



HAL
open science

Les procédures d'avaries dans l'amirauté de Lorient (1782-1791)

Sylvain Coindet

► **To cite this version:**

Sylvain Coindet. Les procédures d'avaries dans l'amirauté de Lorient (1782-1791). *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* : Anjou, Maine, Touraine, 2019, 126 (4), pp.145-163. 10.4000/abpo.4812 . hal-02463928

HAL Id: hal-02463928

<https://hal.science/hal-02463928>

Submitted on 21 Dec 2023

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.

Les procédures d'avaries dans l'amirauté de Lorient (1782-1791)

Damage procedures in the Lorient Admiralty between 1782 and 1791

Sylvain Coindet



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/abpo/4812>

DOI : 10.4000/abpo.4812

ISBN : 978-2-7535-8021-3

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 décembre 2019

Pagination : 145-163

ISBN : 978-2-7535-8019-0

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Sylvain Coindet, « Les procédures d'avaries dans l'amirauté de Lorient (1782-1791) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 126-4 | 2019, mis en ligne le 04 janvier 2022, consulté le 04 janvier 2023. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/4812> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/abpo.4812>

Les procédures d'avaries dans l'amirauté de Lorient (1782-1791)

Sylvain COINDET

Élève conservateur des bibliothèques, ENSSIB

L'*Avarie* désigne « toute dépense extraordinaire qui se fera pour les navires ou marchandises conjointement ou séparément, et tout dommage qui leur arrivera depuis leur charge et départ jusqu'à leur retour et décharge¹ ». Cette définition, tirée de l'ordonnance de la Marine de 1681, pose les conditions de la responsabilité de l'armateur dans la phase de transport entre le port de chargement et celui de déchargement. Toute détérioration du navire ou de sa marchandise devait induire, lors de son arrivée ou d'une escale, une identification scrupuleuse des dommages subis, du montant de ceux-ci, ainsi que la détermination des moyens à mettre en œuvre pour réparer le bâtiment et permettre au navire et à sa cargaison de terminer leur périple.

La grande ordonnance de Colbert, dans son titre consacré aux *Avaries*², reprenant les dispositions du *Guidon de la mer*³ et des *Rôles d'Oléron*⁴, énonce les dispositions juridiques et pratiques à mettre en œuvre dans cette procédure qui distingue, nous le verrons, deux grandes familles d'avaries. Au-delà des dommages subis par les bâtiments et les marchandises, des frais imprévus considérés dans le vocabulaire comme des avaries, les procédures instruites par les officiers des sièges particuliers d'amirauté⁵

1. *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, commentée et conférée sur les anciennes ordonnances, le Droit Romain et les nouveaux règlements*, Paris, Charles Osmont, 1714.

2. *Ibidem*, livre III, titre VII. *Des Avaries*.

3. *Guidon, stile et usance des marchands qui mettent à la mer. Traitant des assurances, polices, avaries*, Rouen, M. Le Mégissier, 1608.

4. Les « Rôles d'Oléron », datés du XIII^e siècle, constituent un corpus juridique dont l'ordonnance de la Marine s'inspire abondamment, notamment en matière de naufrages et d'avaries.

5. À la veille de la Révolution, la Bretagne compte huit sièges d'amirauté : Saint-Malo, Saint-Brieuc, Morlaix, Brest, Quimper, Lorient, Vannes et Nantes, créés par l'édit du roi de juin 1691, à l'exception du siège de Lorient, créé par détachement de l'amirauté de Vannes en 1782 (lettres patentes du 12 avril 1782, du 11 janvier 1783 et du 2 décembre 1786).

permettent de dénombrer l'origine et l'ampleur des dégâts, faisant intervenir l'ensemble des acteurs du commerce maritime, qu'il s'agisse des négociants, des armateurs, des assureurs et de l'ensemble du monde maritime et para-maritime dans le règlement de ce contentieux juridico-technique.

La *visite du navire*, base d'une véritable expertise, sans laquelle l'amirauté ne pouvait rendre de décision judiciaire, n'incombait pourtant pas directement aux juristes⁶ qu'étaient les officiers des sièges particuliers, mais à des *gens de l'art*, capitaines de navire, maîtres constructeurs ou négociants, dont les comptes rendus de visites, sous forme de procès-verbaux, permettent une plongée au fond des cales des bâtiments. Le fonds de l'amirauté de Lorient, bien qu'il ne couvre qu'une courte décennie, n'en constitue pas moins, par le nombre de procédures conservées et l'activité maritime de ce port, un exemple pertinent en la matière. La position géographique du port de Lorient et ses infrastructures lui font jouer le rôle d'escale technique pour des bâtiments subissant une avarie au cours de leur voyage. Si les archives sont parcellaires et souvent incomplètes pour les autres amirautés bretonnes⁷, celles du siège lorientais⁸ conservent pour la décennie 1782-1791, de manière certes hétérogène, la trace de 207 procédures. Ces dernières mettent en lumière à la fois la législation et les pratiques d'une institution en matière de droit maritime, ici spécifiquement pour les avaries, et permettent aussi d'esquisser la géographie du commerce d'une ville et de ses approvisionnements.

La législation en matière d'avaries au xviii^e siècle

Le titre consacré aux *Avaries* dans l'ordonnance de la Marine compte onze articles et il est complété de manière remarquable par le travail d'exégèse de René Josué Valin⁹, procureur du roi à l'Amirauté de La Rochelle de 1745 à 1765, dont les interprétations et exceptions illustrées par une jurisprudence abondante permettent d'envisager la problématique des avaries sous tous ses aspects.

