

ORDONNANCE DE COLBERT DE 1681

Edition de 1714 Publiée à Paris chez Charles Osmond

Disponible en fac-similé sur le site de la B.N.F. (serveur [Gallica](#))

PREFACE

Il n'y a point de Peuples, de Rois ni de Princes Souverains, qui n'ayent regardé la Navigation & le Commerce Maritime comme une des principales sources de la richesse & de la félicité de leurs Etats, & comme un moyen également prompt & leur seul pour s'aggrandir & pour se défendre de leurs Ennemis.

Aussi la Navigation et le Commerce de Mer ont-ils dans tous les temps mérité l'attention des Législateurs : Les Romains, eux qui estimoient que l'usage de la mer étoit commun à tous les Hommes, ne laissent pas de faire plusieurs loix à ce sujet, pour établir une espèce de Police qui prévient les inconvéniens qui pourroient arriver de cette liberté commune & générale que la Nature & le droit des Gens avoient donnée à tous les Peuples du Monde, de se servir de la Mer comme d'une chose qui n'avoit point de Maître : tels sont les Titres du Digeste, *Nautae Caupones ; de Exercitoria actione ; de Lege Rhodia ; de Nautico foenore ; Pro derelicto ; de Fluminibus ; de Ripa munienda ; de Rivis ; Ut in flumine publico ; de Naufragio ; Ne quid in flumine publico*, & plusieurs autres : tels sont encore les Titres du Code, *de Comerciis & Mercatoribus ; de Exercitoria actione ; de Nautico foenore ; de Littorum custodia ; de Naufragiis ; de Navibus ; de Naviculariis ; de Nautis ; Negociatores ne militent*, & autres Constitutions faites par les empereurs sur cette matière : ils sçavoient, ces sages & judicieux politiques, qu'il étoit d'une importance infinie pour l'empire Romain qu'il y eut certaines Regles sur la Navigation & sur le Commerce Maritime.

En effet, comme il pouvoit arriver que dans la Navigation des Gens s'attroüperoit pour quelque mauvais dessein, & que sous pretexte de Commerce, ou de servir l'Etat, ils équiperoient des Vaisseaux pour quelque entreprise qui pourroit nuire à l'Etat ou aux Alliez, il étoit de la prudence d'empêcher qu'aucun ne pût équiper de Vaisseaux de Guerre ou Marchands sans la connoissance & le congé des Officiers de Mer ; d'un autre côté pour éviter la confusion & le désordre, le bon gouvernement demandoit de régler la Pesche, & faire une Police générale au sujet des effets échoués & naufragez, sur le commerce maritime, sur les Vaisseaux, sur les Commandans, les Pilotes, les Matelots & autres mariniers servans dans les Navires, sur les Ports, Havres, Rivages & Grèves de la Mer & des Rivières navigables & affluentes dans la Mer, & sur les fonctions & salaires de chacun : il étoit d'un Etat bien policé d'établir des Juges particuliers pour connoître & décider les contestations qui pourroient survenir à cette occasion, & de fixer leurs droits : en un mot il y avoit même une espèce de nécessité de mettre des bornes sur ce qui se pouvoit faire légitimement dans la vaste étendue de la Navigation & du Commerce de Mer.

Les Orientaux pénétrés de cette nécessité ne manquèrent pas dès les premiers commencemens de leur Empire de faire des Règlements pour la Mer du Levant, qui furent dans la suite des temps reçus dans tout l'Orient.

A notre égard, il est difficile de trouver plus anciens vestiges de la Police de la Mer, que ce qu'Eleonor, Reyne d'Angleterre & Duchesse de Guyenne, étant de retour d'un voyage de la Terre-Sainte, fit à ce sujet ; elle donna ordre de dresser le premier projet de certains Jugemens rendus sur la Marine, qui furent intitulés Rôle d'Oléron, du nom de cette île située en

Guyenne, pour servir de Loy dans la Mer du Ponant sur les questions de la navigation, & que son fils Richard, Roy d'Angleterre, & Duc de Guyenne revenant aussi d'un Voyage de la Terre-Sainte confirma et augmenta.

