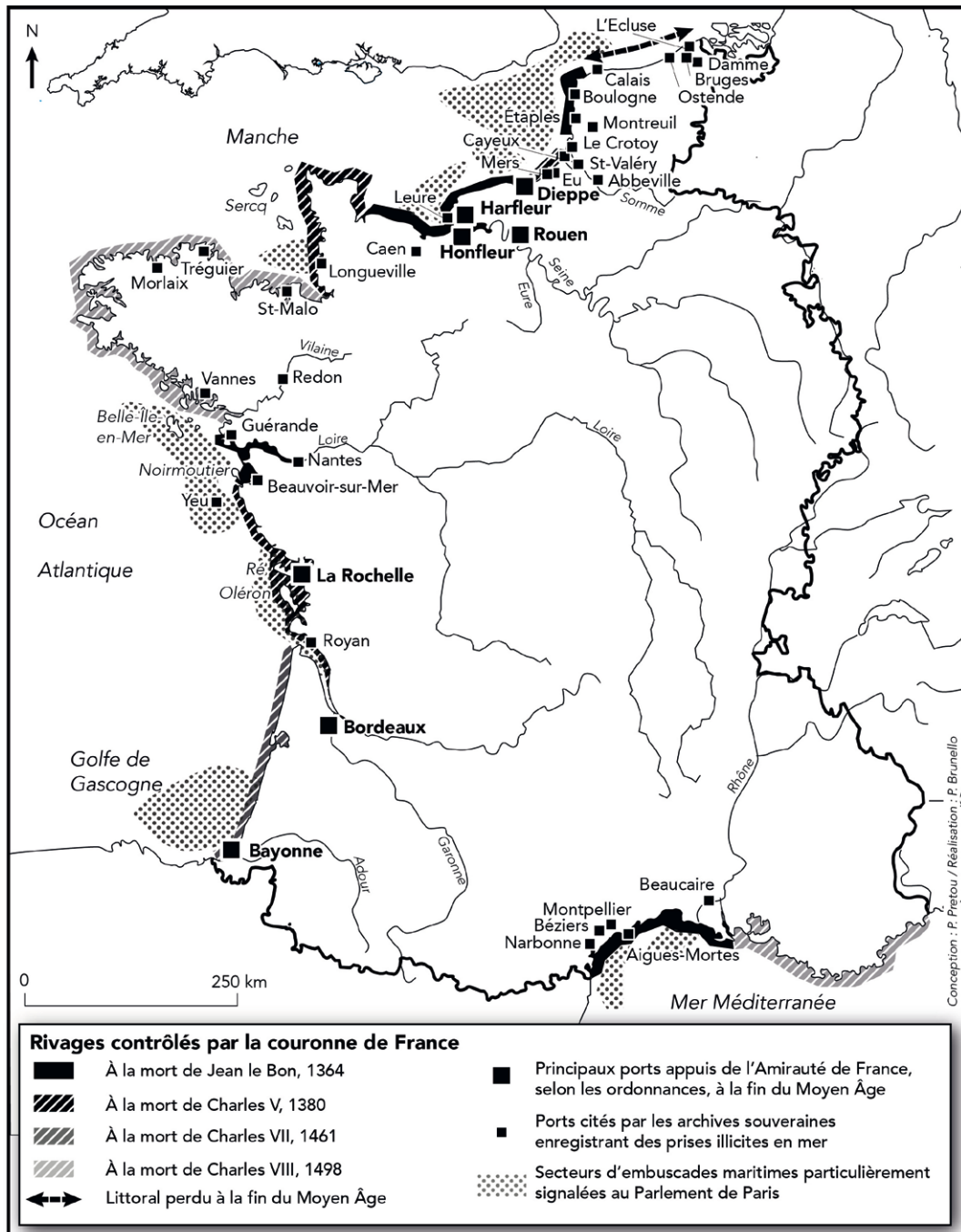
³¹ Sébastien Hamel et Mathias Tranchant, «Le déploiement de l'Amirauté de France à La Rochelle à la fin du Moyen Âge», *Revue d'histoire maritime* 19 (2014), 33-49.