Quelques précautions linguistiques doivent être prises à titre liminaire. Si le droit distingue les *avaries simples et particulières*, des *avaries grosses et communes*, ces appellations, à la lecture des archives, peuvent pourtant

6. *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre I, titre III, art. 1^{er} : « Les Lieutenants, Conseillers et nos Avocats et Procureurs aux Sièges Généraux et Particuliers de l'Amirauté ne pourront être reçus qu'ils ne sont gradués, n'aient fréquenté le Barreau pendant le temps porté par nos Ordonnances, et ne soient âgés, savoir les Lieutenant Généraux de vingt-sept ans, et ceux des autres sièges, et nos Avocats et Procureurs de vingt-cinq ».

7. Ces procédures ne se résument bien souvent qu'à une déclaration du capitaine auprès du greffe de l'amirauté demandant l'expertise de cette dernière. Ces déclarations indiquent en règle générale le type d'avarie et leur origine supposée.

8. Pour une meilleure lecture du phénomène, nous avons exclu les procédures d'avaries instruites durant les naufrages, ces dernières venant compliquer la lisibilité de notre étude par une complexité juridique encore plus grande.

9. VALIN, René Josué, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, nouvelle édition, revue, corrigée et augmentée, 2 tomes, 1776.

se révéler trompeuses. Valin indique qu'une *avarie simple* ne désigne pas nécessairement 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. La perte de la totalité d'une cargaison peut donc être qualifiée d'*avarie simple* sans que cette dénomination ait de rapport avec son ampleur. De même, une *avarie grosse*, c'est-à-dire un dommage supporté solidairement par les deux parties, peut relever d'une perte dont l'ampleur est inférieure à celle d'une *avarie simple*.

Pour distinguer ces deux types d'avaries, nous utiliserons donc ici, comme le suggère Valin, les termes d'*avaries particulières* et d'*avaries communes* afin d'en faciliter la compréhension.

Les avaries particulières

Sous la désignation d'*avaries particulières* tombe l'ensemble des dommages qui n'auront pas été causés pour le *salut commun* de l'équipage et du navire. Le législateur indique ainsi que les dégâts résultant d'une tempête ou de mauvaises conditions météorologiques persistantes ne sont qu'avaries particulières et ne concernent donc, pour le navire, que les personnes intéressées dans l'armement, et pour la cargaison, que ses différents propriétaires. Le capitaine ne saurait donc être considéré comme responsable des dommages subis par la cargaison en de pareilles circonstances. L'article IV¹⁰ donne une exception en identifiant une faute possible du maître en cas de mauvaise étanchéité des écoutilles, de mauvaises amarres ou de mauvais cordages. Une telle exception rend courante dans les archives des demandes d'expertises des panneaux des écoutilles pour en vérifier l'étanchéité¹¹.

Bien qu'il ne s'agisse pas de dommages à proprement parler, certaines dépenses *extraordinaires*, engagées pour le navire ou la cargaison durant le voyage, peuvent également être désignées comme *avaries*¹². Si un navire entre dans un port au cours d'un voyage sans nécessité et que des droits sont à acquitter, ceux-ci sont à la charge du capitaine et tombent donc

10. *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, art. IV : « la perte des câbles, ancres, voiles, mâts et cordages, causée par tempête ou autre fortune de mer, et le dommage arrivé aux marchandises par la faute du maître ou de l'équipage, ou pour n'avoir pas bien fermé les écoutilles, amarré le vaisseau, fourni de bons guidages et cordages, ou autrement, sont avaries simples qui tombent sur le maître, le navire et le fret ».

11. Arch. dép. du Morbihan, 10 B 42, amirauté de Lorient. Lors du déchargement à Lorient de la cargaison du navire *La Bonne Espérance* de l'Île de France, son capitaine, Claude Neveu indique dans sa demande d'expertise du 6 mai 1785 « qu'il est de règle étroite pour tout capitaine avant de commencer son déchargement de faire procéder à la visite et examen des panneaux de son vaisseau afin de faire reconnaître l'état d'iceux et de justifier que s'il est survenu des avaries de cargaison il n'est point de sa faute [...] ».

12. *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, art. 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 [...] ».

sur le navire¹³ au titre des *avaries simples*. De même, si les paiements des droits de congé, de visite, de balisage et d'ancrage ne correspondent pas à des avaries en tant que telles, ces différents frais demeurent à la charge du capitaine¹⁴. Ils sont acquittés préalablement par une contribution portée sur les connaissements et désignée sur ces derniers comme une quote-part de *dix pour cent pour avaries et chapeau*. Bien que les formules divergent selon le type de navigation, la plus fréquemment retenue pour les caboteurs français revient à faire passer, en plus du coût du fret, dix pour cent du montant de celui-ci pour les avaries, selon cette formule standardisée¹⁵. Plus simplement, la formulation « outre les avaries aux us et coutumes de la mer » traduit cette pratique.

Enfin, bien que cette étude se limite aux seules avaries déclarées à l'arrivée du bâtiment ou lors d'une escale, le contentieux des avaries simples peut être étendu aux dommages subis par les cargaisons lors de naufrages. Ces marchandises, récupérées au cours des opérations de sauvetage, font l'objet, d'une réclamation ou d'un abandon par leurs propriétaires ou les assureurs de ces derniers. Dans leurs dépositions auprès de l'amirauté, les capitaines doivent alors prouver qu'ils ne sont en rien responsables des dommages et ils prennent donc soin d'indiquer que ce sont, là encore, les mauvaises conditions météorologiques qui ont conduit au sinistre.

Ces avaries particulières représentent près de 80 % des procédures instruites par l'amirauté de Lorient, et relèvent le plus souvent de navigations longues et difficiles où dominent les aléas météorologiques. Outre ces avaries particulières, les dommages et les pertes, subis pour le *salut commun du navire et de l'équipage*, s'inscrivent dans une qualification différente, celle d'*avarie commune*.

