



HAL
open science

Naufrages et accidents maritimes dans l'amirauté de Cornouaille au XVIIIe siècle

Sylvain Coindet

► **To cite this version:**

Sylvain Coindet. Naufrages et accidents maritimes dans l'amirauté de Cornouaille au XVIIIe siècle. Revue d'histoire maritime, 2014, 19, p. 233-258. hal-02180387

HAL Id: hal-02180387

<https://hal.science/hal-02180387>

Submitted on 11 Jul 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

NAUFRAGES ET ACCIDENTS MARITIMES DANS L'AMIRAUTÉ DE CORNOUAILLE AU XVIII^e SIÈCLE

Sylvain Coindet

Université de Bretagne sud

CERHIO CNRS UMR 6258

Université Européenne de Bretagne (U.E.B.)

Aucune portion du littoral français n'a bénéficié d'autant d'attention que la Cornouaille bretonne à l'époque Moderne en matière d'accidents maritimes. À la fois point de passage obligé pour les rouliers des mers et les barques de cabotage franchissant le seuil de navigation que constitue encore aujourd'hui le raz de Sein, le littoral de l'évêché de Cornouaille¹ fut le théâtre de 336 naufrages entre 1721 et 1791². Ce chiffre, bien qu'il ne prenne pas en compte les naufrages des navires du roi, dont la compétence échappe à l'amirauté, rend compte pour partie de l'accidentologie des navires de commerce sur cette portion du littoral breton. Cette localisation de l'accident sur le rivage, écarte également les bâtiments « perdus corps et biens » qui constituent à bien des égards un vide historiographique dont l'ampleur minore d'emblée toute tentative de dénombrement exhaustif des accidents maritimes par le recours aux archives.

D'Henri Bourde de la Rogerie³ à Alain Cabantous⁴, en passant par Marie-Christine Theurkauff⁵ à laquelle l'auteur des *Côtes barbares* doit beaucoup, ce sont trois générations d'archivistes, d'étudiants, de chercheurs qui ont contribué à faire de cette côte, peut-être abusivement, un parangon en matière d'accidents maritimes en s'attachant à l'analyse des comportements des populations littorales face à un événement : le naufrage. Tous ces travaux explorent essentiellement la part « terrienne » d'un accident maritime⁶, où la dialectique naufrage/pillage emprunte souvent aux folkloristes du XIX^e siècle les excès que ces derniers imputèrent aux « cotoyeurs » et aux « naufrageurs », et tient lieu encore aujourd'hui de clé d'analyse de cet « aléa » du commerce maritime.

¹ Les frontières maritimes des ressorts d'amirauté peuvent se définir en Bretagne par rapport aux limites des évêchés. Le ressort de l'amirauté de Cornouaille s'étend des rives de l'Elorn à la Laïta, à l'exception du quartier de Saint Thomas de Landerneau, couvert par le ressort de l'amirauté de Léon malgré sa situation géographique.

² Ce dépouillement correspond peu ou prou au relevé effectué par Henri Bourde de la Rogerie au début du XX^e siècle, celui-ci évaluant le fonds à 332 naufrages. Il a été possible, au travers de recoupements, d'affiner cet inventaire pour le porter à 336. Bien que des procédures relatives à des naufrages soient instruites, de manière éparse, avant 1721, ce « court dix-huitième siècle » correspond à un fond cohérent rassemblant de manière sérielle l'ensemble des procédures instruites par le siège particulier de Quimper et conservées aux Archives départementales du Finistère.

³ Henri Bourde de la Rogerie, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790*, Archives civiles, série B, Tome III, Quimper, 1902, p. 5-247.

⁴ Alain Cabantous, *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993.

⁵ Marie-Christine Theurkauff, *Naufrageurs et pilleurs sur les côtes de Cornouailles au XVIII^e siècle*, mémoire de maîtrise, Université de Paris-X Nanterre, 1973, 233 p.

⁶ Le plus souvent, ces études prennent en compte cette « laisse de mer » que constituent les restes des navires et des cargaisons, et les interactions que ces reliefs déclenchent entre populations littorales et représentants des institutions.

Pourtant, les sources en elles-mêmes, dans lesquelles figurent notamment les récits des rescapés, les connaissements et les congés des bâtiments, permettent une tout autre approche, dans laquelle les conditions de navigation et les impératifs du commerce maritime esquissent une géographie plus vaste de l'accident. Cette géographie, inscrite dans un *temps du naufrage*⁷, ne saurait se réduire au seul fracas du navire contre les rochers d'un littoral inhospitalier, et aux opérations de sauvetage des marchandises entreprises par les populations littorales sous la direction des représentants de l'autorité royale, moment cathartique où s'exprimeraient le déchaînement des plus bas instincts humains, ce qui constituerait en quelque sorte un pendant au déchaînement des flots ayant conduit au naufrage. En effet, les enjeux de l'accident sont bien plus complexes et relèvent plus d'une problématique juridico-commerciale que d'une opération de police ou de collecte des effets naufragés. Il s'agit avant tout, pour les sièges particuliers d'amirauté, de fournir une expertise juridique. Celle-ci s'appuie sur une grille de lecture définie par l'*Ordonnance de la Marine* du mois d'août 1681. Les quarante-cinq articles du titre consacré aux *naufrages, bris et échouement*⁸ définissent la procédure à suivre en pareils cas. La « grande ordonnance » de Colbert confère aux officiers d'amirauté l'obligation de déterminer les causes des sinistres, permettant aujourd'hui la conservation dans les archives d'un corpus conséquent d'interrogatoires de capitaines, maîtres et matelots. Ce matériel archivistique permet aux chercheurs de connaître la navigation bien avant l'accident pour constater que celui-ci relève de la contingence, de l'interruption du cours normal d'un voyage commercial. Dans un premier temps, l'enjeu pour les officiers d'amirauté est de tenter de limiter au maximum les pertes matérielles engendrées par l'accident, et donc de veiller au sauvetage des effets naufragés, donc aussi d'en empêcher le pillage; puis, dans un second temps, de *dire le Droit* en ménageant les intérêts des marchands-chargeurs, des armateurs et de l'ensemble des acteurs du commerce maritime, afin qu'une fois les circonstances de l'accident établies, il soit possible de répartir *au sol la livre* contributions et produits des opérations ayant conduit au sauvetage et à la conservation de tout ou partie des effets du navire et de la cargaison. Les enjeux économiques sont d'importance, puisque certaines cargaisons, sauvées dans leur intégralité, peuvent représenter plusieurs dizaines de milliers de livres tournois. De tels enjeux invitent à s'interroger sur la compétence des personnels de l'amirauté et sur l'efficacité d'une institution dont l'implantation est actée par un édit du Roi de juin 1691 *portant création de sept sièges d'Admirauté en Bretagne*⁹. Si l'*Ordonnance de la Marine* fournit le cadre juridique dans lequel évoluent ces hommes et les missions qui leur sont confiées, peut-on parler d'« experts maritimes » avant l'heure ou de juristes interprétant le Droit ? Bien que la réponse soit à ce stade prématurée, on ne peut pourtant omettre de citer le corollaire indissociable du texte de 1681 qu'est le *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine*¹⁰, de René-Josué Valin (1695-1765), procureur

⁷ Sylvain Coindet, « Le temps du naufrage : une triple vision de l'événement dans l'amirauté de Cornouaille (1720-1790) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 117-3, 2010, p. 73-94.

⁸ *Ordonnance de la Marine de 1681, commentée et conférée sur les anciennes ordonnances, le Droit romain et les nouveaux règlements*, Paris, Charles Osmont, 1714, livre IV, titre IX : *Des naufrages, bris et échouements*.

⁹ Archives départementales du Morbihan, 9B 3.

¹⁰ René-Josué Valin, *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, chez Jérôme Légiér, 1766, 2 tomes, 1656 p. (1760 pour la première édition). Bien que cet ouvrage ait été numérisé par la Bibliothèque Nationale de France et soit disponible sur le site Gallica, il conviendra de lui préférer la version disponible sur le portail Internet Archive (<http://archive.org/details/nouveaucommentai01vali>)

du Roi de l'amirauté de La Rochelle, publié en 1760, caution provisoire de l'efficiace d'une institution et de ses représentants.

Cet article se propose, au-delà d'un simple bilan des recherches entreprises depuis plus d'un siècle, de mettre en avant de nouvelles perspectives en considérant l'accident comme le révélateur d'une réalité plus globale, impliquant populations littorales, monde des gens de mer, négociants dans un espace où s'impose au XVIII^e siècle l'autorité de l'État concomitamment à celle de l'amirauté.

