

QUELQUES ASPECTS DU RISQUE MARITIME DANS LE RESSORT DE L'AMIRAUTÉ DE LORIENT AU XVIII^e SIÈCLE

Sylvain Coindet

Doctorant en Histoire moderne

Université de Bretagne-Sud

CERHIO CNRS UMR 6258

Université Européenne de Bretagne (UEB)

sylvain.coindet@gmail.com



Les accidents maritimes sont aujourd'hui au cœur de toutes les problématiques liées au monde de la mer. Qu'il s'agisse de la résurgence de la piraterie, des naufrages, des accidents à bord, les mots « sauvetage » et « prévention » s'imposent autant comme des sésames que des vœux pieux d'une sécurité toujours imparfaite.

A plus de deux siècles d'intervalle, le littoral lorientais fut le théâtre de nombreux accidents relevant tout autant d'erreurs humaines, de conditions météorologiques défavorables, que de cette fatalité, si bien résumée dans l'expression « fortune de mer ».

Par une lettre patente du 12 avril 1782, un siège d'amirauté est créé à Lorient par détachement du siège de Vannes. Situé entre la rivière de la Laïta et la rivière d'Étel, son ressort¹, englobe également l'île de Groix dans une juridiction qui n'aura qu'une dizaine d'activités.

Au titre de cette juridiction d'exception, l'amirauté possède une compétence sur l'ensemble des matières maritimes, à l'exception de celles relevant des navires du Roi. Ses officiers ont également compétence sur ce que l'on nomme aujourd'hui le « domaine public maritime », défini dans l'Ordonnance de la Marine de 1681 de la manière suivante :

Sera réputé bord et rivage de la mer, tout ce qu'elle couvre et découvre pendant les nouvelles et pleines lunes, et jusques où le grand flot de mars se peut étendre sur les grèves².

Cette compétence étendue implique également une extension de sa sphère d'activité aux matières non maritimes se produisant sur le littoral. Aussi, ses officiers doivent juger de nombreuses « affaires » se produisant sur les grèves et totalement étrangères au monde de la mer.

¹ Son aire géographique de compétence.

² Ordonnance de la Marine de 1681, Livre IV, Titre VII, Article 1^{er}.

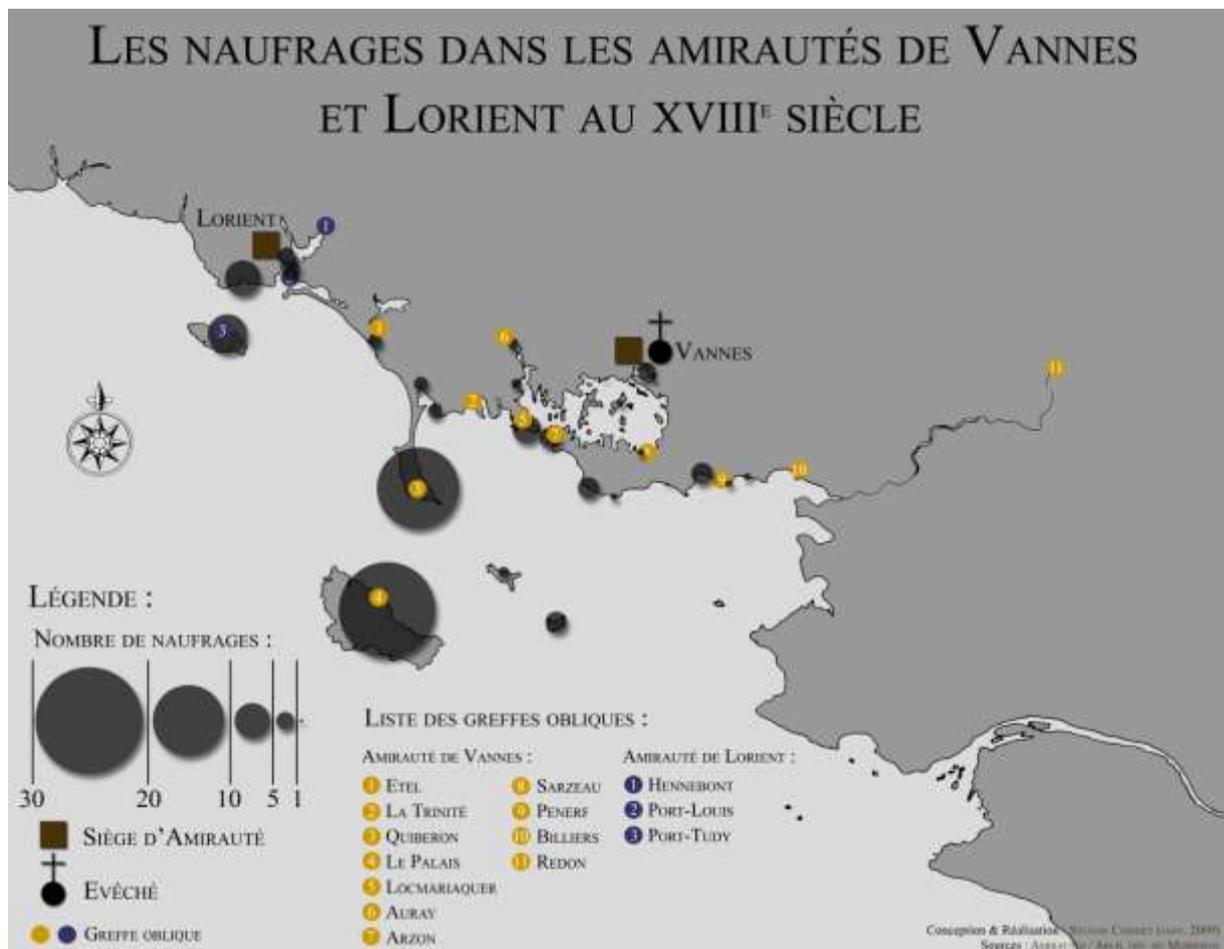
Au travers des naufrages, des avaries, des pertes d'ancre, des levées de cadavres, ce sont tous les éléments relevant d'un « risque maritime » qui s'égrènent au fil des archives. Mais au-delà de ces événements, c'est aussi la physionomie du commerce d'un grand port comme Lorient qui se dessine. Enfin, la source utilisée, à savoir les archives de l'amirauté, suggère la présence de l'état monarchique sur le rivage et son renforcement au XVIII^e siècle.