Les avaries communes

Les *avaries grosses et communes* renvoient aux dommages que doivent supporter solidairement l'armateur et le marchand chargeur ou leurs assureurs respectifs. L'article vi¹⁶ stipule que les marchandises jetées à la mer,

13. VALIN, René Josué, *Nouveau Commentaire...*, *op. cit.*, p. 158-159.

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

15. Valin observe que cette pratique vise avant tout à simplifier le traitement des petites avaries indiquant que « 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 », *Nouveau commentaire...*, *op. cit.*, tome II, p. 172.

16. *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VII, art. VI : « Les choses données par composition aux pirates pour le rachat du navire et des marchandises ; celles jetées dans la mer, les câbles ou mâts rompus ou coupés, les ancres et autres effets abandonnés pour le salut commun, le dommage des marchandises restées dans le navire en faisant le jet, les pansements et nourritures du matelot blessé en défendant le navire, et les frais de la décharge pour entrer dans un havre ou dans une rivière, ou pour remettre à flot un vaisseau, sont avaries grosses ou communes ».

les ancres et les câbles perdus sont *avaries communes* si ces pertes l'ont été pour le *salut commun*, dans une situation de péril imminent. Cette qualification de *salut commun* se retrouve dans toutes les déclarations de maîtres et capitaines de navire, là encore comme une formule standardisée, renvoyant à une réalité juridique. En 1786, le navire *Les Deux Sœurs*, d'Emden, subit entre Saint-Pétersbourg et Lorient, « plusieurs coups de vent » qui l'obligèrent à mouiller sous l'île de White « où la force des vents et des courants aurait toujours augmenté au point de le jeter sur la côte, ce qui l'aurait contraint de l'avis de tout son équipage de couper son câble pour appareiller plus promptement et aller chercher un asile dans le port de Portsmouth¹⁷ ». Sur ce même itinéraire, en 1785, le brigantin *L'Étoile Dorée*, de Lübeck, dut effectuer deux relâches, la première à Copenhague et la seconde à Egersund en Norvège, à chaque fois « de l'avis de son équipage » pour pouvoir continuer sa route. Le procès-verbal de la visite du navire, effectuée à la requête de l'amirauté de Lorient, qualifie ces dommages « d'avaries grosses et communes ayant été faites pour le salut commun¹⁸ ».

Si le fait de jeter des marchandises à la mer pour éviter de voir le navire sombrer relève également de ce *salut commun*, le commentaire de l'ordonnance de la Marine introduit une priorité à respecter dans cet acte d'abandon. Ce sont les marchandises placées sur le pont et de moindre valeur qui doivent être jetées en priorité. En janvier 1785, dans sa navigation entre Philadelphie et Lorient, Robert French, capitaine de *La Reine de France*, déclare avoir été contraint « pour le salut commun d'alléger son bâtiment en jetant de son entrepont divers boucauds de tabac à la mer¹⁹ ».

Cette notion de *salut commun*, déjà plusieurs fois évoquée, renvoie pourtant à une réalité plurielle. On comprend en filigrane, au travers des dépositions des capitaines de navire, qu'il est très important pour eux d'insister sur les précautions qu'ils ont pu prendre pour assurer le bon déroulement de la navigation. Il s'agit bien souvent d'une « prudence juridique » permettant d'éviter de faire porter uniquement sur le navire et le fret le coût d'avaries résultant d'une erreur de navigation potentiellement imputable au capitaine ou à son équipage. Au-delà des formules standardisées, certaines dépositions rappellent pourtant le danger réel et la perception de celui-ci par les équipages. Celui de *La Comtesse de Noailles*, navire de Bordeaux ralliant Port-au-Prince à son port d'attache, se voit tout au long du mois de novembre 1786 assailli par plusieurs « coups de vent » qui fragilisent le navire et son grément. Le dernier, éprouvé le 27 novembre

17. Arch. dép. du Morbihan, 10 B 45, amirauté de Lorient. Extrait du procès-verbal de l'estimation du navire, 15 novembre 1786. La perte d'une ancre, d'un câble et de son orin est estimée à 654 livres.

18. Arch. dép. du Morbihan, 10 B 43, amirauté de Lorient. Extraits du procès-verbal de visite du navire, 4 juin 1785. Le montant total des avaries depuis le départ de Saint-Pétersbourg le 27 octobre 1784 jusqu'à l'arrivée à Lorient le 13 avril 1785 est estimé à 5738 livres 6 sols.

19. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 43, 20 janvier 1785.

1786, conduisit l'équipage « à faire un vœu sur le champ²⁰ ». Ces dangers se traduisent également par des accidents à bord, parfois mortels. Le capitaine de *La Demoiselle Anne* d'Emden trouve ainsi la mort entre ce port et Bordeaux « emporté par une lame²¹ ».

Les sommes données « par composition aux pirates pour le rachat du navire et des marchandises », ou le paiement de soins médicaux prodigués aux membres d'un équipage ayant « défendu » le bâtiment peuvent également être considérés comme relevant des *avaries communes*.

Prolongement logique de ces avaries communes et de leur corollaire le *salut commun*, l'ordonnance de la Marine consacre un titre au « jet et à la contribution²² » qui fait suite à celui consacré aux avaries. Il permet de déterminer les situations dans lesquelles marchandises et ustensiles du navire doivent être jetés à la mer pour éviter un naufrage ou tenter d'échapper à un navire corsaire. L'article III précise l'ordre à respecter dans une telle situation et la nécessité de jeter d'abord les ustensiles du navire avant de mettre par-dessus bord les marchandises les plus lourdes et de plus faible valeur²³. Le montant de ces pertes, considérées comme des *avaries communes*, est à supporter par les marchands chargeurs et l'armateur selon une répartition qui se fait pour moitié sur le navire et le fret et pour l'autre moitié sur la valeur des marchandises²⁴. Ces principes généraux sont complétés par une suite d'exceptions, prévoyant notamment les dispositions à tenir si les mesures prises pour éviter le naufrage ou la prise n'ont pas été efficaces et si le navire a été perdu²⁵.