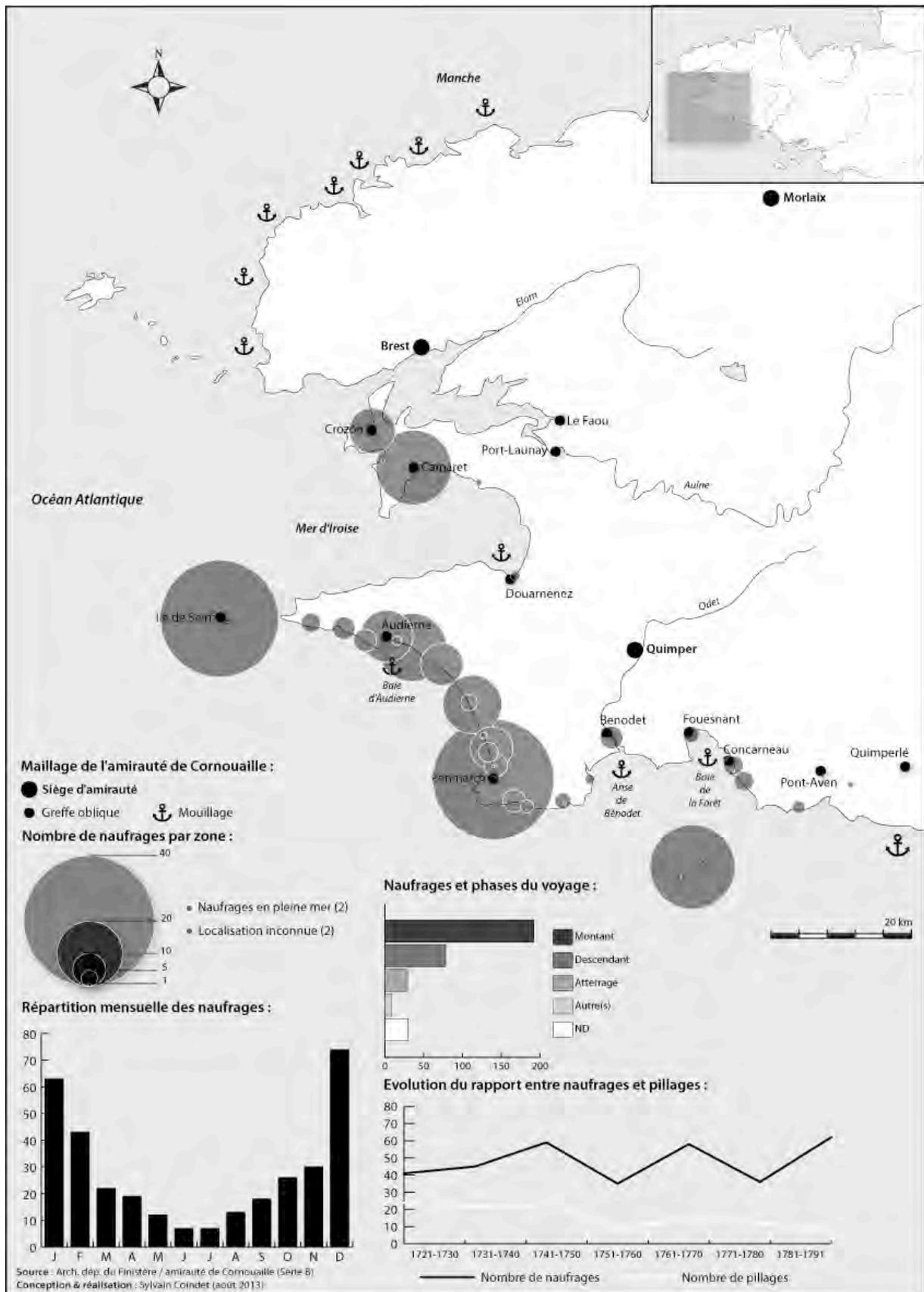


Figure 1. Les naufrages dans l'amirauté de Cornouaille (1721-1791)

LES ACCIDENTS MARITIMES : UNE RÉALITÉ MULTIPLE ET INCOMPLÈTE

Bien que 336 naufrages soient répertoriés entre 1721 et 1791¹¹, soit un rythme annuel de cinq accidents, il ne s'agit pourtant que d'un indicateur sous-évaluant l'ampleur d'une accidentologie maritime qui ne saurait se résumer à ce seul événement.

Les limites du corpus

La première de ces limites réside dans la définition même du terme de *nauffrage* et son sens au XVIII^e siècle. Les archives des différentes amirautés du littoral français ne conservent ainsi que la trace des accidents ayant eu lieu sur ou à proximité du rivage. Le « naufrage littoral » ne représenterait donc que la part émergée d'un « iceberg historiographique » dont la profondeur resterait insondable dans le monde du silence des navires *perdus corps et biens*¹². Pour autant, la notion même de *nauffrage* englobe une réalité protéiforme. La définition que propose l'Ordonnance de la Marine de 1681 y répond en suggérant implicitement une distinction entre le « naufrage », le « bris » et l'« échouement »¹³, différenciation que l'on retrouve mentionnée dans les archives, ce qui fige en un seul mot la situation du navire perdu. Le *nauffrage* suppose une perte de l'intégrité de la coque lors d'un accident survenu sur le rivage, alors que la notion de *bris* renvoie à l'idée d'éloignement de la côte et d'une dislocation du bâtiment en plusieurs morceaux ; l'*échouement* implique une préservation du corps du navire pouvant permettre un relèvement du bâtiment¹⁴. Ces trois cas, rassemblés sous le vocable commun de « naufrage littoral », impliquent une trace de l'accident, sous la forme d'effets naufragés, qu'il s'agisse de parties du navire ou de la cargaison. C'est en cela qu'ils nous sont connus au travers des procédures instruites par les amirautés et visant à récupérer les effets et marchandises naufragés.

En revanche, lorsque la perte s'opère en pleine mer, la situation devient plus complexe ; rares sont alors les cas où le siège d'amirauté peut prendre connaissance de l'accident. De plus, un vide juridique entoure la question des épaves en haute mer jusqu'en 1735, date à laquelle une *Déclaration du Roi concernant les naufrages maritimes*, vient inciter les « inventeurs » à remonter du fond des flots des épaves théoriquement inaccessibles¹⁵. La

¹¹ Voir graphique I. Ce chiffre est nettement sous-évalué et ne prend en compte que les naufrages dûment répertoriés dans le fonds d'archives de l'amirauté de Cornouaille. Des dépouillements dans les fonds des amirautés de Vannes, Lorient et Nantes ont permis de retrouver plusieurs navires ayant péri dans la zone d'étude, mais dont les déclarations de perte ne sont présentes que dans les archives du siège d'origine du navire.

¹² Il faut noter que cette expression de navire perdu « corps et biens » renvoie au corps du navire, c'est-à-dire au bâtiment lui-même et à ce qu'il contient, sa cargaison.

¹³ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre IV, titre IX, *Des naufrages, Bris & Échouements*.

¹⁴ Archives départementales du Finistère, B 4401, *Le Choice* (1791). Procès-verbal, 5 avril 1791 : « (...) Un navire se brise quand il n'arrive que des débris à la côte : alors on y voit les débris du navire, les marchandises viennent, ou perdues ou brisées suivant leur nature et leur qualité ; les matelots se sauvent rarement dans cette espèce d'événement malheureux. Le naufrage présente à peu près le même spectacle : un vaisseau entrouvert, battu, percé, écrasé par la tempête, un vaisseau hors d'état désormais de servir, c'est là l'espèce du naufrage. Un navire en bon état dans le cas d'être relevé de la côte, c'est celui de l'échouement (...) ».

¹⁵ *Déclaration du Roi concernant les naufrages maritimes*, donnée à Versailles le 15 juin 1735, dans René-Josué Valin, *Nouveau Commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, Tome 2nd, p. 620-621 : « (...) L'expérience nous a fait connaître qu'il est des naufrages tels que ceux qui arrivent en pleine mer, ou à la portée des côtes, dont il ne reste aucun indice permanent sur la surface des eaux, et qui causent des pertes immenses pour nos sujets, faute d'avoir prescrit ce que les propriétaires et intéressés doivent faire pour relever lesdits

notion de « naufrage maritime » viendrait ainsi compléter le triptyque des *naufrages, bris et échouements*, avec toujours cette réserve qu'il ne s'agit que de naufrages maritimes connus, identifiés comme tels par d'éventuels témoins, qu'il s'agisse d'autres navires faisant route de conserve ou de demandes d'informations auprès des amirautés émanant d'armateurs sans nouvelles de leurs navires¹⁶.

Le matériau de cette recherche ne se conçoit, de fait, qu'en fonction du ressort géographique dans lequel opèrent les officiers d'amirauté. Cette juridiction territoriale est très vaste¹⁷, couvrant aussi bien la pleine mer, que le rivage, les ports, les havres, les quais, les rivières¹⁸. Pour autant, en matière de naufrage, elle se résume la plupart du temps à cette frange bordière sur laquelle viennent se perdre les navires. Sauf à recueillir les témoignages d'équipages ayant assisté à la fin tragique en mer d'un autre bâtiment, l'amirauté et ses officiers ne peuvent s'informer de ces disparitions.

À cette impossibilité matérielle s'ajoute également un autre écueil dans le dénombrement des accidents maritimes, celui des navires du Roi échappant à la compétence des amirautés au profit des commissaires aux classes. Seules quelques procédures instruites dans le cadre de ce que l'on pourrait appeler des « naufrages mixtes », à savoir des naufrages de navires de commerce dont la cargaison appartenait au Roi, se retrouvent dans les archives. Ainsi, lors du naufrage de *La Sainte-Anne*, une gabarre de Rhuys, sur la côte de Plouhinec, en 1723, l'amirauté ne peut que constater la prise en main du sauvetage de la cargaison de bois de construction destinée à l'arsenal de Brest par le sieur Cambassares, commissaire aux classes du département d'Audierne¹⁹. D'autres exemples montrent parfois la promptitude de ces mêmes commissaires face au personnel de l'amirauté : lors du naufrage de *La Marie-Rose*, une autre gabarre de ce même port de Rhuys, chargée aussi de bois de construction pour l'arsenal de Brest et faisant naufrage, une fois n'est pas coutume, sur la côte de Plouhinec en 1787, le greffier du siège de Quimper, se rend sur les lieux de l'accident mais trouve le syndic

bâtiments et retirer les marchandises et effets naufragés dans un délai compétent, nous avons cru devoir exciter ceux de nos sujets qui voudront faire les dépenses nécessaires pour entreprendre de relever et retirer du fond de la mer lesdits bâtiments et effets naufragés, en leur accordant la pleine propriété, sauf notre droit et celui de l'Amiral (...)

¹⁶ AD 29, B 4375, *Le Saint-Jean* (1764) : Extrait d'une lettre de François Gasan, de La Rochelle (janvier 1765) : « (...) tous nos cœurs répondent l'effroi pour la perte de plusieurs navires deux de ce port venant des colonies se sont perdus *Les Deux Amis*, capitaine et Dergny corps et bien et *le Benjamin* capitaine Aubry venant de la Louisiane a fait cote l'on a sauvé la cargaison ainsi que le monde c'est à l'étranger où ils se sont perdus, il nous manque *l'Amphitryon* capitaine Le Drun parti de Marseille le 7 novembre dernier si vous en apprenez quelque nouvelle faites nous part ils m'intéressent infiniment et vous me ferez plaisir de m'instruire des autres avaries s'il y en a du côté de chez vous (...) ».

¹⁷ Gérard Le Bouëdec, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, 1997, p. 264.

¹⁸ *Lettres patentes du Roi*, 31 janvier 1694, dans René-Josué Valin, *Nouveau Commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, op. cit., Tome 1^{er}, p. 135 : « Portant que les Officiers des Amirautés connaîtront des matières tant civiles que criminelles contenues en l'Ordonnance de 1681 ; ensemble des cas qui pourront arriver sur la mer, les ports, havres & rivages, et sur les quais, même entre particuliers et personnes privées.

¹⁹ AD 29, B 4335, *La Sainte-Anne* (1723) : procès-verbal de descente, 21 octobre 1723 : « (...) pendant lequel temps nous serait venu trouver en côte le sieur Cambassares commissaire aux Classes du département d'Audierne lequel nous aurait requis de lui abandonner le soin et la commission de faire décharger la cargaison du bâtiment la Sainte-Anne comme faisant ordinairement pour le Roi lequel s'en est chargé volontairement aussi bien que des bois que l'on a commencé à décharger (...) ».

des Classes occupé à sauver les derniers éléments de la cargaison après avoir congédié l'équipage²⁰.