Les naufrages

Les « naufrages », les « bris », les « fortunes de mer » sont autant de mots que l'on peut classer sous le même vocable et qui cristallisent l'importance d'un phénomène à l'époque moderne. Importance effective par la perte de centaines de navires sur les côtes de la Bretagne au XVIII^e siècle, mais également importance symbolique du naufrage en tant qu'anéantissement et disparition du navire et de son équipage.

Les archives de l'amirauté de Lorient ne conservent pourtant, pour la période 1782-1791, que la trace de treize naufrages.

Carte I : Les naufrages dans les amirautés de Vannes et Lorient au XVIII^e siècle



Pour l'ensemble du XVIII^e siècle, on ne retrouve sur ce territoire (délimité par la rivière d'Étel à l'est et la Laïta à l'ouest) que 35 sinistres, c'est-à-dire près de dix fois moins que l'amirauté de Cornouaille (337 naufrages). Ramené à l'échelle du Morbihan, le phénomène paraît également marginal (voir carte I), avec des pertes se concentrant sur Belle-

Île et la presqu'île de Quiberon³. Il faut sans doute y voir là des côtes plus hospitalières que celles du Finistère et des lieux de refuge plus nombreux à l'image de la rade et du port de Lorient.

Les paroisses de Ploemeur et de Groix, avec respectivement dix et onze naufrages, sont les plus propices à ces accidents.

Ce faible nombre peut aussi s'expliquer par d'autres facteurs. L'amirauté n'a de compétence en la matière que sur les navires de commerce, les navires du Roi fréquentant le port de Lorient sont donc absents de cet inventaire. Le nombre de naufrages déclarés n'est pas nécessairement représentatif du nombre de naufrages effectifs. La *poussière navigante*, des petites barques de pêche et de cabotage, échappe le plus souvent aux amirautés, les frais de justice étant supérieurs à la valeur des effets à sauver. Enfin, les navires faisant naufrages en mer et périssant corps et biens ne font pas l'objet de recherches de la part d'une institution qui ne dispose même pas d'une barque ou d'une chaloupe pour l'exercice de son activité.