Les visites de navires : une expertise juridico-technique

Afin de déterminer l'origine et la qualité des avaries, l'amirauté doit faire procéder, à la demande du capitaine, de l'armateur ou des consignataires des marchandises, à une visite du navire et/ou de la cargaison dans le but de déterminer l'ampleur et la nature des dommages éventuels ainsi que le montant des pertes subies. Ces visites s'apparentent à de véritables exper-

20. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 44, 8 décembre 1786.

21. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 45, 21 mars 1786.

22. *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre III, titre VIII.

23. *Ibidem*, art. III : « Les ustensiles du vaisseau, et autres choses les moins nécessaires, les plus pesantes et de moindre prix, seront jetées les premières, et ensuite les marchandises du premier pont, le tout néanmoins au choix du capitaine, et par l'avis de l'équipage ».

24. *Ibidem*, art. VII : « La répartition pour le paiement des pertes et dommages, sera faite sur les effets sauvés et jetés, et sur moitié du navire et du fret, au marc la livre de leur valeur ».

25. *Ibidem*, art. XV. « Si le jet ne sauve le navire, il n'y aura lieu à aucune contribution, et les marchandises qui pourront être sauvées du naufrage ne seront point tenues du paiement ni du dédommagement de celles qui auront été jetées ou endommagées ».

tises menant ces professionnels, parfois pendant plusieurs jours, dans les cales des navires se trouvant au port ou en rade de Lorient²⁶.

Les modalités de l'expertise

En matière d'avaries, la procédure débute à l'arrivée à bon port ou dans un port d'escale. Le capitaine du navire, suspectant une avarie sur son bâtiment ou sa cargaison, effectue une déclaration auprès du greffe de l'amirauté, demandant la nomination d'experts afin de faire procéder, le plus souvent au cours du déchargement, à l'expertise de la cargaison et/ou du navire. Bien que cette procédure soit standardisée, le capitaine ne manque pas dans sa déclaration de faire remarquer toute la diligence que lui et son équipage ont apportée à la conservation du navire et de ses marchandises. Le plus souvent, c'est l'aléa météorologique qui vient justifier de possibles dommages. René Bellier, capitaine de *La Jany*, déclare le 28 avril 1791, « qu'il a été accueilli d'une tempête continue qui a failli l'engloutir dans les flots à diverses reprises, qu'il ne doit son salut qu'au port de Lorient où il est entré le jour d'hier avec des avaries considérables²⁷ ». Le navire étant hors d'état de continuer sa route vers la rivière du Gabon, la demande d'expertise qu'il formule permet de cerner les compétences des officiers de l'amirauté et les différentes étapes et objets de l'expertise :

« Qu'il vous plaise Messieurs, voyant ci-joint copie en forme de son grand rapport fait le 27 du présent mois, y ayant égard et à ce que dessus exposé, nommer d'office deux experts capitaines pour faire l'ouverture des panneaux du dit navire La Jany et constater l'arrimage de sa cargaison dans le cas seulement où cette opération fut nécessaire et cohérente avec celles ci-après, ensemble un expert constructeur et un charpentier à l'effet et tous ensemble de visiter intérieurement et extérieurement le susdit navire, constater les avaries qui lui sont survenues tant en sa coque qu'agrès et apparaux, désigner la cause et la nature d'icelles et indiquer quelles sont les réparations à faire au susdit navire pour le mettre en état de reprendre la mer et continuer son voyage avec sûreté, et donner la valeur et coût des dites réparations ; et par le même moyen et dans l'appréhension que les marchandises composant le chargement du dit navire aient été avariées, vous plaise encore, Messieurs nommer d'office deux experts négociants qui constateront le degré d'avaries dont lesdites marchandises sont atteintes [...]»²⁸. »

Le choix des « experts maritimes » s'effectue dans le « vivier local » des capitaines, constructeurs et négociants. Ces gens de l'art, reconnus pour leurs compétences, interviennent donc très fréquemment auprès de

26. Dans les différents procès-verbaux rédigés, on retrouve la localisation précise des bâtiments au moment de l'expertise, au port de Lorient lui-même, qu'il s'agisse du *quai neuf de la ville*, du *ponton du Bois Blanc*, des *postes de l'Amiral*, du *ponton du port en face des magasins des ventes de la Compagnie des Indes*, du *ponton carré proche du parc d'artillerie*, des chantiers des constructeurs Quinard, Dublanc ; dans la rade de Penmané, au mouillage au Kernevel ou à l'ancre devant Port-Louis.

27. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 59.

28. *Ibidem*.

l'amirauté. Chaque visite s'effectue sous le contrôle de l'huissier et du greffier du siège, les experts prêtant serment avant de débiter la « visite ». Ils perçoivent une rémunération qui, pour la période considérée, s'établit à douze livres tournois par jour. Ces opérations peuvent durer de quelques heures à plusieurs jours, le coût global de l'expertise pouvant dépasser dans de rares cas les mille livres. Une telle charge explique probablement l'absence de navires de faible tonnage dans le *corpus* que constitue le fonds de l'amirauté lorientaise. Dans de tels cas en effet, l'expertise constituerait, par son coût, une perte financière s'ajoutant à celle déjà subie. Le siège de Lorient recourt la plupart du temps aux mêmes experts. À titre d'exemple, Bernard Lagourgue ou Charles Desbarre, tous deux capitaines de navires de commerce résidant à Lorient en la paroisse Saint-Louis²⁹, sont mandatés à de nombreuses reprises aux fins d'effectuer de tels constats d'avaries.