Mais les naufrages des navires du Roi et les « naufrages mixtes » ne sont pas les seuls bâtiments échappant de manière partielle ou totale à cette comptabilité. Les embarcations de faible tonnage, qu'il s'agisse de petites chaloupes de pêche ou de chasse-marée d'un tonnage inférieur à 15 tonneaux, demeurent globalement absentes de cet état des lieux. Sur les 336 naufrages répertoriés, seuls quatre concernent des navires dont le tonnage est inférieur à 15 tonneaux et aucun en dessous de 12 tonneaux. Il faut ici se garder de considérer hâtivement que les pêcheurs locaux, les maîtres de chaloupes échapperaient par leur « parfaite » connaissance de leur aire restreinte de navigation à tout accident. L'image est trompeuse, et les levées de cadavres, par la multiplicité des découvertes de pêcheurs noyés, attestent le contraire. Compétente en matières civiles et criminelles sur le littoral, l'amirauté doit en effet procéder à la *levée des corps noyés*²¹. Valin en précise la procédure en indiquant que la *visite du cadavre* doit être effectuée par un *Chirurgien de l'amirauté* afin de déterminer les causes du décès et permettre l'inhumation²². Ces *levées de cadavres* permettent également de retrouver la trace du naufrage de barques servant à transporter des passagers. On retrouve ainsi dans les fonds de l'amirauté de Cornouaille la mention, en juin 1725, du décès de 52 personnes embarquées sur un bac les ramenant du Pardon de Saint-Thugen, qui se sont noyées après que l'embarcation s'est renversée²³. Le même type de déclarations se retrouve à intervalles réguliers dans les mêmes archives²⁴, sans qu'il soit fait mention d'un quelconque enregistrement au greffe de Quimper du naufrage d'une barque ou d'un bac de transport. L'explication de cette occultation, qu'il s'agisse des chaloupes de pêche, des bacs de passage, ou plus généralement des embarcations de faible tonnage, est à rechercher dans le fondement même de l'institution qu'est l'amirauté : en dehors de l'obligation de donner la permission d'inhumer les victimes éventuelles, aucune commission n'est constituée si les dépenses engendrées pour le sauvetage ne sont pas couvertes par la valeur des effets à sauver. Il s'agit de préserver les intérêts des propriétaires des navires et des marchandises. Si la valeur des effets sauvés ou à sauver est peu importante, alors l'amirauté n'intervient pas dans le

²⁰ AD 29, B 4397, *La Marie-Rose* (1787) : procès-verbal de descente, 6 octobre 1787.

²¹ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre I, Titre II, article VIII : « 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 navigables ».

²² R.-J. Valin, *Nouveau Commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, Tome 1^{er}, p. 141 : « À l'égard des corps noyés, dès que l'Amirauté en est informée, le Lieutenant se transporte sur le lieu avec le Procureur du Roi, le Greffier et l'un des Chirurgiens de l'Amirauté. Là se fait la visite du cadavre, avec procès-verbal de l'état où il se trouve. S'il n'a aucune blessure ou contusion capable de faire présumer que la mort n'a pas été fortuite et accidentelle ; en un mot, s'il n'a que les symptômes d'un homme simplement noyé ; après s'être informé des assistants, qui sont ordinairement en grand nombre, de son nom, de sa profession et de sa demeure, on le livre à ceux de ses parents ou amis qui le réclament pour lui faire donner sa sépulture ; et à défaut de réclamation, on prie le curé de la lui faire donner, ce qu'il ne peut refuser, même dans le cas où il ne se trouve dans les habits du cadavre aucune marque de catholicité, parce que dans le doute, la présomption est en faveur de la catholicité ».

²³ AD 29, B 4298, Registre d'amirauté, 1724-1733 : 17 juin 1725 : « Les recteurs d'Esquibien, Audierne et paroisses voisines sont autorisés à enterrer les corps d'environ 52 personnes qui, revenant du pardon de Saint-Thugen, avaient été noyées sous Poulgoazec, le bac qui les portait ayant coulé à fond.

²⁴ AD 29, B 4332, Registre d'amirauté, 1757-1788 : 25 juillet 1757 : « Dix personnes de Dineault qui passaient la rivière pour aller à un pardon en Saint-Ségal, noyées sur la grève » ; 4 avril 1758 : « Onze paroissiens de Loperhet noyés dans la rivière de Daoulas, au passage de Loherhet à Logonna » ; 28 septembre 1761 : « Neuf personnes noyées dans l'Odet, au passage de Saint-Cado ».

sauvetage et se contente au mieux, d'enregistrer le naufrage dans le registre du commis greffier du port oblique le plus proche²⁵.

La comptabilité des accidents maritimes apparaît dès lors comme délicate, et aussi cohérent que paraisse le fond de l'amirauté de Cornouaille en matière de naufrage, il n'est que le reflet de l'activité d'une institution, l'amirauté, à laquelle échappe par méconnaissance ou insuffisance tout un pan du risque maritime relevant des dangers de la mer dans une pratique quotidienne de celle-ci, qu'il s'agisse des activités de la petite pêche, du petit cabotage ou du simple déplacement par voie maritime entre deux bras de mer. Mais les naufrages, les noyades ne sont pas les seuls accidents sur lesquels intervient l'amirauté. Les avaries constituent également une part théorique importante du travail des officiers du siège.

Naufrages et avaries

Pour le cas d'espèce de l'amirauté de Cornouaille, les sources sont rares et se résument à deux liasses conservées dans le fonds du siège de Quimper²⁶. En tout, neuf navires pour lesquels on dispose de déclarations auprès du greffe et de visites des navires et/ou de la cargaison, sans que ces quelques cas puissent véritablement constituer une grille d'analyse de la question. Une telle sécheresse peut trouver son explication dans la configuration même du ressort de l'amirauté de Cornouaille. En effet, cette portion du littoral ne compte pas de port d'importance et voit donc chaque année un nombre limité de navires décharger leurs cargaisons dans les ports de Quimper, Audierne ou Concarneau pour ne citer que les plus notables. De plus, en cas d'avarie, c'est-à-dire de problème sur le navire (sa structure, ses agrès et appareils) ou sur la cargaison, il était sans doute plus pertinent de gagner les ports de Brest, Lorient ou Vannes afin d'y disposer de structures et d'hommes de l'art propres à expertiser les dommages et si besoin à pratiquer les réparations adéquates. Cette assertion se voit confirmée par l'analyse de l'échantillon des navires ayant fait naufrage dans ce ressort. Seuls seize bâtiments avaient pour destination un port de Cornouaille, alors même que 31 navires étaient destinés à Brest, 27 Nantes et 25 Bordeaux. Pourtant, cette question des avaries est apparue lors du dépouillement des archives des amirautés de Lorient et Vannes qui conservent chacune un fonds important, ce qui souligne la grande place des procédures d'avarie dans le contentieux des deux amirautés, ainsi que les enjeux qu'elles soulèvent, enjeux économiques pouvant dépasser ceux des naufrages. Aucune synthèse n'existe actuellement dans l'historiographie, et le territoire de notre étude, l'amirauté de Cornouaille, ne peut fournir la matière à une telle analyse. Pour autant, il convient d'en préciser les aspects afin de remettre en perspective la question du risque maritime et de ne pas la limiter au seul *naufrage*.

Valin ne s'y trompe pas dans le préambule qu'il consacre dans son exégèse de l'Ordonnance de la Marine au titre consacré aux avaries²⁷. Le terme désigne *toute dépense*

²⁵ Ces registres sont théoriquement au nombre de neuf dans chaque greffe oblique : congés, droit d'ancrage, droits de lestage et délestage, droit de feux tonnes et balises, produit des naufrages, amendes et confiscations, séquestres, dixième des prises et rançons, recette du droit annuel. Pour autant les archives n'en conservent pas la trace.

²⁶ AD 29, B 4407-B 4408, Avaries (1749-1787).

²⁷ R.-J., *Nouveau Commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, Tome 2nd, p. 158. « Ce titre et le suivant sont des plus intéressants de notre Ordonnance ; et selon moi, le sens des articles dont ils sont composés,

*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*²⁸. L'Ordonnance distingue deux types d'avaries, les *avaries simples et particulières* et les *avaries grosses et communes*. Ces appellations peuvent pourtant se révéler trompeuses. Une *avarie simple* ne désigne pas *a priori* un dommage modeste, mais une perte à supporter par un seul acteur, qu'il s'agisse de l'*armateur* pour le navire ou du *marchand chargeur* pour la cargaison ; c'est pourquoi elle est dite *particulière*. La perte de la totalité d'une cargaison peut donc être qualifiée d'*avarie simple* sans que cette dénomination n'ait de rapport avec son ampleur. De même, une *avarie grosse*, c'est-à-dire un dommage supporté solidairement par les deux parties (armateur et marchand-chargeur), peut relever d'une perte relativement modeste²⁹ ; elle est *commune*, par exemple, dans le cas du jet à la mer d'une partie de la cargaison si celui-ci est intervenu pour le *salut commun* du navire et de l'équipage. Valin résume la situation ainsi :

« Cependant, les termes dont se sert notre article pour distinguer les avaries, ne présentent pas naturellement à l'esprit, l'idée qu'on y attache, surtout ceux-ci, *simples et grosses*. Si l'on n'était pas instruit de la valeur de ces mots, on penserait tout uniment que l'avarie simple, mise en opposition avec la grosse, ne devrait s'entendre que d'une avarie peu considérable ; et au contraire, que l'avarie grosse ne pourrait pas se borner à un léger dommage. Il en est tout autrement néanmoins ; l'avarie simple est souvent plus considérable que la grosse.

Dans le sens de l'Ordonnance, les avaries simples sont celles qui tombent uniquement sur la chose qui les a souffertes, et c'est pour cela qu'à ce mot *simples*, l'article ajoute *et particulières* ; et les avaries grosses sont le dommage souffert pour le bien et le salut commun des marchandises et du vaisseau, à raison de quoi l'article les déclare communes, parce qu'elles doivent être supportées en commun par le navire et les marchandises.

De cette notion il s'ensuivrait que les avaries n'auraient dû être distinguées que par deux termes uniques ; c'est à dire, entre avaries *particulières* et avaries *communes* : mais l'Ordonnance ayant jugé à propos de conserver l'ancien usage, il convient aussi de s'y conformer, en observant exactement que l'avarie simple ne veut dire qu'avarie particulière, quelque considérable qu'elle soit ; et que l'avarie grosse signifie toujours une avarie commune, ou autrement une perte qui doit être supportée en commun, quelque légère qu'elle soit (...) »³⁰.