Une fois ces éléments établis, il convient d'identifier les types de navires faisant naufrage aux abords de Lorient. La ville, port de la Compagnie des Indes, est au cœur d'un intense trafic à l'échelle européenne et mondiale, où se croisent à la fois des navires d'Europe du Nord fournissant le chantier de construction navale, les riches navires de la Compagnie des Indes et les « paquebots » américains faisant la liaison entre des villes comme New-York et le port breton.

Le naufrage du navire « Le Verger » en janvier 1774 sur la côte de Gâvre en est le parfait exemple⁴. Le bâtiment, originaire de Nantes, revient de Port-au-Prince chargé d'une cargaison composée de 604 barriques de sucre brut, 60 barillages de café, 8 barriques d'indigo et 2 ballotins de coton. Lourd navire de 300 tonneaux monté par 39 hommes d'équipage et commandé par Jean-Baptiste Cotton du Croisic, le navire se présente le 17 janvier 1774 dans la rade de Lorient pour gagner Port-Louis, destination finale de son voyage. Le capitaine embarque alors deux pêcheurs rencontrés dans la rade, dont la seule compétence avérée semble être le fait d'être reconnus par un des matelots du bord comme ayant déjà fait rentrer un bâtiment dans le port. Contrarié par les vents et la délicate manœuvre d'un roulier de 300 tonneaux, le navire va talonner sur « les errants » avant de se relever et de venir s'échouer sur la côte de Gâvres.

Au-delà de l'accident, cet exemple marque le danger essentiel de Lorient et de sa rade, à savoir l'atterrissage des navires et la navigation entre la citadelle de Port-Louis et la rade de Lorient. Au-delà du naufrage tel qu'on l'envisage, c'est-à-dire comme la somme de conditions météorologiques et de circonstances dramatiques entraînant le navire en quelques instants à sa perte ; il faut aussi considérer l'accident dans ses formes les plus anachroniques. Ainsi, le navire « Les Etats-Unis » de Lorient, baleinier de 360 tonneaux, fit naufrage sur l'île Saint Michel le 27 octobre 1791 à quatre heures du matin alors qu'il se trouvait en rade de Penmané. Levant l'ancre après avoir embarqué des vivres et de l'eau, c'est l'absence de vent qui conduit à sa perte totale, le coût du seul renflouement étant estimé à plus de 30 000 livres⁵.

³ Pour les amirautés de Vannes et Lorient, pour une période comprise entre 1694 et 1791, on trouve la trace de 220 naufrages dont l'amirauté eut connaissance, ce qui ne se veut pas un comptage objectif de l'ensemble des pertes.

⁴ Arch. dép. du Morbihan. Amirauté de Vannes : 9 B 221.

⁵ Arch. dép. du Morbihan. Amirauté de Lorient : 10 B 58.

Ces deux exemples montrent bien que les circonstances du naufrage peuvent varier et ne pas relever de cette dramaturgie de la mer si souvent utilisée dans la peinture du XIX^e siècle. Bien plus encore, le naufrage n'est pas forcément l'élément terminal d'un aléa maritime. Les navires subissant des dommages parviennent bien souvent à rallier leur destination ou un port d'escale pour effectuer des réparations.

Les avaries

Les archives du siège de Lorient gardent la trace d'au moins 206 navires ayant connu une avarie et ayant fait procéder par les officiers d'amirauté à une expertise auprès de ce qui n'était pas encore un « bureau enquête accident ».

Concernant les avaries, l'Ordonnance de la Marine de 1681 considère que :

Toute dépense extraordinaire qui se fera pour les navires et marchandises conjointement ou séparément, & tout dommage qui leur arrivera depuis leur charge et départ jusqu'à leur retour et décharge, seront réputés avaries⁶.

Au-delà de cette définition, le titre consacré à cette matière distingue de manière assez complexe, les « avaries grosses et communes » des « avaries simples et particulières ». L'élément à retenir étant que, selon cette détermination, les frais d'avarie sont à la charge de l'armateur ou du propriétaire de la cargaison, individuellement pour les avaries simples ou conjointement pour les avaries grosses.

Dans près de deux cas sur trois, ces atteintes à l'intégrité de la cargaison et/ou du navire ont lieu hors des littoraux bretons. La déclaration d'avarie apparaît comme une manière pour le capitaine de déclarer préventivement avant le déchargement une altération possible de la marchandise, en l'attribuant le plus souvent à des circonstances de navigation délicates. La déclaration a valeur de garantie pour les deux parties, qu'il s'agisse de l'armateur ou du négociant.