Une fois à bord des bâtiments, ces *experts jurés* commencent la visite proprement dite, visite technique du navire et de la cargaison destinée à déterminer l'ampleur des dommages, leurs causes et le montant des pertes.

La visite du navire et des marchandises

Sur la réquisition du procureur du roi, et une fois à bord, sur les pontons du port de Lorient ou au mouillage en rade de Penmané, de Port-Louis ou du Kernevel, les différents experts procèdent à la visite du navire et/ou de sa cargaison. Prenant connaissance auprès du capitaine des circonstances ayant conduit ce dernier à demander leur visite, ces hommes rendent possible par leurs procès-verbaux l'exploration totale ou partielle des cales des navires. Ainsi, pour *Les Deux Maries*, navire de La Rochelle, Louis Saint-Romain et le sieur Le Loup de Beaulieu, tous deux capitaines de navire, procèdent le 11 septembre 1786 à la visite de la cale du bâtiment de 300 tonneaux, chargé de poivre en provenance de Pondichéry :

« [...] tout le poivre étant entièrement déchargé, nous avons fait la vérification du grenier en coris³⁰, mesuré sous le grand panneau que nous avons trouvé quinze pouces de hauteur au-dessus du vaigrage³¹ couvert de doubles nattes et d'une chemise de toile à voile sur toute l'étendue

29. Entre 1782 et 1791, ces deux hommes vont effectuer une cinquantaine d'expertises de navires à la demande de l'amirauté de Lorient.

30. Peut-être s'agit-il de « cauris », coquillages utilisés comme monnaie sur les côtes d'Afrique par les Européens dans le cadre de la traite atlantique. Ce navire, en provenance de la zone indo-pacifique en aurait rapporté pour alimenter de futurs armements. Les cauris peuvent également être utilisés comme lest tout en conservant leur valeur marchande, évitant ainsi de devoir se débarrasser d'une quantité importante de sable ou de cailloux dans le strict cadre défini par l'ordonnance de la Marine (Livre IV, Titre IV : *Du lestage et délestage*) (IROKO ABIOLA, Félix, « Les hommes d'affaires français et le commerce des cauris du XVII^e au XIX^e siècle », *Revue française d'histoire d'outre-mer*, tome 78, n° 292, 1991, p. 359-374).

31. JAL, Auguste, *Glossaire nautique : répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes*, Paris, Firmin Didot frères, 1848, p. 1516 : « Planche qui sert au revêtement intérieur des membres composant la carcasse du navire, comme le bordage sert à son

de la calle, la garniture faite avec des bambous le long du bord autour de l'archipompe³² et la cloison de la calle à l'eau de sept pouces d'épaisseur, nous a paru bien faite, couverte partout de double natte et la dite chemise par-dessus que nous avons trouvée pourrie et crevée dans plusieurs endroits le long du bord par la chute d'eau de mer qui s'est introduite dans la cale tout le long des gouttières et des coursives qui nous ont paru avoir eu un jeu considérable ainsi que quelques coutures du premier pont qui ont vomi l'étoupe dans le coup de vent que ce navire a reçu sous le cap de Bonne-Espérance, nous avons aussi reconnu que certaines quantités de poivre ont pénétré parmi les coris au travers de la chemise qui s'est trouvée pourrie ainsi que les nattes qui couvrent le grenier le long du bord; nous aurions monté dans l'entrepont que nous aurions aussi visité et trouvé lesdites coursives des deux côtés du navire garnie d'une toile brayée de deux pieds et demi appliquées sur l'étendue de trois coutures du dit pont et de six à huit pouces sur le côté de la muraille, la garniture en général tant dans la cale que dans l'entrepont nous a paru faite avec la plus grande précaution, on n'a rien épargné de ce qui pouvait contribuer à la conservation des marchandises et les dommages qu'elles ont éprouvés sont l'effet d'évènements extraordinaires que la prudence humaine ne peut ni prévoir, ni éviter telles que les tempêtes que le dit navire a éprouvées qui l'ont ébranlé dans toutes ses œuvres mortes et lui ont jeté quantité considérable d'eau sur le pont et dans l'entrepont que le jeu du navire a fait pénétrer dans la cale par les coursives d'un bout à l'autre et par plusieurs coutures du premier pont, ce que nous certifions [...]³³. »

Ce rapport traduit le soin apporté à l'étanchéité du navire. Pour ce cas d'espèce, l'essentiel des dommages subis tant par le navire que par la cargaison de poivre est imputable à la durée du voyage et au mauvais temps rencontré depuis Pondichéry. La *visite* en elle-même constitue une phase du déchargement où le capitaine et son équipage peuvent dégager leur responsabilité face à d'éventuels dommages, à la fois durant la phase de chargement du bâtiment « puisqu'on n'a rien épargné de ce qui pouvait contribuer à la conservation des marchandises », mais également dans la phase de transport jusqu'au port de Lorient où les dommages subis ne l'ont été que « sous l'effet d'évènements extraordinaires [...] tels que les tempêtes ». Si les mauvaises conditions météorologiques constituent le lieu commun en matière d'avaries, certaines procédures laissent pourtant apparaître d'autres possibilités. Ainsi, bien que la cargaison de froment du navire *L'Illinois*, de Rhode Island, ait eu à subir le contact de l'eau de mer durant la traversée entre Alexandrie (Virginie) et Lorient en 1786, le « froment paraît avoir été dans le principe et avant son embarquement pour

revêtement extérieur. L'ensemble des Vaigres et l'action d'appliquer ces planches sont nommés *Vaigrage* ».