L'écheveau complexe qui permet de déterminer la nature des avaries est donc à la charge de l'amirauté qui, s'appuyant sur les onze articles du titre consacré à cette matière dans l'Ordonnance de la Marine, fait procéder à une expertise des dommages et pertes subis, le plus souvent par des capitaines ou des maîtres constructeurs pour les avaries touchant les navires ; et par des négociants pour celles touchant les cargaisons. Charge à ces « experts » de déterminer l'ampleur de la perte, et donc de la chiffrer, et d'en préciser la nature *particulière*

exige pour être bien saisi, une attention toute extraordinaire, sans quoi l'on ne saurait se garantir de méprise. Plusieurs auteurs ont traité des avaries et de la contribution ; mais on y trouve beaucoup d'inutilités et peu de décisions assorties à notre jurisprudence, qui, préjugé national à part, est constamment la meilleure, comme étant la plus naturelle et la plus conforme à l'équité et à la droite raison.

²⁸ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article 1^{er}.

²⁹ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article II. « Les dépenses extraordinaires pour le bâtiment seul, ou pour les marchandises seulement, et le dommage qui leur arrive en particulier, sont avaries simples et particulières ; et les dépenses extraordinaires faites, et le dommage souffert pour le bien et le salut commun des marchandises et du vaisseau sont avaries grosses et communes ».

³⁰ R-J., *Nouveau Commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, Tome 2nd, p. 159-160.

ou *commune*. Dans le premier cas, seul un intervenant supportera la totalité de la perte ; dans l'autre elle sera répartie entre les différents acteurs selon la valeur globale du navire et des marchandises. D'autres dépenses extraordinaires tombent sous ce vocable d'avaries. C'est le cas des salaires et nourritures des matelots d'un navire arrêté sur décision du Roi³¹ qui peuvent être des avaries simples ou grosses.

Les droits de congé, visite, rapport, tonnes balises et ancrages, bien qu'ils ne soient pas considérés comme des avaries, sont présents dans le titre qu'y consacre l'Ordonnance de la Marine³². Il s'agit en fait d'une composante du coût du fret portée sur les connaissements par la formule *oultre les avaries suivant les us et coutumes de la mer*, et représentant en règle général un surcoût de 10 % pour le fret. Cette disposition permet de régler le problème des *menues avaries* que recouvrent *les lamanages, touages et pilotages pour entrer dans les havres et rivières*³³ comme l'observe Valin³⁴. Il s'agit de fait d'une simplification pour le capitaine du navire face à des frais qui sont récurrents, et dont le calcul de la répartition entre les marchands chargeurs pourrait se révéler ardu.

On l'aura compris, si le cas d'espèce du fonds d'archives de l'amirauté de Cornouaille ne comporte pas ce raffinement juridique que constitue la notion d'avarie, la réalité de ce que l'on nomme l'accidentologie maritime est bien plus complexe que le seul naufrage, en tant que cette accidentologie renvoie à des réalités humaines (noyades, accidents éventuels à bord des navires), des accidents techniques (naufrages, avaries) et des problématiques juridico-commerciales où les pertes financières et la responsabilité juridique des acteurs composent cette pluralité du risque maritime.

Il s'agit maintenant de s'atteler à un de ces aspects, à savoir le naufrage en tentant de garder à l'esprit ces difficultés, notamment par l'intermédiaire de l'action de l'amirauté au-delà de l'événement en lui-même.

LES NAUFRAGES : MONOGRAPHIE DE LA CATASTROPHE

La persistance des accidents

La répartition chronologique de l'accident qui s'opère sur ce court dix-huitième siècle (voir figure 1) sur les côtes de l'amirauté de Cornouaille ne montre pas de diminution du

³¹ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article VII.

³² *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article IX. « Les droits de congé, visite, rapport, tonnes, balises et ancrages, ne seront réputés avaries ; mais seront acquittés par les maîtres ».

³³ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, article VIII.

³⁴ R-J., *Nouveau Commentaire de l'Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, Tome 2nd, p. 172-173. « (...) Pour prévenir toute discussion entre les propriétaires ou les maîtres de navires et les marchands-chargeurs, au sujet des menues avaries dont il est parlé, tant dans cet article que dans le précédent ; c'est-à-dire, pour éviter la distinction des cas où ces menues avaries devraient être supportées en commun, de ceux où elles ne devraient tomber que sur les navires, de même que pour se décharger de l'embarras de la répartition des deux tiers entre les marchands-chargeurs, l'usage s'est établi depuis longtemps de passer une certaine quotité, outre le fret aux propriétaires des navires, pour les indemniser de ces menues avaries, sans distinguer si elles sont ordinaires ou extraordinaires ; et en plusieurs ports où l'entrée des navires chargés est difficile et dangereuse, l'on y a joint aussi l'indemnité des frais extraordinaires de décharge des marchandises.

En conséquence, la formule des connaissements est telle partout, qu'après la stipulation du fret, il est toujours ajouté, *oultre les avaries aux us et coutumes de la mer*, ou d'autres termes équivalents (...) ».

« phénomène naufrage ». Si la répartition n'est pas toujours linéaire, force est de constater que la tendance est globalement à une légère hausse du phénomène. Les années sans sinistre font exception, et seules 1727, 1755 et 1769 ne semblent pas avoir enregistré de pertes. À l'inverse, 1763 et 1764 correspondent à deux pics, avec respectivement 11 et 13 naufrages. Pour ces deux seules années, 17 naufrages eurent lieu entre octobre et mars, ce qui marque là une saisonnalité des accidents qui se concentrent sur la période hivernale (voir figure 1). La répartition mensuelle des naufrages fait apparaître une concentration « hivernale » des accidents durant tout le XVIII^e siècle. D'octobre à avril, ce sont 283 navires qui font naufrage, soit près de 84 % du total des pertes³⁵. À l'inverse, le printemps et l'été, entre les mois de mai et d'août, ne dépassent guère les dix naufrages en rythme mensuel appliqué aux soixante-dix années de notre corpus.

Cette saisonnalité peut s'expliquer par les conditions météorologiques rencontrées : d'une part des vents à dominante ouest empêchant les navires de gagner le large en cas de gros temps et rabattant les bâtiments vers le rivage ; d'autre part, les fréquentes tempêtes que connaît le littoral de la Cornouaille, les vents ne manquant pas à nouveau de conduire les navires à la côte. La tempête ne constitue pas la seule cause de naufrage, bien qu'elle soit mentionnée par une majorité d'équipages naufragés. Les causes sont bien souvent cumulatives et le raccourcissement de la période diurne, la nuit, une lutte de plusieurs heures face aux éléments déchaînés, les brumes et autres grains³⁶, peuvent être à l'origine des accidents, en accompagnant la tempête, ou en empêchant de rendre visible le littoral et de se repérer, tout comme l'épuisement physique et moral de l'équipage dans un tel contexte. À ce titre, le récit fourni en 1765 par le capitaine du *Jeune Benjamin* des heures précédant son naufrage sur la côte de Penmarch, donne un exemple saisissant de cette réalité :

« (...) Le huit à neuf heures du matin les vents changèrent et étaient au SO et il piqua lors au O et portèrent toutes les voiles afin de tacher de gagner le large et de suivre leur route, mais la mer étant continuellement agitée et gonflée qu'à peine pouvait-il ainsi que son équipage demeurer sur le pont par les lames qui passaient par-dessus, et le navire la plupart du temps était presque sous l'eau et tout le jour ont souffert misérablement et mouillé continuellement le tout pour tacher d'empêcher que le navire n'eut dévié afin d'éviter la côte, mais à quatre heures de l'après midi le vent soufflait si fort de la partie du SO qu'il lui était impossible de tenir aucune voile amurée et les ont toutes amenées et à huit heures du soir les vents continuèrent avec tant d'impétuosité possible que le foc se déchira en plusieurs morceaux et lors il se croyait à dix lieues au large des roches de Penmarch ; et enfin la mer toujours grosse et les vents furieux il prévoyait ainsi que son équipage qu'il lui était impossible d'éviter la terre, les vents étant lors au SO et que s'il avait eu le malheur de virer de bord il se serait perdu corps et biens ; et pour éviter de tant dévier il serra sa grande voile et mit le petit hunier pour pouvoir tenir au vent et prendre le large, mais les vents et la mer furieux nonobstant toutes leurs peines précautions et travaux de jour et de nuit, et n'avoir aucun repos près à tomber sur les dents de fatigue pu seulement eu le temps de manger n'ayant pu se lever et ne pensant à autre chose qu'à son salut et celui de son équipage qui était entièrement désolé, ce n'était que cris de force et lamentations continuelles à bord ; environ deux heures après minuit, le vent continuait ainsi que la mer dans toute sa fureur et par une lame et vent emporta et déchira son dit hunier et craignant que par le même coup de vent le navire n'eût chaviré ce qu'il pensa faire et lors il fut contraint de laisser le navire aller au gré des vents et des flots et attendre la mort qu'ils croyaient ne pouvoir éviter sans un grand secours du ciel et les grâces du seigneur (...) »³⁷.

³⁵ Les mois de décembre et janvier avec respectivement 73 et 65 sinistres représentent près de 43 % du total.

³⁶ Alain Cabantous, *op. cit.*, p. 31.

³⁷ AD 29, B 4376, *Le Jeune Benjamin* (1765) : Interrogatoire du capitaine, 10 janvier 1765.

Ce navire dont le voyage aurait dû le mener de La Rochelle au port de Calais est également représentatif d'une cause aggravante, à savoir la phase du voyage dans laquelle survient l'accident (voir figure 1). Dans 192 cas, le naufrage est intervenu alors que le bâtiment remontait et dans « seulement » 78 sinistres alors qu'il suivait une route « descendante » vers le sud. La météorologie et la géographie du ressort de l'amirauté, alliés à un intense trafic maritime, voient se concentrer les naufrages dans la partie sud du ressort, le passage du raz de Sein représentant par mauvais temps une barrière infranchissable pour nombre de navires. Ce sont donc les écueils de la chaussée de Sein, de la pointe de Penmarch et de l'archipel des Glénans, qui, avec respectivement 37, 36 et 26 naufrages, apparaissent comme les principaux lieux de cette accidentologie maritime des navires de commerce. La baie d'Audierne, lieu de mouillage et abri potentiel, avec 16 accidents, fait pourtant partie d'une « zone dangereuse » qui concentre les deux tiers des naufrages entre l'archipel des Glénans et l'île de Sein.