Ces jugemens ne furent pas plutôt rendus publics, qu'on en reconnut l'utilité par la Justice & la Raison dont ils étoient pleins : ce qui fit que les Gens de bien, qui mettoient en Mer, les approuverent, & s'en formèrent des Loix inviolables sur la Navigation ; les François même les reçurent, comme nous le voyons dans le troisième Volume des Ordonnances compilées par Fontanon, au Titre de l'Amiral.

Les Bourgeois de la Ville de Visbuy en l'Isle de Gothland sur la Mer Baltique, dresserent sur ces mêmes Jugemens d'Oleron quelques règlements, qu'ils nommerent les Ordonnances de Visbuy.

En 1597, les Députés des villes Hanzeatiques qui sont Villes Franches & Maritimes de l'Empire, dresserent pareillement sur les Jugemens de l'Isle d'Oleron plusieurs Reglemens sur la Navigation à Lunel ; tant il est vrai que ces Jugemens étoient considerez & estimez.

Plusieurs prétendent que ç'a été sur le modèle de ces trois Pièces que les Suédois, les Danois, les Anglois, les Espagnols, les Vénitiens, les Génois, les Portugais, les Hollandois & plusieurs autres Peuples ont fait leurs principaux Statuts, Reglemens, Coûtumes & Ordonnances sur fait de la Marine.

Nous ne trouvons point de plus anciennes Ordonnances de nos Roys sur la Marine, que celle de Charles VI, donnée à Paris au mois de Décembre 1400.

Louis XI en fit une autre à Tours au mois d'Octobre 1480.

François I en fit deux ; l'une à Abbeville au mois de Juillet 1517 ; & l'autre à Fontainebleau au mois de Février 1543.

Il y en a une de Charles IX donnée à Amboise au mois d'Avril 1562.

Il y en a une autre d'Henri III à Paris au mois de Mars 1584.

Louis XIII d'heureuse mémoire en a fait deux ; la première à Saint Germain en Laye au mois de Juillet 1634 ; la deuxième à Paris au mois de Mars 1635 ; sans parler des autres Edits, Déclarations, Arrêts & Reglemens du Conseil, qui furent rendus pendant le Règne de ce Juste Roy, mais particulièrement dans le temp que le Cardinal de Richelieu étoit Grand Maître, Chef & Sur-Intendant Général de la Navigation & Commerce de France.

Enfin, Louis XIV, notre Auguste Monarque, toujours Grand, toujours Invincible, & toujours attentif à la félicité de ses peuples, pour achever le bonheur de ses Sujets, à qui il venoit de donner la Paix sur la Défaite entière des ses Ennemis & leur procurer l'abondance par la facilité & l'augmentation du Commerce qui se fait par Mer ; & non content d'avoir enrichi les Costes qui environnent ses Etats, de nombre de Ports & de Vaisseaux pour la seureté & commodité des Navigateurs, & d'avoir rendu le Commerce libre & facile par la bonté des Havres, & par la force des Armes, à voulu l'affermir par de bonnes Loix & des Ordonnances inviolables : c'est dans ce dessein que ce sage & judicieux Prince, ne voulant rien laisser à désirer au bien de la Navigation & du Commerce maritime, a fixé pour jamais par son ordonnance du mois d'Aoust 1681 une Jurisprudence, auparavant flotante & incertaine sur la Marine, & principalement sur les Contrats maritimes ; qu'il a réglé la Jurisdiction des Officiers de l'Amirauté, & les principaux devoirs des Gens de Mer ; qu'il a établi une Police admirable dans les Ports, Costes & Rades ; qu'il a mis un ordre incroyable dans la Pesche, & qu'il a prévenu & décidé une infinité de contestations qui arrivoient journellement au sujet de la Marine.