32. JAL, Auguste, *op. cit.*, p. 162 : « construction élevée autour du pied d'un mât et des pompes placées près de lui, et faite pour abriter ces pompes; elle est composée de quatre cloisons qui se réunissent à angles droits, et forment une sorte de grande caisse, dont la base repose sur le fond du navire, et le haut adhère au premier pont ».

33. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 45, 11 septembre 1786. Ce navire, en provenance de Pondichéry, a effectué deux relâches, une première sur l'île Bourbon et une seconde sur l'île de Sainte-Hélène.

Lorient vieilli et échauffé, étant rempli d'insectes nommés ici cochons qui ne s'y sont engendrés que par cette cause³⁴ ». Le procès-verbal conclut donc à la mauvaise qualité des céréales qui « ne peuvent être employées qu'à faire du pain (*sic*) ».

Les incidences financières

Les procédures instruites mettent en évidence les enjeux financiers résultant de la détermination du type d'avaries pour les armateurs, les marchands chargeurs et leurs assureurs respectifs, le cas échéant. *La Gertrude Marie*, bâtiment de Copenhague de 180 tonneaux, chargé dans son port d'attache en octobre 1785 de 831 balles de marchandises d'une valeur estimée de 1,4 million de livres tournois, devait compléter son chargement à Lorient avant d'entamer une traversée de l'océan Atlantique à destination de l'île de Saint-Thomas dans les Caraïbes. Rencontrant des conditions météorologiques exécrables, le navire va talonner deux fois sur une roche avant de gagner le port d'Harwich en Angleterre avec l'aide d'un pilote local. Afin de poursuivre son voyage, le capitaine se voit contraint de procéder à des réparations dont les montants atteignent près de 45 000 livres. Ces avaries étant déclarées *communes* par une ordonnance du lieutenant particulier de l'amirauté de Lorient du 11 avril 1786, suite à la visite du navire, la répartition des contributions à ces pertes est arrêtée en trois parts selon la valeur du navire, du fret et des marchandises. Le bâtiment, estimé à 26 683 livres, contribue à hauteur de 13 341,10 livres sols. Le produit du fret des marchandises, estimé à 14 859,15 livres sols 9 deniers, fournit 7 429,17 livres sols 10 deniers, le reste du montant des avaries étant à supporter par les consignataires des marchandises composant la cargaison. Pour faire face à de telles dépenses dans un pays étranger, le capitaine de ce bâtiment, ne disposant pas des fonds nécessaires, a été obligé de souscrire un *prêt à la grosse aventure* de 37 171,17 livres sols et 6 deniers à un taux de 6 % (soit 2 230 livres 3 sols 6 deniers). Cette somme (39 402 livres 1 sol) devant être remboursée trois jours après l'arrivée du navire, on peut aisément comprendre l'activité du capitaine et du représentant de l'armateur pour convoquer l'ensemble des consignataires des marchandises afin de rassembler les fonds. Les retards engendrés par de telles opérations pouvaient conduire à de nouvelles pertes financières qui se seraient répercutées à l'ensemble des intervenants.

Une fois le procès-verbal de l'état du navire ou de la cargaison établi, ces mêmes experts doivent procéder à l'estimation des pertes subies. Sur un total de 207 procédures, 79 d'entre-elles conservent ainsi une estimation précise de la valeur des avaries, pour un montant total supérieur à un million de livres tournois³⁵ entre 1782 et 1791. L'échelle de ces pertes s'échelonne de 24 livres pour un navire de Fécamp transportant du sel et victime

34. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 46, 3 octobre 1786.

35. 1 024 521 livres tournois.

d'une modeste voie d'eau³⁶, à 118429 livres pour le radoub et le doublage de la coque du navire *Le Comte de Vergennes*, bâtiment de la compagnie des Indes, en 1786³⁷ avant son retour vers Lorient.

Au-delà de cette estimation comptable, l'expertise doit également déterminer pour les navires comme pour les cargaisons, le parti à prendre. Faut-il condamner le navire si la dépense excède la valeur du bâtiment ? Que faire des marchandises avariées ? Dès lors, peut-il y avoir un contentieux sur l'origine des avaries entre l'amirauté et l'armateur ? À la première question, la réponse est en règle générale assez simple, particulièrement si le navire est assuré. C'est le cas du *Baron de Borreskens*, navire de Port-Louis (Île de France), qui, lors de son départ du Bengale pour le port de Lorient, s'est échoué sur le banc de Long-San, obligeant le capitaine à remonter le Gange jusqu'à Calcutta pour caréner son navire. L'opération entraîne une dépense de 74 000 livres. Le navire devant regagner l'Île de France, une nouvelle dépense de 37 000 livres s'impose pour le mettre en état de poursuivre sa route, ce qui conduit le capitaine à demander « de condamner le Baron de Borreskens », le bâtiment étant assuré pour la somme de 80 000 livres, c'est-à-dire bien en deçà du montant total des réparations³⁸. De la même manière, l'expertise menée sur *Le Cerf Volant*, navire de Nantes en provenance de Port-au-Prince, condamne le bâtiment, compte tenu de l'ampleur des réparations à entreprendre³⁹.

Pour ce qui est des marchandises avariées, tout dépend du degré d'avarie et du type de marchandise. L'expertise peut toutefois imposer aux consignataires de se débarrasser d'aliments rendus impropres à la consommation. Le plus souvent, de telles décisions concernent des cargaisons de céréales ou de morues, sèches ou vertes, que le contact avec l'eau de mer rend dangereuses pour d'éventuels consommateurs. Les propriétaires de marchandises avariées, lorsque celles-ci sont assurées, peuvent, le cas échéant, décider d'abandonner leurs marchandises, le produit des ventes revenant alors à l'assureur. Ces ventes de marchandises avariées, si elles sont difficiles à saisir dans les archives, n'en constituent pas moins potentiellement un second marché pour des articles venant parfois de l'autre bout du monde. Le même constat peut être fait lors des naufrages, où la récupération des marchandises donne lieu à des ventes où viennent souvent de petits négociants locaux s'approvisionnant en marchandises à moindre coût.

36. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 54. Notons que dans le cas de navires transportant du sel, l'avarie constatée, à savoir le contact de l'eau de mer et du sel, conduit à la perte totale de la cargaison.

37. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 52.

38. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 44, 7 juillet 1786.

39. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 44, 1^{er} avril 1786 : « [...] après un mur examen et d'un commun accord avons jugé le navire hors d'état de servir, attendu que les réparations indispensables à y faire coûterait plus que ne vaudrait le dit navire en l'état [...] ».

Enfin, dans l'hypothèse d'un éventuel contentieux entre les différents partis, l'expertise fait force de loi et permet de trancher en droit la question de la qualification des avaries. C'est aux officiers de déterminer, à la lecture du procès-verbal et selon les dispositions de l'ordonnance de la Marine, s'il s'agit d'*avaries particulières* ou d'*avaries communes*. Et c'est en effet tout l'enjeu opposant en 1784 le capitaine de *La Diane*, navire de La Ciotat, aux officiers de l'amirauté de Lorient, le premier se voyant contredit dans la qualification d'avaries communes qu'il donnait à ses dommages, car l'amirauté mit en cause une relâche pour un « prétendu salut commun⁴⁰ ».

Les procédures d'avaries : une source pertinente pour illustrer le commerce maritime et l'action d'une institution

Il ne s'agit pas ici de proposer une géographie du commerce maritime du port de Lorient à la veille de la Révolution à partir des 207 procédures de l'amirauté lorientaise. Mais ces procès-verbaux permettent de montrer comment une source spécifique, ici celle des navires déclarant des avaries auprès d'une juridiction, vient illustrer l'activité d'un port. Comme nous l'avons déjà indiqué, notre étude se heurte à un certain nombre de limites : une limite chronologique tout d'abord, car une amirauté ne fonctionna à Lorient que pendant seulement une décennie. En effet, la dernière des trois lettres patentes conduisant, après la création de l'amirauté de Lorient en 1782, à sa totale indépendance, n'interviendra que le 2 décembre 1786. Or, le fonds lorientais en matière d'avaries ne « décolle » justement qu'à partir de 1785-1786. Mais la source constituée par les procédures d'avaries comporte également une limite méthodologique pour l'analyse des différents trafics, puisque le petit cabotage y est quasiment absent.

Tableau 1 – Procédures d'avaries instruites par le siège de l'amirauté de Lorient (1782-1791)

Années	1782	1783	1784	1785	1786	1787	1788	1789	1790	1791	ND
Nombre de procédures	5	2	1	15	59	10	2	42	2	36	33

Le commerce maritime de Lorient vu à travers les procédures d'avaries (1782-1791)

40. Arch. dép. du Morbihan, amirauté de Lorient, 10 B 41. 1^{er} mars 1785 : « [...] nous avons reconnu que toutes les avaries qu'il a éprouvées sont de l'espèce de celles dénommées avaries simples et particulières conformément à l'ordonnance, livre III, titre III, article IV, que les expressions employées dans les susdits procès-verbaux et que la relâche n'a été décidée que pour le salut commun ne peuvent faire considérer les dites avaries comme grosses et communes, en conséquences nous estimons que toutes celles arrivées au dit navire lui seront particulières et aux marchandises celles qu'elles auront éprouvées [...] ».

Bien que limité, le *corpus* constitué des procédures instruites par le siège lorientais est partiellement validé par l'abondante historiographie consacrée au port de la compagnie des Indes⁴¹ et de l'arsenal de Lorient⁴². Il ne s'agira donc ici que d'illustrer à partir d'une source spécifique une réalité déjà abondamment décrite. Les déclarations des capitaines, les procès-verbaux de visite des experts mandatés par l'amirauté dessinent en effet l'ébauche d'une cartographie du commerce maritime du port de Lorient (figure 1).

Sur l'ensemble du *corpus*, un peu plus de 70 % (149 navires) des bâtiments avaient pour destination ou provenance le port de Lorient. Ce dernier ne constitue donc pas seulement une escale technique en mesure de rendre possible une expertise et, le cas échéant, le renflouement du navire et de sa cargaison, mais bien le port de destination où s'effectue le déchargement.

Cette analyse spécifique du commerce maritime au long cours du port de Lorient peut également s'enrichir d'un mémoire conservé dans le fonds d'archives de l'amirauté de Lorient, daté du 30 octobre 1785 et intitulé : « Instructions sur la balance du commerce⁴³ ». Il se présente sous la forme d'une liste exhaustive de marchandises et de ports avec lesquels Lorient était susceptible de commercer. Le document donne également des instructions au siège de Lorient pour compléter scrupuleusement les registres d'entrées et de sorties des navires :

« Le motif du gouvernement dans l'établissement d'un Bureau général de la Balance du Commerce est de se procurer des connaissances positives sur la navigation et le commerce extérieur de chaque ville et port du Royaume, afin de pouvoir calculer la valeur du fret payé par la France à chaque puissance maritime et d'apprécier les bénéfices des échanges respectifs entre le Royaume et les différentes Nations avec lesquelles il a des relations mercantiles.

Les déclarations à l'entrée et à la sortie des bâtiments à l'importation et à l'exportation des marchandises sont les seuls moyens qui puissent remplir ce double objet avec quelque succès.