Cette récurrence des accidents s'accompagne d'une mortalité par naufrage qui tend à diminuer au cours du siècle, comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 1. L'évolution de la mortalité par naufrage dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII^e siècle³⁸

Tranches chronologiques	1721-1729	1730-1739	1740-1749	1750-1759	1760-1769	1770-1779	1780-1789
Nombre de naufrages	39	43	55	35	60	32	63
Une victime (%)	7,7 %	11,6 %	12,7 %	5,7 %	3,3 %	3,1 %	3,1 %
Une victime et + (%)	48,7 %	32,7 %	29 %	31,4 %	26,6 %	12,5 %	33,3 %
Totalité de l'équipage (%)	12,8 %	4,65 %	7,3 %	14,3 %	13,3 %	/	7,9 %

Cet essai de pesée globale de la mort par naufrage permet de tirer quelques conclusions intéressantes. La première d'entre elles, et qui ne doit pas être négligée, est, paradoxalement, l'absence de victimes dans près des deux tiers des accidents (64,4 %). Ce chiffre atteint même plus de 85 % entre 1770 et 1779, avant une remontée significative sur la période 1780-1789 (41,2 %). L'appropriation du rivage par les différentes institutions royales au travers d'un meilleur quadrillage des grèves et d'une surveillance accrue, synonymes d'une plus grande réactivité en cas d'accident, ont pu concourir à ce recul en favorisant la survie des équipages naufragés. Concernant d'éventuelles mesures de sécurité prises à bord, il est en revanche délicat de dégager de réelles conclusions : pas d'équipements spécifiques, mais des improvisations qui de la ligne de vie reliant le bâtiment au rivage à l'utilisation de la chaloupe

³⁸ Concernant les années 1790 et 1791, qui ne sont pas comprises dans ces échantillons, on trouve la trace de huit naufrages, dont deux comportant plus d'une victime.

du bord comme canot de sauvetage composent les éléments rudimentaires d'une sécurité qui demeure bien précaire bien précaire.

Notons également que l'on peut dresser une typologie de cette mortalité rendant compte d'une réalité qui n'emprunte pas forcément à la violence de l'accident en lui-même. En effet, le nombre de naufrages où un seul membre de l'équipage trouve la mort est suffisamment significatif pour s'y intéresser. Le plus souvent, il s'agit du capitaine, qui se refusant à quitter le bord tant que la perte n'est pas totale, se noie lorsque la situation se détériore. Outre ce premier personnage du navire, ce sont souvent les plus faibles qui sont les premières victimes. De jeunes mousses, de vieux matelots, des hommes présentant des infirmités viennent compléter ce tableau d'une mort individuelle. À l'inverse, la perte complète de l'équipage traduit la violence de l'accident, voire de manière quasi systématique sa survenue à quelques distances du rivage, l'épave ne jouant pas, alors, son rôle de cellule de survie³⁹.

Si la mortalité diminue légèrement, le nombre de naufrages reste stable, voire augmente légèrement au cours du XVIII^e siècle. Même en temps de guerre, et malgré un commerce maritime perturbé, le nombre de *bris* ne diminue pas. Si les navires sont moins nombreux à circuler à la pointe de la Bretagne, l'activité des corsaires anglais vient compléter et corriger la moyenne annuelle des accidents⁴⁰. Ainsi, huit naufrages relevant directement des conséquences de la guerre d'Indépendance américaine se produisent sur les côtes de la Cornouaille entre 1777 et 1782⁴¹. Trois cas de figure peuvent se présenter. Le premier concerne des navires tentant d'échapper à des bâtiments anglais et préférant effectuer un *jet*⁴² que de finir sur les pontons anglais⁴³. Le second se rapporte à des navires retrouvés sans équipage sur le rivage laissant supposer par leur faible tonnage un arraisonement, un pillage et un abandon de la prise attendue sa faible valeur⁴⁴. Le troisième, plus singulier, concerne des navires capturés par les Anglais qui, par la faiblesse des équipages de prises, font naufrage

³⁹ Concernant cette question de la mortalité par naufrage, voir, Sylvain Coindet, « Le sauvetage en mer à la pointe de la Bretagne au XVIII^e siècle : entre impuissance, législation et adaptations », dans Jacques Péret, Éric Kocher-Marboeuf, Thierry Sauzeau (dir.), *Histoire du sauvetage en mer du phare d'Alexandrie au satellite* (à paraître).

⁴⁰ Christophe Cérino, « Enjeux stratégiques et opérations navales britanniques en Bretagne-Sud au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, 114-4, 2007, p. 133-148.

⁴¹ AD 29, B 4387 à B 4392.

⁴² *Ordonnance de la Marine...* *op.cit.*, livre III, titre VII, *Du jet et de la contribution* : ce titre qui comporte vingt-deux articles, règle les questions relatives au jet de marchandises ou d'effets en cas de tempête ou de prise en chasse par un ennemi et les conséquences de la perte du navire.

⁴³ AD 29, B 4390, *le Jeune Jacob* (1780) : Interrogatoire du capitaine, 24 septembre 1780. « (...) Dans un tel fond et par le gros temps qui régnait il vit qu'il était inutile de jeter l'ancre l'interrogé s'efforçait à tenir au plus près, mais il s'aperçut que le navire commandé par l'orage tombait dans les brisants dont est semé la baie d'Audierne alors cédant à l'avis de son pilote pressé par les instances de tout l'équipage et ne voyant aucun autre moyen de sauver la vie de ses matelots la sienne, la cargaison et le navire qui lui étaient confiés. L'interrogé fit revirer sur cette cote ou il toucha vers les dix heures du matin deux heures avant la pleine mer le navire qui coulait bas d'eau talonna d'abord sur des roches et la mer le jeta bientôt après sur le sable ou il est demeuré échoué (...) ».

⁴⁴ AD 29, B 4390, *La Sainte-Anne* (1780), lettre donnant avis du naufrage, 19 février 1780. « (...) Il vient d'arriver dans cette cote de Beuzec-Cap-Caval un chasse-marée sans aucun homme. Je crois que c'est un qui fut pris par un corsaire lequel paraît en cause sur la côte de Penmarch, l'on vient de me dire qu'il est chargé de futailles vides l'on a sauvé une voile, une ancre, quelques futailles vides il y a la chaloupe les deux mâts avec la cargaison le restant est tout pillé par le corsaire à la côte de Beuzec-Cap-Caval (...) ».

avec à leur bord des marins anglais et un ou deux membres de l'équipage d'origine, restés à bord pour la manœuvre⁴⁵.

Si les accidents semblent nombreux en Cornouaille et donnent l'image d'une côte barbare, il convient toutefois de noter qu'une telle fréquence de l'accident n'est pas spécifique à la Cornouaille et se retrouve dans d'autres amirautés du littoral atlantique comme celles de l'Aunis et de la Saintonge, pour lesquelles les travaux d'Emmanuelle Breton⁴⁶, Michel Albert Luc⁴⁷ et Najib Azouagh⁴⁸, menés sous la direction de Jacques Péret⁴⁹, offrent une lecture similaire du phénomène⁵⁰.

Naufrages et identification des causes des sinistres

Bien que les éléments déjà indiqués révèlent que nombre de naufrages sont liés aux conditions météorologiques rencontrées par les bâtiments durant leur navigation, il est pertinent de préciser les obligations et le cadre d'action des officiers d'amirauté et spécifiquement ici de ceux de l'amirauté de Cornouaille.

Il leur incombe de s'informer des causes du naufrage⁵¹, aussi dispose-t-on pour les trois quarts des bâtiments des dépositions des capitaines et maîtres de bord, recoupées par celles de leurs équipages⁵². Si ces interrogatoires posent souvent la question de l'identification exacte des causes de l'accident, ils demeurent une source d'informations sur les heures et les jours précédant l'issue finale. Des appréciations sur la force du vent, la hauteur des vagues, la fatigue du navire et de l'équipage viennent composer un portrait souvent saisissant de la manœuvre d'un navire dans des conditions rendues difficiles par la météorologie, la fatigue des hommes et du bâtiment.

Une première lecture de ces interrogatoires réserve une place marginale à l'erreur humaine. Ce sont la plupart du temps les conditions météorologiques qui l'emportent et l'évocation de *tempêtes et tourmentes manifestes* masque peut-être une réalité parfois plus complexe. Les défauts de veille semblent rares, la confusion d'une côte avec une autre tout autant. Mais certains éléments recueillis dans les interrogatoires peuvent traduire des omissions volontaires. Une première indication nous est donnée par l'Ordonnance de la Marine qui rappelle que la responsabilité du capitaine est engagée si des marchandises sont perdues ou

⁴⁵ AD 29, B 4392, le *Notre-Dame-du-Mont-Carmel* (1782).

⁴⁶ Emmanuelle Breton, *Les naufrages dans l'amirauté de Marennnes (1680-1700)*, mémoire de maîtrise, Université de Poitiers, 1995, 110 p.

⁴⁷ Michel-Albert Luc, *Naufrages, échouements et évènements de mer dans l'amirauté de La Rochelle (1719-1750)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1994, 175 p.

⁴⁸ Najib Azouagh, *Les Naufrages de navires au XVIII^e siècle : les naufrages, bris, échouements dans l'Amirauté de Marennnes dans la seconde moitié du XVIII^e siècle (1750-1781)*, mémoire de maîtrise, université de Poitiers, 1996, 225 p.

⁴⁹ Jacques Péret, *Naufrages et pilliers d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles*, La Crèche, Geste Editions, 2004, p. 19.

⁵⁰ Nous pouvons aussi indiquer que cette symétrie entre les amirautés bretonnes et celle de La Rochelle et de Marennnes se retrouve dans les problématiques liées aux pillages des navires naufragés.

⁵¹ *Ordonnance de la Marine...*, *op.cit.*, livre III, titre IX, article VI.