Ces expertises prennent la forme de « visites » de navires et de cargaisons au moment du déchargement. Les officiers d'amirauté étant des juristes, ce sont des constructeurs de navires, des capitaines de la Compagnie des Indes ou des négociants qui procèdent à cette vérification, donnant au terme de longs rapports qui décrivent les dommages, l'estimation des sommes perdues ou des sommes à engager pour « bénéficiaire » ces marchandises.

Suite à ces rapports, l'amirauté détermine si le paiement de ces frais est individuel (avarie simple) ou collectif (avarie grosse et commune) et quelle somme chacune des parties devra verser au titre de ces avaries. Ce montant se calcule sur la base de la valeur de chaque marchandise et/ou du navire par rapport à un taux en pourcentage. Le montant des pertes est alors ramené à une contribution proportionnelle à la valeur du bien supportant ces frais.

Au-delà de ces procédures complexes, se résumant bien souvent à des tableaux dont il est difficile d'analyser l'ensemble des aspects, c'est le commerce maritime de la ville de Lorient qui se dessine.

Ces procédures permettent en effet de dresser une cartographie de l'origine et de la composition des cargaisons arrivant à Lorient ou y effectuant une escale.

⁶ Ordonnance de la Marine de 1681. Livre III, Titre VII, Article 1^{er}.

Cette carte montre bien l'intégration du port de Lorient dans une économie monde à la fin du XVIII^e siècle et avec une ville qui entretient des relations à la fois avec l'Europe du Nord pour l'ensemble des approvisionnements en chanvre et en bois, matériaux essentiels à la construction des navires, ou encore avec des destinations plus lointaines, qu'il s'agisse des Etats-Unis, avec lesquels un actif trafic dans le transport du tabac se fait. Bien entendu, l'espace de l'Océan Indien concentre, avec les activités de la Compagnie des Indes et la possibilité pour des navires ne dépendant pas de ses armements de commercer avec les comptoirs français, une grande part de l'activité du port, les seules îles de France et de Bourbon représentent 37 navires sur les 206 déclarant une avarie.

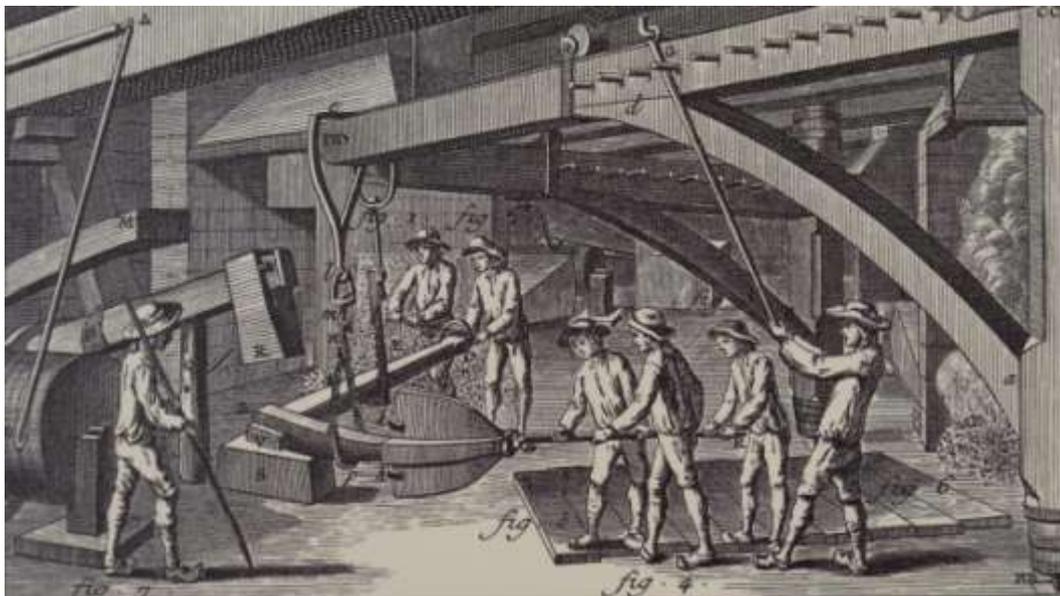
A titre indicatif et afin de valider notre démarche, il faut indiquer que près de 80% des navires effectuant cette déclaration avaient Lorient comme port de destination finale. Il ne s'agissait donc pas pour eux d'une escale technique interrompant le voyage.