³² La formulation se fait nette dans un mémoire relatif aux prérogatives de l'Amiral vers 1400 : « Quiconques est admiral de France il a le droit de son office, la congnoissance, juridiction et diffinition de tous fais, delitz et contraulx comme pour la guerre, marchandise, pecherie ou aultres choses quelconques advenus par la mer ». Paris, BnF, NAF, 10251, fol. 7v-10, « Droicts et preeminences de l'admiral de France ».

³³ Paris, AnF, X1A 8609, fol. 142.

tôt. C'est l'obéissance des populations littorales conquises qui inquiète alors, plus qu'une seigneurie de la mer qui n'est, à date, pas encore pensée par le Royaume de France. Les efforts de la royauté visaient nettement la mise en sujétion de ces gens qui menacent les traités du roi et qui vivent au plus près du chaos des causes maritimes. Les discipliner : là était l'objectif.

Figure 3. L'expansion de la souveraineté du Royaume de France sur ses littoraux à la fin du Moyen Âge



5. Conclusion

En deux siècles, la médiation royale ne s'est pas seulement construite sur les tentatives de paix initiées par les municipalités pour établir sa concorde. Elle les a, en moins de cinquante ans, radicalement détruites. Les principales causes de ce revirement reposaient sur l'intervention préalable de la Couronne, le droit pénal, et les nécessités diplomatiques sur les côtes atlantiques. Au cœur de cette mécanique résidaient surtout les dispositions pour l'avenir, plutôt que les arrangements venant régler les dommages du passé. Néanmoins, on ne peut suivre Michel Mollat qui y voyait une capture royale des représailles privées, effectuées par l'État moderne. Tout d'abord, nous observons que la Couronne avait bien construit un discours original sur la violence maritime. Un personnage malfaisant surgissait alors au-dessus des mers, qu'il était désormais loisible de blâmer et de punir avant même qu'il n'agisse. En conséquence, la Couronne se devait de former une première force pénale pour se débarrasser de l'ennemi qu'elle avait ici élaboré en droit. Michel Mollat avait déclaré que le droit maritime français avait suivi une voie : « de la piraterie sauvage à la course réglementée ». Nous croyons que c'était en fait le contraire : de l'univers fragmenté des paix portuaires, à la réglementation pénale instituant le crime de piraterie. Les traités de paix des navires, une fois repris en main par la royauté, en avaient été la cause et le berceau. C'est ainsi que la piraterie, comme chef d'accusation, bien que jamais disposée dans les ordonnances royales, vit en réalité le jour dans les traités, bâtis sur le socle des traditions municipales de règlement des conflits et des représailles médiévales en mer.

6. Bibliographie

- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz et Michel BOCHACA. «El mar espacio de sociabilidad de las cofradías pesquera medievales». Dans *Mundos medievales: espacios, sociedades y poder*, 1015-1029. Santander: Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2012.
- AZNAR VALLEJO, Eduardo. «El mar fuente de conflictos y exigencia de paz». *Edad Media. Revista de historia* 11 (2010): 63-89.
- BERNIER, Adhelm. *Procès-verbaux des séances du Conseil de régence du roi Charles VIII pendant les mois d'août 1484 à janvier 1485*. Paris: Imprimerie royale, 1836.
- BOCHACA, Michel. «La diplomatie du roi d'Angleterre au secours des intérêts commerciaux bayonnais: la gestion des relations avec les Castillans et les Portugais à la fin du XIII^e siècle». Dans *Comercio y diplomacia en la Europa atlántica medieval*, édité par Jesús Ángel Solórzano Telechea, Beatriz Arízaga Bolumburu et Louis Sicking, 33-44. Logroño: Instituto de Estudios Riojanos, 2015.
- BOCHACA, Michel. *Voyager par mer au Moyen Âge. Navigations dans le Ponant au XVI^e siècle*. Quintin : Éditions Jean-Paul Gisserot: 2023.