⁵² Les informations sont manquantes lorsque l'ensemble des membres de l'équipage a trouvé la mort, ce qui est le cas pour 37 bâtiments.

avariées par la faute du maître ou de l'équipage⁵³. Cet élément revient à rendre le capitaine responsable des pertes subies en cas de naufrage si celui-ci a pour origine une erreur humaine. Aussi ce dernier peut-il être tenté de masquer la vérité. De plus, le recollement des dépositions des capitaines et de leurs équipages ne permet que rarement de trouver des appréciations distinctes sur les circonstances des accidents. Le naufrage conserve de fait la relation hiérarchique du bord. En de pareils cas, c'est l'outrance d'un capitaine, son aspect tyrannique ou son inexpérience qui sont mis en avant, et servent tout autant à expliquer le naufrage qu'à régler les conflits latents du bord. Malgré ce filtre, certaines erreurs de navigation transparaissent dans les dépositions. Ainsi, dans son interrogatoire, le capitaine du brick *Le Washington*, indique que parti de Boston et tentant de rallier le port de Lorient, il fit naufrage sur l'archipel des Glénans en confondant celui-ci avec l'île de Groix même s'il met en avant toute la prudence dont il fit preuve lors de son atterrissage près des côtes bretonnes :

« (...) que le 3 mai présent mois s'étant trouvé à l'atterrissage de la côte de Bretagne il se croyait par estime à la hauteur de l'île de Groix recevant les vents de la partie du O distance de 6 à 7 lieues de terre a continué sa route ayant le cap à terre et fit diminuer de voile et s'est approché par degré à l'effet de prendre connaissance de la terre qu'il découvrait et y étant à quatre ou cinq lieues il a reconnu être à la hauteur de Penmarch aussitôt il a commandé à son équipage de se disposer à exécuter les manœuvres propres à diriger sa route pour le lieu de sa destination de l'avis du second et de tout son équipage et a ainsi fait voile dans l'ESE ayant deux hommes à la vigie ne connaissant pas la force des courants à l'effet d'éviter les écueils dont il aurait pu se voir entouré, mais malgré toutes ces précautions il s'est vu avec peine et tout à coup dans le plus grand péril ainsi que tout l'équipage, vers les dix heures du soir du même jour le navire a donné à toute voile sur une roche et d'une si grande force qu'à peine lui et son équipage ont eu le temps de se lancer dans la chaloupe que le navire a coulé bas, ce qui les a forcés de l'abandonner et de se sauver par le moyen de leur chaloupe (...) »⁵⁴.

Incapable de calculer la force des courants, à la tombée de la nuit et à pleine vitesse, le navire vient talonner sur une roche entraînant en quelques instants le naufrage. Autant que l'erreur humaine, on retient ici l'heure de l'accident, dix heures du soir et les précautions prises pour une telle navigation : deux hommes à la vigie. L'enchaînement des événements et l'impossibilité de calculer la force du courant amoindrissent l'erreur humaine. Le mois de mai, qui se situe en dehors de la période critique, et l'explication donnée excluent pourtant la tempête comme cause de l'accident.

Enfin, au-delà des erreurs humaines et des conditions météorologiques, c'est l'état même du bâtiment et sa capacité à tenir la mer qui pose question. Si l'expression de « navire-poubelle » est passée aujourd'hui dans le langage courant, des bâtiments répondant à cette définition apparaissent dès cette époque. L'écueil réside dans l'identification par la déclaration du capitaine des éléments laissant à penser que le navire était en mauvais état. Mais la désertion de plusieurs membres d'équipage, les informations données par des navires cheminant avec ces épaves en sursis sont autant d'indices probants sur l'entretien du navire.

On touche enfin aux limites de la construction navale à l'époque Moderne, avec des bâtiments qui ne sont pas à même de subir sans dommages les très fortes tempêtes des mois

⁵³ *Ordonnance de la Marine...*, *op.cit*, livre III, titre VII, article IV : « (...) le dommage arrivé aux marchandises par la faute du maître ou de l'équipage (...) sont avaries simples qui tomberont sur le maître, le navire et le fret ».

⁵⁴ AD 29, B 4397, *Le Washington* (1787). Interrogatoire du capitaine, 7 mai 1787.

d'hiver à la pointe de la Bretagne. Cette capacité dépend du tonnage des bâtiments, un chasse-marée n'étant pas au milieu de la tempête à armes égales avec un roulier des mers hollandais, même si le premier est sans doute plus manoeuvrant que le second

Une géographie du commerce maritime à la pointe de la Bretagne

La spécificité de l'amirauté de Cornouaille tient sans doute à sa situation géographique particulière. Point de passage obligé pour le commerce entre l'Europe du Sud et l'Europe du Nord, le fonds d'archives consacré aux naufrages fournit un instantané du commerce maritime à la pointe de la Bretagne tout au long du XVIII^e siècle⁵⁵, ces 336 dossiers comportant de précieuses informations sur l'origine, la destination et le pavillon des différents navires.

Les ports de Bordeaux (56), Libourne (10) et Blaye (5) constituent la première origine en effectifs avec essentiellement des cargaisons de vin alimentant par le grand et le petit cabotage les ports de la façade atlantique et de l'Europe entière. Cette diversité se retrouve dans les tonnages effectuant ce transport où se côtoient les navires de long cours alimentant l'Europe du Nord ou les colonies, et les barques et chasse-marée du sud de la Bretagne effectuant des rotations entre Bordeaux et Brest. L'écart est saisissant, si l'on oppose *la Duchesse de Duras*, brick de 400 tonneaux, armé à Bordeaux en 1780, chargé d'une cargaison comprenant pour l'essentiel du vin destinée à Saint-Domingue⁵⁶, et *la Marie-Magdelaine*, barque de 15 tonneaux de l'Abert-Ildut transportant du vin de Bordeaux entre Blaye et Brest, qui fit naufrage à Poulgoazec en octobre 1728 en tentant de gagner le port d'Audierne en pleine tempête⁵⁷. Cet écart illustre la diversité des embarcations que nous avons déjà notée en constatant les fortes différences de tonnage pour le transport des cargaisons.

À une moindre échelle, on observe également une part importante de navires venant de Bayonne (14) principalement chargés d'eau-de-vie, de résine, de goudron et de braie, alimentant les ports d'Amsterdam, de Rouen, de Vannes et Lorient au nombre de trois à chaque fois. Le port de Nantes, avec dix-sept navires, fournit des cargaisons plus diversifiées composées de vin, d'eau-de-vie, de bois de construction, de goudron, de céréales et de marchandises coloniales en provenance de l'espace caraïbe dont le port semble assurer une redistribution non seulement à l'échelle du royaume, mais également à l'échelle internationale. Là aussi, on observe une grande diversité dans les tonnages qui s'échelonnent de 13 tonneaux pour *le Saint-Pierre*, barque de Saint-Pol-de-Léon, chargée de vin, d'eau-de-vie, et de marchandises d'épicerie pour le port de Morlaix⁵⁸, et *le Choice*, navire anglais de 163 tonneaux transportant du coton, de l'ocre et du vinaigre à destination de Londres⁵⁹. Notons également l'importance relative du port de La Rochelle, qui avec douze navires, transportant essentiellement de l'eau-de-vie et du vin à destination de Brest (3), de Boulogne (2) et de Cherbourg (2) vient compléter ce tableau des navires faisant route vers le nord avant

⁵⁵ Ludvine Langlois, *Les flottes de commerce à la pointe de la Bretagne au XVIII^e siècle (d'après les dossiers de l'amirauté de Cornouaille sur les naufrages)*, mémoire de maîtrise, université de Bretagne-Sud, 2006.

⁵⁶ AD 29, B 4390, *La Duchesse de Duras* (1780). Ce navire, tentant de gagner un convoi, est victime d'un abordage avec le bâtiment *la Boussole* de Nantes et fait naufrage dans le raz de Sein le 9 janvier 1780 ; entraîné par les courants sur les brisants, l'équipage eut juste le temps d'évacuer l'épave avant que celle-ci ne se retourne.

⁵⁷ AD 29, B 4339, *La Marie Magdelaine* (1728).

⁵⁸ AD 29, B 4362, *Le Saint-Pierre* (1751).

⁵⁹ AD 29, B 4401, *Le Choice* (1791).

de faire naufrage sur les côtes de Cornouaille. En sens inverse, le port de Brest fournit un contingent équivalent à ces ordres de grandeur avec quatorze bâtiments, dont onze sur lest, essentiellement des barques de cabotage destinées aux ports de Bordeaux : 4, La Rochelle : 2, Nantes : 2.

En plus de cette dimension atlantique, on retrouve également un contingent significatif de navires en provenance des Provinces-Unies : Amsterdam : 7, Ostende : 5 et Rotterdam : 1, avec des cargaisons composées de bois de construction, de fer, d'acier, de bière et de fromage destinées principalement à Nantes : 5 et à Lorient : 3. Son également présents, les bâtiments en provenance de l'espace caraïbe avec des bâtiments de Saint-Domingue : 10, de la Guadeloupe et de la Martinique, chargés de sucre, de coton, d'indigo, de cacao, et destinés aux ports de Nantes : 7, Bordeaux : 2 et La Rochelle : 1. Enfin, les navires de pêches à la morue, avec six naufrages de navires destinés à La Rochelle : 3, Paimboeuf : 1, Bordeaux : 1 et Granville : 1, viennent compléter ce tableau brièvement esquissé du commerce et du transport maritime à partir du point de passage que constitue la Cornouaille.

Cette lecture du trafic maritime à partir du port de départ des navires peut être utilement complétée par celle considérant les pavillons des navires, qui permet de nuancer l'importance du pavillon français dans cette géographie du commerce. Ainsi, si Nantes et Brest conservent par le nombre d'armements sensiblement la même importance, il n'en va pas de même pour le port de Bordeaux, qui ne totalise en matière d'armements que dix navires. En revanche, le relais est pris, en matière de transport, par des bâtiments des Provinces-Unies qui cumulent 37 armements pour des bâtiments d'un tonnage allant de 60 à 400 tonneaux, et des bâtiments anglais, principalement armés à Londres :13. Au final, il s'agit bien d'un instantané du commerce maritime où apparaissent tous les types de navigation, qu'il s'agisse du petit cabotage, du grand cabotage ou du long cours déversant sur le littoral de l'amirauté de Cornouaille un ensemble de cargaisons diversifiées et de navires de tout tonnage.

Cette diversité dans la typologie des naufrages et dans la nature même des opérations de sauvetage conduit à s'interroger sur la compétence d'une institution et de ses hommes, sous le prisme de cet événement particulier.