Les avaries, tout comme les naufrages, constituent la partie immergée des accidents maritimes ; il convient à présent de plonger dans le fond des océans au propre comme au figuré pour aborder la question des *mainlevées d'ancre*.

Les mainlevées d'ancre

Les ancres sont, au XVIII^e siècle, les plus grosses pièces métalliques forgées en Europe. L'Encyclopédie de Diderot et D'Alembert y consacre plusieurs planches, notamment sur la manière de joindre « les pattes » des ancres. On comprend dès lors combien ces mouillages sont précieux aux navires de commerce et combien la perte de ceux-ci peut entraîner des retards et des frais dans les voyages par voies maritimes.

Figure I : Encyclopédie Diderot et d'Alembert⁷



Afin d'éviter la perte totale de ces ancres et pour favoriser leur relèvement, l'Ordonnance de la Marine indique que :

⁷ Encyclopédie Diderot et d'Alembert, *Marine, forge des Ancres*, Planche X (détail).

*Les ancres tirées du fond de la mer, qui ne seront point réclamées dans deux mois, après la déclaration qui en aura été faite, appartiendront entièrement à ceux qui les auront pêchés*⁸.

Cette rétribution en nature va être à l'origine d'une activité désignée dans les sources sous le terme de « pêche aux ancres » et où les chaloupes de la petite pêche côtière vont remonter, grâce à leurs filets, les mouillages perdus en mer. Les archives départementales du Morbihan conservent la trace d'au moins 550 mouillages récupérés de cette manière.

Si la zone comprise entre Belle-Île et la rade de Quiberon concentre près des trois quarts de ces prises, le territoire maritime de l'amirauté de Lorient conserve une trentaine de procédures pour tout le XVIII^e siècle.

Ce faible nombre de mouillages au regard de l'importance du port de Lorient pose question. Deux réponses peuvent être apportées pour expliquer cette faiblesse des sources. La première concerne le grand nombre d'ancres retrouvées en baie de Quiberon. Cette zone est en fait utilisée au XVIII^e siècle comme une escale par les navires au long-cours en attente d'un pilote. Les conditions météorologiques défavorables peuvent alors conduire les navires à abandonner leurs ancres. Concernant la rade de Lorient, l'explication pourrait tenir par l'existence au sein du port de « pilotes professionnels », les pilotes lamaneurs chargés de faire entrer et sortir les navires au port de Lorient. Une des tâches de ces pilotes évoquée par l'Ordonnance de la Marine est la suivante :

Enjoignons aux lamaneurs de visiter journallement les rades des lieux où ils seront établis, de lever les ancres qui y auront été laissées et d'en faire vingt quatre heures après leur déclaration au greffe de l'amirauté⁹.

Les archives ne gardent pas la trace des mouillages ayant été relevés par ces *pilotes entretenus*. On peut donc supposer que la rade de Lorient n'était pas exempte de mouillages abandonnés mais que les pilotes de la ville s'acquittaient correctement de leur office. De la même manière, pour le port de Vannes, on ne trouve aucune trace d'un quelconque mouillage relevé dans les archives.

Les centaines d'ancres relevées le furent donc par des pêcheurs trouvant fortuitement ou non ces pièces métalliques et ce, dans une logique d'un intérêt partagé entre les gens de mer et l'Amirauté. L'article de l'Ordonnance de la marine précise en effet que, sauf réclamation dans les deux mois suivant la découverte de l'ancre, celle-ci devient la propriété de son inventeur. Si la réclamation est faite, il perçoit malgré tout le tiers de la valeur du mouillage.

A titre d'exemple, le 31 mars 1783, des pêcheurs de la paroisse de Riantec ont *tiré de la mer une ancre de 1200 livres sans aucune marque atalinguée à un câble d'environ douze pouces de 120 brasses de longueur presque neuf et sans aucune marque distinctive*¹⁰. La découverte se fit dans les coureux de l'île de Groix. Après une déclaration auprès du greffe de l'Amirauté à Port-Louis, l'ancre fut déposée dans l'anse de Sainte-Catherine, le câble étant mis en sécurité dans la cour du couvent. Cette exposition visait en fait à faire connaître cette découverte. Au terme des deux mois, le mouillage fut donné en totalité à ses inventeurs.