Quoique la plupart des Peuples qui se sont les premiers établis dans les Gaules, ayent été Gens de Mer ; cependant il faut convenir que la Marine n'a pas laissé d'estre négligée en France pendant plusieurs Siècles. L'Histoire nous apprend que dans les premières Guerres Saintes ou Croisades, nos Rois furent obligez d'avoir recours aux Républiques de Gènes & de Pise, & de prendre d'elles des Navires à loüage pour transporter leurs Troupes dans l'Orient ; ce qui

arriva de ce que la Monarchie ayant été démembrée & partagée vers la fin de la seconde Race, les Ducs & Comtes qui gouvernoient les Provinces voisines de la Mer, trouvèrent plus de facilité que les autres à s'en rendre souverains ; ainsi ces Provinces étant séparées de la Couronne, nos Ros songèrent peu à la Marine ; & qu'ils n'ont établi des Commandans pour les Gens de Mer & pour les Vaisseaux, qu'à mesure qu'elles y ont été réunies ; mais à présent la France n'est pas moins florissante par Mer que par Terre, soit par rapport aux Armes, soit par rapport au Commerce.

Comme la Navigation sur les Rivières navigables, affluentes & à l'embouchûre de la Mer, n'est pas moins nécessaire à l'Etat, que celle qui se fait sur la Mer, il est bon d'avertir le Lecteur que cette Ordonnance du mois d'Aoust 1681 doit également servir de Loy aux Commerçans sur ces sortes de rivières , & à ceux qui vont & qui trafiquens sur Mer ; ce qui néanmoins se doit entendre seulement des Rivières navigables, affluentes & embouchûre de la Mer, & non des autres Rivières, telles qu'elles soient, navigables ou non ; car celles-cy ont une Loy particulière, qui est l'Ordonnance du mois d'Aoust 1669 des Eaux & Forests.

Cassiodore Livre 12 *Variarum*, Chap 24 disoit que quoique la Navigation sur les Rivières situées aux embouchûres de la Mer, ne fût pas si dangereuse que celle de la Mer, cependant elle n'étoit pas moins nécessaire & avantageuse aux Etats que la Navigation sur Mer : aussi est-il vray de dire que l'une & l'autre produisent presque les mêmes effets, & qu'elles enrichissent également les Provinces ; & l'expérience nous fait connoître que bien difficilement le grand Commerce s'adonne-t'il aux Villes qui n'ont point de Rivières navigables & affluentes dans la Mer, & Principalement à l'égard des Villes de la Méditerranée ; c'est pourquoy les Bourgeois de la Ville de Bruges en Flandre ont fait une dépense excessive pour dresser & maintenir un Canal ou Rivière Artificielle, qu'ils nomment *La Reyne*, qui fait naviger des Vaisseaux très gros & très considérables, depuis la Mer & l'Ecluse jusqu'à Bruges, à trois lieuës l'un de l'autre ; & au moyen de cette Rivière les Habitans de Bruges ont fait & font encore l'un des plus gros Commerce de l'Europe : c'est pour la même raison que les Bourgeois de Bruxelles font une pareille dépense pour entretenir une Fosse ou Canal artificiel, long de cinq lieuës, qui porte de très grands Navires jusqu'au Fleuve de *Rappelle* ; c'est encore par là que Bayonne conserve son Commerce en entretenant le Boucau Saint Simon & Saint Jude, & les Rivières de l'Adour & la Nive qui se jettent dedans ; enfin la Province de Bretagne a la Loire, la Province de Normandie la Seine, la province de Guyenne la Garonne, le Poitou la Charante ; & presque toutes nos Provinces Maritimes ont des Rivières affluentes dans la Mer Oceane : aussi ces Provinces sont-elles plus riches & mieux accommodées que les autres Provinces du Royaume. C'est la remarque de Salvian en son *Traité de Gubernatione Dei* Liv 7.