L'EFFICACITE D'UNE INSTITUTION : EXPERTISE ET COMPETENCE DE L'AMIRAUTE EN MATIERE D'ACCIDENTS MARITIMES

Personnels et organisation de l'amirauté

Avant même d'aborder la question de son efficacité, dans le cas d'espèce de l'amirauté de Cornouaille, il convient de saisir ce que représente l'institution en termes de structures, de personnels et d'organisation. L'édit de juin 1691, portant création des sept amirautés en Bretagne énumère le personnel de l'amirauté : douze officiers et membres du personnel⁶⁰ auxquels il faut ajouter les commis-greffiers installés dans les treize ports obliques du

⁶⁰ AD 56, 9B 3, *Édit portant création de sept sièges d'Amirauté en Bretagne*, juin 1691 : « (...) un en l'étendue de l'évêché de Cornouaille pour être établi à Quimper Corentin, qui sera composé d'un notre Conseiller Lieutenant général, civil et criminel, un notre Conseiller Lieutenant particulier, assesseur civil et criminel, deux nos Conseillers, un Notre procureur, un notre Avocat, un Greffier, deux Interprètes, deux Huissiers, dont un audencier, l'autre visiteur et délesteur et deux Sergents (...) ».

ressort⁶¹, soit un total de vingt-cinq personnes. Ce chiffre augmente légèrement au cours du XVIII^e siècle pour culminer à dix-huit personnes, hors les commis-greffiers en 1781⁶², si l'on y ajoute les trois maîtres de quai de Quimper, Concarneau et Pont-l'Abbé, un professeur d'hydrographie dont la charge ne fut pourvue qu'à partir de 1738⁶³, un interprète breton et un chirurgien. Il s'agit donc d'un personnel limité dont certains membres occupent souvent d'autres fonctions dans d'autres institutions. Autre élément notable, l'amirauté ne dispose d'aucun bâtiment spécifique, les audiences et les procès instruits dans le cadre de procédures criminelles se passent donc la plupart du temps au présidial de Quimper⁶⁴. Enfin, la localisation même du siège d'amirauté dans la ville épiscopale de Quimper éloigne considérablement les officiers du littoral, les conduisant fréquemment à n'arriver sur les lieux des naufrages qu'un à deux jours après l'accident⁶⁵. Des huit amirautés bretonnes, l'amirauté de Lorient étant créée par détachement de celles de Vannes en 1782, le siège de Quimper celui dont l'éloignement est le plus manifeste. Afin de corriger cette difficulté, il n'est pas rare de voir le commis-greffier accomplir une tâche plus étendue que celle prévue en matière de naufrages par l'Ordonnance de la Marine, le siège lui déléguant la responsabilité du sauvetage de navires et cargaisons de moindre importance et se contentant dans un second temps d'envoyer son greffier et un huissier pour dresser le procès-verbal d'inventaire des effets ainsi sauvés.

Un autre écueil touche également l'institution, c'est le risque de ne pouvoir assurer ses fonctions en cas de naufrages multiples. De manière théorique, le personnel de l'amirauté est en capacité d'assurer deux commissions simultanées pour le doublement des officiers. Mais dans bien des cas, le siège ne put fournir qu'une seule commission, se déplaçant sur les lieux de plusieurs accidents.

Enfin, si l'action de l'amirauté en matière de naufrage consiste à préserver les intérêts des armateurs et des marchands-chargeurs, le prolongement de cette mission se trouve dans un certain nombre de procédures criminelles instruites contre d'éventuels pilleurs. Il ne s'agit pas ici de revenir sur cet élément déjà amplement étudié, mais de préciser l'attitude de l'amirauté de Cornouaille en matière criminelle. Si les pillages tendent à diminuer au cours du XVIII^e siècle (voir figure 1), la raison en incombe autant au fait d'avoir imposé l'amirauté en tant qu'institution et propagatrice des dispositions de l'Ordonnance de la Marine, dont certaines, en rémunérant le sauvetage des effets retrouvés en mer, viennent rendre intéressante une telle attitude. Deux types de procédures criminelles se trouvent conservées dans les archives. Les

⁶¹ Voir figure 1 : Liste des ports obliques : Le Faou, Port-Launay, Crozon, Camaret, Douarnenez, Ile de Sein, Audierne, Penmarch, Bénodet, Fouesnant, Concarneau, Pont-Aven, Quimperlé.

⁶² Sylviane Llinares, « Les amirautés Bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », dans Joachim Darsel, *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, édition de la thèse sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2012, p. 425-442.

⁶³ Henri Bourde de la Rogerie, *Inventaire...*, *op. cit.*, p. 15.

⁶⁴ Olivier Levasseur, « Les amirautés bretonnes dans les premières années de leur existence », Joachim Darsel, *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, édition de la thèse sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2012, p. 391-416.

⁶⁵ La circulation de l'information afin d'avertir d'un accident implique l'envoi d'un messager, le plus souvent à l'initiative du commis-greffier le plus proche ou du recteur de la paroisse où s'est produit le naufrage ; selon la distance il peut mettre de plusieurs heures à une journée pour gagner Quimper. En retour, la formation d'une commission, c'est-à-dire le rassemblement du lieutenant général ou particulier, du procureur du Roi, du greffier, d'un huissier et d'un éventuel interprète peut également conduire à un nouveau retard. Ajoutons que les déplacements ne s'effectuent que de jour et nous aurons un tableau de l'inertie dans la réactivité du siège.

premières procèdent de la « comparution immédiate », lorsque durant les opérations de sauvetage, les officiers constatent un vol, pour lequel la procédure ne prend pas trop de temps. Les secondes concernent des procédures plus lourdes et impliquant une information, c'est-à-dire la collecte de témoignages, puis la comparution des suspects, parfois à plusieurs reprises pour déterminer les circonstances de ces crimes. L'amirauté de Cornouaille conserve ainsi une procédure-fleuve, celle consacrée au pillage du *Saint Jacques* en 1716, un navire de Rotterdam de 400 tonneaux ayant fait naufrage sur la côte de Penmarch⁶⁶. Cette procédure criminelle constitue la plus importante de celles conservées dans le fonds de l'amirauté de Cornouaille; aucune autre ne l'a égalée jusqu'à la fin de l'institution.

Bien que la lecture des archives propres de l'amirauté fournisse des éléments pertinents sur son action, elle ne permet pas d'en percevoir pleinement le fonctionnement. Toutefois, nous disposons à cet égard d'une « inspection indépendante » ayant fait l'objet récemment d'un travail en profondeur⁶⁷ pour lequel les premières publications donnent des éléments d'analyse⁶⁸. Il s'agit de l'inspection menée par Daniel Chardon, maître des requêtes et procureur général au Conseil des prises entre 1781 et 1785⁶⁹. Dans le cadre de cette enquête, l'amirauté de Cornouaille fait l'objet d'un procès-verbal de visite daté du 24 janvier 1781. Le préambule de ce document indique les éléments sur lesquels l'envoyé du Roi entend se renseigner :

« (...) en conséquence pour nous transporter dans l'amirauté de Quimper à l'effet d'examiner les registres du greffe, vérifier les droits qui se perçoivent à quelque titre que ce soit sur les vaisseaux et marchandises qui arrivent dans les ports de ladite amirauté de Quimper, pour faire informer également des droits que lesdits officiers perçoivent pour les congés, passeports, et examiner les dits ordonnances et règlements qui servent aux officiers de ladite amirauté de Quimper pour l'administration de la justice, et les dispositions des dites lois qui seraient susceptibles d'interprétation ou de modification, ainsi que les suppressions ou révisions qu'il serait utile de faire dans ledit siège (...) »⁷⁰.

Cet « audit » de l'amirauté de Cornouaille offre également un ensemble de portraits des officiers du siège, qu'il s'agisse du lieutenant général⁷¹, du procureur du roi⁷² ou du greffier du siège⁷³.

⁶⁶ AD 29, B 4446 et B 4447 : Le Saint-Jacques (1716). Cette procédure comprend l'audition de plus de 200 témoins et l'inculpation de 118 personnes, la procédure s'étalant jusqu'en 1724.

⁶⁷ Sylviane Llinares, *Les amirautés et la politique maritime de la France sous Louis XVI : Enquête, réforme et modernisation – Autour de l'inspection Chardon 1781-1785*, Habilitation à diriger des Recherches, soutenue le 10 décembre 2011 à l'Université de Bretagne Sud.

⁶⁸ Sylviane Llinares, « Les amirautés Bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », in Joachim Darsel, *L'Amirauté de Bretagne des origines à la Révolution*, édition de la thèse sous la direction de Gérard Le Bouëdec, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2012, p. 425-442.

⁶⁹ Archives nationales de France, Fonds Marine, C4 175 (Bretagne, Poitou, Aunis, Saintonge).

⁷⁰ ANF, C4 175, 24 janvier 1781.

⁷¹ ANF, C4 175 : « Le lieutenant général Le Bastard de Mesmeur, âgé de 31 ans, marié, fort sédentaire, s'occupe principalement de la physique et de la chimie. Il a des connaissances dans son état et le remplit avec l'exactitude requise par les affaires du siège ; c'est-à-dire qu'il n'y a guère que les naufrages qui le détournent de son cabinet ».

⁷² ANF, Fonds Marine, C4 175 : « Kergos de Kernafflen, procureur du Roi est “la cheville ouvrière du siège”. C'est un homme fort actif et qui l'a besoin de l'être pour veiller à tout, attendu qu'il fait son habitation ordinaire à trois lieues de Quimper, dans une campagne où il a sa femme et ses enfants. Ce magistrat est contemporain de

Si cette inspection fournit de précieuses informations sur l'administration et l'organisation de la perception des droits maritimes, la part réservée aux informations concernant les naufrages demeure limitée à une liste reprenant, peu ou prou, les dossiers que conserve encore aujourd'hui le fonds d'archives de l'amirauté de Cornouaille remontant aux dix années précédant l'inspection et vérifiant la perception sur le droit d'épave des quotités au profit du Roi et de l'Amiral de France. Sylviane Llinares montre également que dans ce ressort d'amirauté les principales difficultés semblent concerner la police de la navigation des navires frétés pour le service du roi et les Droits et pêcheries non confirmés⁷⁴. Cette question des navires de commerce frétés par le roi a pu, comme nous l'avons déjà évoqué, provoquer quelques difficultés, sans qu'il nous ait été possible en la matière de déceler des traces de frictions réelles entre les représentants de l'amirauté et ceux d'autres institutions. Toutefois, Henri Bourde de la Rogerie mentionne un mémoire de 1787⁷⁵ où les juges du présidial de Quimper dénoncent *le génie bouillant et inquiet de l'amirauté*⁷⁶. Ce même mémoire dresse également un portrait peu flatteur des officiers du siège en soulignant notamment les liens familiaux les unissant les uns aux autres, et décrivant le lieutenant général, le procureur du roi et son père, procureur honoraire du siège, comme *trois têtes échauffées dans le même bonnet*⁷⁷.