Une telle pratique se multipliant, on peut penser qu'elle alimente un marché de l'occasion des ancres qu'il est difficile de percevoir. Quelques indications nous permettent

⁸ Ordonnance de la Marine de 1681. Livre IV, Titre IX, Article XXVII.

⁹ Ordonnance de la Marine de 1681. Livre IV, Titre III, Article XV.

¹⁰ Arch. dép. du Morbihan. Amirauté de Lorient : 10 B 40 / ancre n°1. Extrait d'une demande de mainlevée.

toutefois de supposer que les capitaines en escale venaient souvent se fournir auprès de ces pêcheurs passés maîtres dans l'art de récupérer ces lourdes pièces¹¹.

La pêche n'est toutefois pas toujours aussi miraculeuse, et bien souvent, ce sont des cadavres qui sont découverts en mer et sur les grèves.

Les levées de cadavres

Sous cette dénomination, sont regroupés les découvertes de cadavres le long du littoral ou en mer, qu'il s'agisse de noyés ou de tout autre victime, attendu que l'amirauté a compétence sur la frange bordière comme en mer :

Feront la levée des corps noyés et dresseront procès-verbal de l'état des cadavres trouvés en mer, sur les grèves ou dans les ports ; même de la submersion des gens de mer étant à la conduite de leurs bâtiments dans les rivières navigables¹².

Ce sont plusieurs dizaines de corps qui sont ainsi retrouvés sur le littoral du ressort de l'amirauté de Lorient. La cartographie de ces découvertes macabres permet de mettre en évidence deux éléments intéressants. Le premier d'entre eux est la répartition entre les décès relevant des naufrages et ceux relevant d'autres causes. Les noyades en cas de naufrage se répartissent plutôt sur le littoral avec quelques lieux symptomatiques à l'échelle du Morbihan comme la côte quiberonnaise, Groix et la frange bordière de la paroisse de Ploemeur. Le deuxième élément intéressant concerne l'intérieur des rades qui, bien que constituant une protection pour les navires, ne semble pas constituer un asile pour les gens de mer et les populations du littoral. Nombre de noyades ont en effet lieu dans la rade de Lorient et bien évidemment à l'échelle du Morbihan dans le Golfe du même nom. On trouve pour ces deux espaces des décès relevant du renversement de bacs de passage ou de tentative d'évasion de la part de marins anglais.

Plus surprenant, on assiste à des noyades de gens de mer, qui se sont jetés à l'eau sciemment. C'est le cas d'un matelot d'un navire d'Ostende, « Les deux Sœurs », qui après avoir touché deux mois de solde d'avance, et profitant de la nuit, se jette à l'eau alors que son bâtiment se trouvait en rade de Penmané au mouillage, le capitaine ayant interdit à son équipage de se rendre à terre pour éviter toute désertion. Dissimulant ses deux mois d'avance dans un mouchoir noué autour du cou, l'infortuné matelot ne parvint jamais à gagner le bord. Le procès-verbal des maîtres chirurgiens mandés par l'amirauté permet de mieux comprendre ce tragique destin :

Nous avons jugé que la cause de la mort précipitée du cadavre avait été produite pour avoir été suffoqué par l'eau et que l'engorgement de sang qui s'est trouvé dans la poitrine avait été occasionné par la pression du mouchoir et son fardeau à la trachée artère n'ayant reconnu aucun autre accident¹³.

Au-delà du caractère incongru de ce décès, il faut observer que bien souvent la mort intervient dans des circonstances encore plus étonnantes. La majorité des gens de mer à cette époque ne savent pas nager, et les accidents sont donc nombreux jusque dans les ports où

¹¹ Arch. dép. du Morbihan. Amirauté de Vannes : 9 B 160 / ancre n°332. 1^{er} mars 1773. Extrait d'une demande de mainlevée : René Gouzer, maître de chasse-marée de Locmariaquer fait observer dans sa demande de mainlevée qu'il souhaite vendre l'ancre qu'il a sauvé à un capitaine de navire bordelais *qui en a grand besoin*.

¹² Ordonnance de la Marine de 1681. Livre I, Titre II, Article VIII.

¹³ Arch. dép. du Morbihan. Amirauté de Lorient / 10 B 63. Levée de cadavre : 6 août 1782.

nombre de marins trouvent la mort en glissant sur une planche joignant le navire et le quai ou en allant vaquer à quelque élimination naturelle¹⁴.