- BOCHACA, Michel et Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU. «Maîtres, marins et propriétaires de navires à Bayonne à travers les ordonnances municipales du début du XIV^e siècle». Dans *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*, édité par Philippe Sturmel, 45-53. Paris: L'Harmattan, 2010.
- BOCHACA, Michel et Beatriz ARÍZAGA BOLUMBURU. «Une association de gens de mer du XIII^e siècle: la *Societas navium Baionensium*». Dans *Entre horizons terrestres et marins. Sociétés, campagnes et littoraux de l'Ouest atlantique*, édité par Frédérique Laget, Philippe Josserand et Brice Rabot, 201-214. Rennes: Presses universitaires de Rennes, 2017.
- BOCHACA, Michel et Laurence MOAL (dirs.). *Le Grand Routier de Pierre Garcie dit Ferrande. Instructions pour naviguer sur les mers du Ponant à la fin du Moyen Âge*. Rennes: PUR, 2019.
- CASADO VITORES, Imanol et Michel BOCHACA. «Une attaque castillane contre le Labourd en 1419: portée militaire et enjeux stratégiques d'une algarde frontalière». *Annales du Midi* 289, n° 1 (2015): 4-44.
- CHAVAROT, Marie-Claire. «La pratique des lettres de marque d'après les arrêts du Parlement (XIII^e-début-XV^e siècle)». *Bibliothèque de l'École des chartes* 149 (1991): 51-89.
- DAUMET, Georges. *Étude sur l'alliance de la France et de la Castille au XIV^e et au XV^e siècle*. Paris: Librairie Émile Bouillon Éditeur, 1898.
- FORD, C. J. «Piracy or policy: The crisis in the Channel, 1400-1403». *Transactions of the Royal Historical Society. Fifth Series* 29 (1979): 63-78.
- FUSARO, Maria, ADDOBATI, Andrea et PICCINNO, Luisa, eds. *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*. London: Palgrave Macmillan, 2023.
- GOYHENECHÉ, Eugène. *Bayonne et la région bayonnaise du XII^e au XV^e siècle. Étude d'histoire économique et sociale*. Leioa : Servicio editorial de la Universidad del País Vasco, 1990.
- HAMEL, Sébastien et Mathias TRANCHANT. «Le déploiement de l'Amirauté de France à La Rochelle à la fin du Moyen Âge». *Revue d'histoire maritime*, 19 (2014): 33-49.
- HEEBØLL-HOLM, Thomas. *Ports, Piracy and Maritime War: Piracy in the English Channel and the Atlantic, c. 1280-c. 1330*. Leiden: Brill, 2013.
- HELD, Otto. «Die Hanse und Frankreich von der Mitte des 15. Jahrhunderts bis zum Regierungsantritt Karls VIII». *Hansische Geschichtsblätter*, 39 (1912), 121-237, 379-427.
- ISAMBERT, François-André et al., *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la révolution de 1789*, t. XI et XII. Paris: Belin-Leprieur, 1827 et 1828.
- KIVIKARI, Urpo. *The Legacy of Hansa: The Baltic Economic Region*. Helsinki: Otava, 1996.
- LIVRE DES ÉTABLISSEMENTS*, Bayonne: Imprimerie A. Lamaignère, 1892.

- MAS-LATRIE, René (de). *Du droit de marque ou droit de représailles au Moyen Âge*. Paris: A. Franck, 1883.
- MOLLAT, Michel. *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Âge*. Paris: Plon, 1952.
- MOLLAT, Michel. «Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen Âge: aspects économiques et sociaux. Position de problèmes». *Hansische Geschichtsblätter*, 90 (1972): 1-14.
- MOLLAT, Michel. «De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIV^e-XV^e siècle)». *Mélanges de l'École française de Rome, Moyen Âge, Temps modernes*, 87, n.° 1 (1975): 7-25.
- MOLLAT, Michel. «Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et la piraterie (XIII^e-XV^e siècles)». *Anuario de estudios medievales* 10 (1980): 743-749.
- PRÉTOU, Pierre. *L'invention de la piraterie en France au Moyen Âge*. Paris: PUF, 2021.
- SICKING, Louis et WIJFFELS, Alain, eds., *Conflict Management in the Mediterranean and the Atlantic, 1000-1800: Actors, Institutions and Strategies of Dispute Settlement*. Leiden: Brill, 2020.