Pour autant, et comme nous avons pu le voir jusqu'ici, il est possible de faire ressortir un certain nombre de constantes plaçant pour un fonctionnement conforme aux dispositions de l'Ordonnance de la Marine de 1681. Le trafic maritime vers les ports de ce ressort étant limité et le contentieux commercial tout autant, la part réservée dans les fonctions de l'amirauté aux naufrages et à leur règlement est d'autant plus conséquente. De ce point de vue, les officiers de l'amirauté de Cornouaille se révèlent assez volontaires lorsqu'il s'agit de se déplacer en commission sur le rivage afin de vaquer aux différentes opérations prescrites par l'Ordonnance de la marine, de l'interrogatoire du capitaine et de l'équipage à l'organisation du sauvetage de l'épave et des marchandises avec le concours, plus ou moins volontaire, des habitants des paroisses littorales. Ils sont également rigoureux dans l'inventaire et l'expédition des marchandises ainsi sauvées vers des magasins et dans la « liquidation » du naufrage consistant en la restitution à leurs propriétaires des effets sauvés durant ces opérations. La plupart des dossiers donnent donc à voir des procès-verbaux, rédigés avec un soin particulier,

monsieur Laënnec, il paraît doué d'un esprit délicat et prend à cœur le bien du service et les intérêts de SAS, il est aussi titulaire de l'office d'avocat du roi dont la création est antérieure à l'édit de 1711 ».

⁷³ ANF, Fonds Marine, C4 175 : « Le greffier est un sieur Clémencin, âgé d'environ quarante-six ans. Son père avait exercé le greffe pendant plusieurs années, il avait vu naître les juges actuels, en sorte qu'il les traitaient comme ses enfants, et ces Messieurs, par respect pour son âge, et très persuadés surtout de son honnêteté n'osaient pas s'opposer à sa vieille routine ; ils n'ont pu s'immiscer dans les affaires du greffe que depuis deux ou trois ans que cet ancien serviteur est mort. Son fils n'avait sans doute eu plus de liberté, car il ne paraît avoir aucune connaissance des affaires ; aussi, content du titre récent d'avocat, ne s'en mêle-t-il que de très loin. Il a mis sa confiance dans le sieur Desnos, jeune père de famille, qui est en même temps procureur postulant et le préposé des messageries ».

⁷⁴ Sylviane Llinares, « Les amirautés Bretonnes à la fin de l'Ancien Régime », *art. cit.*, p. 432.

⁷⁵ AD 29, B 911 bis : « (...) S'il existait un homme qui connut tous les tribunaux du royaume et qu'il répondit à cette question : quel est le plus jaloux de prérogatives et le plus ardent à étendre ses droits il nommerait infailliblement le siège de l'Amirauté de Quimper ».

⁷⁶ Henri Bourde de la Rogerie, *Inventaire sommaire...*, *op. cit.*, p. 17.

⁷⁷ AD 29, B 911 bis.

et rendant compte jour après jour des opérations entreprises et des constats effectués sur le littoral. Il n'est pas rare de voir durer ces commissions au-delà de quinze jours pour les bâtiments les plus importants, ce qui occasionnent une inflation des frais de sauvetage composés entre autres choses des émoluments des officiers du siège et des frais permettant leur logement et leur nourriture. Il s'agit là d'un reproche qui leur est fait à plusieurs reprises. Cette « âpreté » au gain peut également se retrouver, de manière anecdotique, dans certaines tensions entre les officiers du siège de la composition de la commission pour se rendre sur le rivage. C'est le cas lors du naufrage de *La Reine Esther* en 1734 sur la côte de Pouldreuzic, le lieutenant général constatant la présence inopportune du lieutenant particulier :

« (...) Et après avoir avancé environ d'un demi-quart de lieue, on nous a fait remarquer le sieur Guillaume Billoart, lieutenant particulier du dit siège qui venait après nous pressant son cheval pour nous joindre, ce que voyant nous nous sommes arrêtés pour l'attendre et nous ayant joint il nous a déclaré qu'il était parti de Quimper en compagnie des dits sieurs Hernio, Clémancin et Salaun et qu'il entendait vaquer à la commission du dit sauvetage, sur quoi nous l'avons interpellé de se retirer, son ministère n'étant nullement nécessaire attendu notre présence, mais sans avoir égard à nos protestations il a continué la route avec nous jusqu'au lieu du naufrage (...). Ensuite, avons vaqué à ladite commission dans laquelle nous avons été troublés par ledit sieur lieutenant particulier qui a tenu un procédé peu convenable à un homme revêtu du caractère de juge dont nous réservons de dresser notre procès-verbal séparé du présent (...) »⁷⁸.

Le fonds de l'amirauté de Quimper propose une lecture assez linéaire des procédures en matière de naufrage. Il semble que la règle pour les officiers de se rendre en commission sur les lieux des naufrages soit suivie des faits dans plus de 70 % des accidents. Encore convient-il de préciser que dans le cas contraire les procès-verbaux rédigés mentionnent les indispositions des officiers en titre et leur remplacement par un tiers remplissant les conditions requises pour cette mission⁷⁹. Seuls font exceptions à cette règle, les naufrages ayant lieu dans les îles de Sein et sur l'archipel des Glénans, pour lesquels les commissions complètes sont rares, le siège déléguant à son greffier, voire aux commis-greffiers de Sein ou de Concarneau, de procéder au sauvetage des navires et des marchandises et de faire passer sur le continent les effets ainsi sauvés. Dans les deux cas, cette attitude traduit une triple difficulté. Tout d'abord, celle de l'absence de moyens du siège de Quimper, qui ne possède aucune embarcation et qui doit, à chaque fois, négocier son passage avec des maîtres de barques locaux. Ensuite, que ce soit sur l'île de Sein et peut-être encore plus sur l'archipel des Glénans où ne vit qu'un simple gardien sur l'île Saint-Nicolas, un problème de logement peut ainsi se poser dans l'éventualité d'une commission de plusieurs jours. Enfin, les naufrages intervenant principalement en hiver, il est hasardeux de gagner un espace insulaire sans être certain de pouvoir en repartir dans les meilleurs délais.

Si les oppositions avec d'autres institutions, qu'il s'agisse des classes ou du présidial peuvent se faire jour et brosser un portrait moins lisse de l'institution, l'action de l'amirauté peut également être évaluée en fonction des oppositions qu'elle suscite auprès des capitaines

⁷⁸ *Ibid*, B 4345, *La Reine Esther* (1734) : procès verbal de descente, 1^{er} mars 1734.

⁷⁹ *Ibid*, B 4343, *Le Saint-Jean Baptiste* (1732) : extrait d'une lettre du procureur du Roi, 6 février 1732. « (...) Je déclare ne pouvoir descendre sur les lieux attendu que je suis victime d'un gros rhume de poitrine c'est pourquoi je prie Monsieur le Procureur du Roi de l'amirauté, s'il juge à propos d'y descendre et de prendre en mon lieu et place l'ancien des avocats postulant au siège à Quimper (...) ».

des navires naufragés. Dans plusieurs cas, principalement au début de la période ici étudiée, des capitaines refusent la participation de commissions d'amirauté au sauvetage des navires et de leurs cargaisons. C'est le cas du capitaine du *Griffon* qui, lors de son naufrage sur la côte de Trégunc en 1739, se refuse à toute descente des officiers du siège, opposant une fin de non-recevoir pour l'ouverture des écoutilles de son navire, et interdisant à son équipage toute déclaration, les officiers étant alors réduits à prendre acte de cette décision et à ne pouvoir formuler qu'une protestation écrite remise au capitaine⁸⁰. Si ces épisodes sont rares, lorsqu'ils se produisent dans le deuxième tiers du XVIII^e siècle. La réaction peut être d'une tout autre nature comme le montre dans les mêmes conditions en 1775, lors du naufrage de l'*Étiennette*, sloop de Saint-Briac, chargé d'une cargaison de fer pour le port de Lorient : devant la volonté de son capitaine de pourvoir seul au sauvetage du navire et de la cargaison, on constate la fermeté du procureur du roi qui impose sa volonté au terme d'une argumentation juridique reprenant l'Ordonnance de la Marine et les apports de Valin⁸¹.

Le bilan que l'on peut dresser de l'action de l'amirauté en matière d'accidents maritimes au regard du siège de l'amirauté de Cornouaille, ne peut aboutir qu'à un constat ambivalent. Si l'institution semble compétente et ses officiers exercer leurs charges avec une certaine efficacité, si pour ce faire, ils peuvent s'appuyer sur un Droit maritime qui au terme de l'Ordonnance de la Marine constitue une synthèse de l'ensemble des textes européens, synthèse enrichie par les travaux de René-Josué Valin avec son *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine*, publié en 1760, l'institution montre malgré tout un ensemble de limites. Freinée dans son action par ses moyens humains et financiers réduits; elle souffre également du mode de financement de son action dont les naufrages fournissent un bon exemple : Les frais de sauvetage et de procédure sont à la charge des intéressés dans le navire et la cargaison ; l'amirauté ne dispose pas d'un personnel véritablement spécialisé, et ses membres ne sont à tout prendre que des juristes appliquant le droit et réglant leur action sur la procédure définie par la grande ordonnance de Colbert.

⁸⁰ *Ibid*, B 4350, *Le Griffon* (1739) : réquisition du substitut du procureur du Roi, 7 février 1739. « (...) Comme substitut du procureur du Roy en cette partie je requiers qu'attendu les refus et instances du sieur Forbin on laisse le tout à ses périls et risques et fortune, et que copie du présent lui soit dénoté sauf dans la suite à être vers ledit Forbin pourvu de tel décret qu'il sera vu appartenir attendu la désobéissance à justice ».

⁸¹ *Ibid*, B 4385, *l'Étiennette* (1775) : procès-verbal de descente, 28 décembre 1775 : « (...) le maître dans la déclaration qu'il avait faite au greffe de notre siège à Concarneau avait dit qu'il entendait sauver lui-même la cargaison, sur quoi le dit sieur procureur du Roi nous a fait observer qu'il est de principe attesté par Valin sur l'ordonnance de 1681 au titre des naufrages article 17 que lorsqu'il s'agit comme ici d'un naufrage absolu, quelque soumission que fasse le capitaine n'étant pas muni d'une procuration de l'armateur et des autres intéressés, il est du devoir des officiers de l'amirauté de descendre pour remédier au désastre (...) et le maître naufragé n'ayant point demandé la main levée qu'il faudrait toujours qu'il obtînt, dans tous les cas ne paraissant même point autorisé à la demander, il est indispensable de descendre au lieu du naufrage pour faire sauver lesdites marchandises, en constater l'état, si elles sont sauvées, s'assurer même s'il n'y avait point dans la cargaison d'autres marchandises qu'un zèle inconsidéré avait porté le maître à celer dans sa déclaration et pour prendre enfin sur les autres circonstances du naufrage comme sur celles mentionnées ci-devant les interrogatoires du dit maître et de son équipage (...) ».