Les levées de cadavres, dans une logique de recherche sur les accidents maritimes, sont également l'occasion de percevoir les dangers d'activités sur lesquelles on dispose de très peu d'informations. Le naufrage des petites barques de pêche n'est ainsi que rarement mentionné dans les sources. Abusivement, on considère souvent que la connaissance de leur zone de pêche les éloigne de ces dangers. Les levées de cadavres nous permettent de voir qu'il n'en est rien.

Ainsi, Vincent Jego, Bertrand Lamo, Louis Guiberic et Paul Le Clouerec, tous quatre, maître et matelots sur une chaloupe de pêche, disparurent le 28 décembre 1696 dans les coureux de Groix. Les cadavres de deux d'entre eux furent retrouvés deux mois plus tard le 11 mars 1697 sous la batterie de Loqueltas et la pointe de Roquesten près de Larmor. Les deux veuves ne purent identifier les dépouilles de leurs maris qu'à leurs seuls vêtements *parce qu'ils étaient mangés par les poissons et tous pourris et corrompus*¹⁵.

Éléments tragiques, les levées de cadavres de l'époque moderne ressurgissent régulièrement dans l'actualité à la faveur de la découverte d'ossements enterrés à même la grève et qui ressortent après des mouvements du littoral. En effet, les marins qui n'étaient pas, selon la formule consacrée, *catholiques apostoliques et romains*, voyaient la grève sur laquelle ils avaient trouvé la mort se transformer en dernière demeure¹⁶. Les hardes (c'est-à-dire les vêtements) de ces hommes et de ces femmes, quelle que soit leur religion, étaient données aux personnes ayant fait ces macabres découvertes. Il s'agit là d'une survivance de coutumes médiévales intégrées à la grande ordonnance de Colbert, une des dernières survivances du droit d'épave, abusivement attribuée par nombre d'historiens à des populations locales comme une forme de pillage légal.

Il n'est pas rare aujourd'hui encore de découvrir des ossements datant de cette période et affleurant sur certaines plages. Ces découvertes ne révèlent jamais d'autre matériel archéologique que les ossements rassemblés dans ces tombes improvisées. Encore une fois et de manière abusive, on considère qu'il s'agit de victimes de pilliers de cadavres, voire d'assassins, alors même que ce ne sont que les restes de marins de « catholicité douteuse ».

Si on ne doit pas voir là de dessein criminel, il n'en est rien pour tout ce qui concerne les procédures du même nom. Sous ce vocable de *procédure criminelle*, apparaissent tous les éléments relevant de l'amirauté en tant que tribunal de justice.

Les procédures criminelles

Le panel des crimes est aussi vaste que la compétence de l'amirauté. On retrouve donc les inévitables pillages de navires mais aussi la criminalité à bord des bâtiments, qu'il s'agisse de meurtres, de bagarres ou d'autres déprédations commises durant la navigation.

On y trouve également des affaires qui n'ont rien à voir avec le monde maritime mais qui se sont produites sur le littoral. C'est le cas pour les duels, où bien souvent à la suite de la découverte d'un cadavre sur le littoral ayant une plaie caractéristique d'une lame, une instruction se met en route après la levée de cadavre pour tenter de retrouver l'auteur du crime, le duel étant bien entendu interdit.

¹⁴ Arch. dép. du Morbihan. Amirauté de Vannes / 9 B 213. Noyade d'un mousse inconnu : 30 septembre 1750.

¹⁵ Arch. dép. du Morbihan. Amirauté de Vannes / 9 B 255. Levées de cadavres de Vincent Jego et Bertrand Lamo : 11 mars 1697.

¹⁶ Ordonnance de la Marine de 1681. Livre I, Titre II, Article XXXIV.

Certaines procédures sont spécifiques aux accidents maritimes, notamment lorsqu'il s'agit de baraterie ou de déterminer si le navire ayant fait naufrage était ou non en état de naviguer.