Il n'y auroit qu'une seule chose à désirer pour rendre le Commerce de Mer & de rivières navigables dans son premier lustre ; ce seroit de diminuer, pour ne pas dire ôter, les droits excessifs qui se lèvent dans le Royaume sur & à l'occasion de ce Commerce, & qui détournent & dégoûtent les Marchands & les Négocians de leurs entreprises dans la navigation. C'est la réflexion de Cassiodore, lorsqu'il dit que *Avara manus Portus claudit, & cùm digitos attrahit, Navium simul vela concludit ; merito enim illa Mercatores cuncli refugiant qua sibi dispendia esse cognoscunt* ; c'est pourquoy, suivant Rebusse en son traité *de Mercatoribus*, Chopin Liv I *de Domanio*, Tit IX & Mornac *Ad Legem cessante*, au Code *de Commerciis & Mercatoribus*, nos Rois ont toujours eu une attention particulière pour soulager & soulager & exempter ce Commerce de droits exorbitans : telle a été la conduite du Roy Jean en 1355, de Louis XII en 1499, de François I en 1531, de François II en 1559, de Charles IX en 1570, d'Henri III en 1584, d'Henri IV en en 1606, de Louis XIII en 1634 & 1635 & de notre admirable Monarque, qui n'a cherché dans toutes les occasions & autant que les Affaires de son Royaume le permettoient, qu'à soulager la Navigation & le Commerce Maritime.

Il y a encore une réflexion à faire sur la Navigation qui se fait sur les Rivières Navigables & affluentes dans la Mer ; on veut dire qu'il ne faut rien laisser dans ces grandes Rivières, qui puisse empêcher & faire aucun obstacle à la Navigation ; tels sont les Moulins, Pescheries & autres choses de cette qualité, qui sont autant d'usurpations sur le droit public, & contraires au bien général & à la liberté naturelle, qui ne peuvent jamais recevoir d'atteinte par la longueur des temps, telles quelle soit, ni par le titre spécieux de la prescription, ou pour mieux dire, par usurpation ; ce fut dans cette vûë que Jean des Ursins, que le Roy Charles VI avoit d'Avocat au Parlement fait Prévôt des Marchands de la Ville de Paris, fit détruire & démolir à mainforte en une seule nuit tous les Moulins qui étoient sur la Rivière de Seine, avec leurs Escluses & Chaussées ; entreprise, dit Pasquier au Livre 5 de ses recherches, Chap 36 qui fut trouvée hardie, en ce que ce Magistrat l'avoit faite sans avoir gardé aucunes mesures pour les Propriétaires & Possesseurs de ces Moulins, mais qui ne laissa pas de réussir à l'avantage du bien public par rapport à la Navigation, qui en devint plus libre & plus commode ; aussi étoit-il défendu pour cette raison chez les Romains de faire aucun Edifice sur le bord des Rivières Navigables, qui pût empêcher la Navigation ; c'est la disposition de la Loy I ff *de Fluminibus*, & de la Loy unique, ff *Vt in Flumine publico navigare liceat*.

Nous avons une ancienne Ordonnance del'année 1415 qui fait les mêmes défenses, Article I, II, & III.

L'Ordonnance qui fait l'objet de nos observations, a mis la dernière main à toute cette police ; de manière que la Navigation tant sur Mer que sur les Rivières Navigables, n'est pas de nos jours moins seure que facile.

Au surplus tout mon dessein dans cet ouvrage, a été l'exemple de Monsieur Bornier sur les Ordonnances de 1667, 1669, 1670, & 1673, de faire une juste Conférence de l'Ordonnance de la Marine d'Aoust 1681, avec les anciennes Ordonnances de nos Rois, la Jurisprudence Romaine, & les reglements sur cette matière : J'ay mis chaque Article dans son jour ; j'en ai fait l'explication suivant le sens litteral & l'esprit de chaque disposition ; j'y ai même mêlé, quand l'occasion s'en est présentée, & sans m'écarter de mon sujet, quelques traits de Littérature & d'Histoire ; mais sur tout j'y ai observé tout l'ordre & toute la netteté possible ; & voilà quel a été mon dessein dans cet ouvrage.