Ce sont donc toutes les échelles de la criminalité qui sont instruites par l'amirauté. La procédure consacrée à Jean Peré en septembre 1784 est ainsi représentative de la criminalité des rades. Matelot à bord d'une barque faisant la liaison entre Port-Louis et Lorient, l'homme se retrouve jeté à l'eau par le maître du bord, après que celui-ci lui a reproché une mauvaise manœuvre. Témoin de la scène sur le rivage près du moulin de Keroman, un employé des Fermes du Roi déclare avoir entendu le maître dire *qu'il n'y avait pas de coquin dans sa famille et qu'il n'en souffrirait pas dans son bateau*¹⁷. Blessé, l'homme parvient malgré tout à gagner le rivage. La procédure, malheureusement incomplète, ne dit pas si ce maître taciturne et violent fut condamné, le procès se bornant à l'audition de tous les acteurs de l'affaire.

Élément incontournable des grèves bretonnes, les pillages de navires naufragés sont l'occasion de voir sur le littoral l'ensemble de la population d'une paroisse autour d'un événement et d'analyser les réactions de chacun face à cette « aubaine ». Les pillages de navires dans le ressort de l'amirauté de Lorient sont rares. A cela sans doute une explication très simple. On se trouve dans une zone proche d'un grand port où sont stationnés de nombreux soldats et où plusieurs institutions sont tous les jours présentes sur le littoral. Il est donc plus difficile de s'adonner au pillage dans la mesure où les autorités sont plus rapidement sur les lieux des sinistres. Malgré tout le pillage de « La Marguerite », une gabarre nantaise de 30 tonneaux, fait exception¹⁸. Faisant naufrage à la pointe du Talud avec à bord une cargaison de bois, celle-ci est entièrement pillée, de telle sorte que le lendemain plus aucun effet du bâtiment ne paraît sur la côte. Toutefois, l'information menée par l'amirauté ne permet pas de découvrir l'identité des pilleurs. Il faut également supposer que la faible valeur de la cargaison et d'un modeste navire de 30 tonneaux n'engagea pas l'amirauté à instruire une procédure coûteuse et dispendieuse au regard de ce faible butin.

Les populations du littoral, ces pilleurs, ces *cotoyeurs*, selon des formules consacrées, ne sont toutefois pas les seuls à profiter indûment de ces accidents. A ce titre, le commis-greffier de Port-Louis, Charles Perron, est accusé en 1774 d'avoir dérobé dans un coffre, qui aurait été forcé par deux employés des Fermes du Roi, une montre. Le greffier déclare avoir voulu mettre en sécurité l'objet mais l'avoir égaré sur le chemin du retour. Le même greffier est également accusé, lors d'un autre naufrage d'avoir contraint les parents de deux jeunes pilleurs à lui payer une somme d'argent pour éviter toute poursuite. Dans les deux cas, l'homme fut renvoyé hors-procès malgré la véhémence des mémoires du procureur du Roi de l'Amirauté de Vannes.



Si le ressort de l'amirauté de Lorient n'apparaît pas comme étant une zone de danger pour les navires du commerce européen, la brièveté de son activité permet malgré tout de mettre en lumière l'activité du port de la Compagnie des Indes, et plus généralement du négoce maritime de la ville engagé dans cette première internationalisation des échanges. L'accident, envisagé dans toutes ses dimensions, permet de ne pas se limiter à une dramaturgie de la pleine mer et du rivage.

¹⁷ Arch. dép. du Morbihan. Amirauté de Lorient / Procédure criminelle : 10 B 64. 28 septembre 1784.

¹⁸ Arch. dép. du Morbihan. Amirauté de Lorient / Procédure criminelle : 10 B 64. Pillage du navire naufragé « La Marguerite » de Nantes.

À travers des éléments du risque maritime, ce sont les gens de mer, qu'il s'agisse des « pilotes lamaneurs », des pêcheurs, des capitaines de navires et matelots, qui apparaissent, tantôt en tant que victimes, tantôt en tant qu'acteurs d'une sécurité embryonnaire. Il ne s'agit pas tant de prévenir les accidents que de pourvoir à la sauvegarde des éléments retirés du fond de la mer à l'image des ancres. L'amirauté ne joue pas le rôle d'un « bureau enquête accident » avant l'heure, mais celui d'une institution composée de juristes tranchant des contentieux commerciaux avec pour base légale, l'Ordonnance de la Marine de 1681.

L'image du naufrage ne saurait se résumer à la seule dichotomie *nauffrage/pillage* et les éléments retirés des archives permettent de broser le portrait d'évènements, qu'il s'agisse de naufrages ou d'avaries, dont l'encadrement juridique dépoussière le mythe d'un littoral laissé aux seuls naufrageurs.