Messieurs les Officiers de l'amirauté de Lorient étant appelés à mettre en activité ce moyen unique d'éclairer le Gouvernement sur le commerce maritime et la navigation de ce port, sentiront l'utilité de se pénétrer des observations suivantes afin d'en faire la base des déclarations qu'ils sont chargés de recevoir des Maîtres et capitaines de navires qui fréquenteront le port de Lorient [...]»⁴⁴.

41. HAUDRÈRE, Philippe, *La Compagnie française des Indes au XVIII^e siècle*, Paris, Librairie de l'Inde, 1989, 2 tomes, 1429 p.

42. LE BOUËDEC, Gérard, *Le port de l'arsenal de Lorient, de la Compagnie des Indes à la marine cuirassée : une reconversion réussie (XVIII^e - XIX^e siècles)*, Paris, Librairie de l'Inde, 1994, 5 tomes, 935 p.

43. Arch. dép. du Morbihan, 10 B 66, Amirauté de Lorient/Statistiques. Port de Lorient, Bureau de l'Amirauté, *Instruction sur la balance du commerce*, 1785, 17 p.

44. Arch. dép. du Morbihan, 10 B 66, *ibidem*, p. 2-3.

La lecture proposée ici de la composition des cargaisons s'appuie principalement sur ce tableau récapitulatif mentionné précédemment, tableau exhaustif reprenant les différentes marchandises et leur mode de conditionnement et dont voici une illustration (figure 2).

Figure 2 – Tableau des articles d'importation et d'exportation classés alphabétiquement et accompagnés des distinctions à observer dans les déclarations pour l'utilité des résultats de la Balance du commerce (extrait)⁴⁵

Dénomination des Marchandises	Quantité des... dans les Déclarations	Quantité à importer dans les Déclarations	Dénomination des Marchandises	Quantité des m... dans les Déclarations	Quantité à exporter dans les Déclarations
Cacao		Indépendamment du nombre de barils, caisses, boîtes, etc.			
Café		Le baril	Articles de femme		
Sucre		Le sac	Articles de toilette		
		Le tonneau	Articles de ménage		

C'est bien le commerce international qui apparaît comme prépondérant dans l'activité du port de Lorient. Sur les 207 bâtiments, 149 relèvent du long cours, 28 du grand cabotage et 29 seulement du petit cabotage⁴⁶. Cette répartition, reflet de l'activité du port de Lorient, est sans doute aussi accentuée par le simple fait que les navires de long cours, après parfois plusieurs mois de mer, sont plus susceptibles de souffrir d'une avarie que les navires du petit cabotage effectuant une rotation de quelques jours entre Bordeaux et Lorient par exemple. La distance, le temps, la fatigue du navire constituent autant d'éléments expliquant que les bâtiments revenant de l'océan Indien, de la zone caraïbe, d'Amérique du Nord, d'Europe du Nord et de Méditerranée représentent l'essentiel du *corpus*.

45. Arch. dép. du Morbihan, 10 B 66, *ibidem*, p. 11-17.

46. Nous avons déjà indiqué pour ce type de navigation la difficulté à saisir cette « poussière caboteuse », tant le coût de la procédure pouvait se révéler un frein au recours à de telles expertises.

L'océan Indien apparaît comme la principale aire du commerce lorientais avec des navires couvrant une zone allant de Moka dans la péninsule arabique au port chinois de Whampou, avec, entre les deux, deux pôles principaux ; l'un en Inde avec la place prépondérante de Pondichéry et l'autre dans les Mascareignes avec les îles de France et de Bourbon⁴⁷. Les marchandises étaient donc du café embarqué à Moka, des toiles, des denrées coloniales et des marchandises des Indes en provenance des différents comptoirs de la compagnie éponyme. Enfin, la Chine alimentait en thé et en soie les quatre navires ayant l'Empire du Milieu pour destination dans ce *corpus*. Les Mascareignes fournissaient quant à elles un large éventail de denrées coloniales : du café, du coton, des guinées, de l'indigo, du tabac, du poivre, etc.

Quant à la zone caraïbe, les îles de Saint-Domingue et de la Martinique, avec un petit contingent de six navires représentatifs, fournissent des produits coloniaux qui constituent les cargaisons de retour. Ce sont du café, du sucre, du coton, du tabac et du cacao qui composent de manière quasi exclusive ces cargaisons à forte valeur ajoutée.

On retrouve dans ce panorama les ports d'Europe du Nord fournissant les matériaux de construction pour les navires au long cours, qu'il s'agisse de bois, de fer, de cuivre, de lin, de goudron ou encore de plomb. Pour l'avitaillement des bâtiments, ce sont les navires irlandais qui, bien que présents à la marge, n'en transportent pas moins des cargaisons de viande de bœuf notamment. Les céréales proviennent des ports de Dunkerque, d'Ostende, de Rouen, alors que les vins viennent principalement du Bordelais et constituent à ce titre une des premières marchandises embarquées sur des navires déclarant une avarie au port de Lorient. À ces vins s'ajoutent les eaux-de-vie, vinaigres et autres prunes, en provenance pour une part de la côte méditerranéenne du royaume d'Espagne.

La carte (figure 1) proposée offre également une idée de l'ampleur des tonnages des navires déclarant une avarie à Lorient en fonction de leur provenance.

Le fonctionnement de l'amirauté de Lorient en matière d'avaries

La création tardive du siège lorientais rend délicat un jugement sur une institution dont l'action ne couvre qu'une décennie, voire moins si l'on considère qu'elle n'obtint son indépendance totale qu'en 1786. Les hasards de la chronologie sont à l'origine d'une histoire du commerce lorientais qui ne rend peut-être pas compte de l'activité réelle du port breton. En effet,

47. La carte ici proposée rend insuffisamment compte du rôle de l'île Bourbon par rapport à sa voisine, l'île de France. Pour plus de commodité en effet, il n'a été retenu que le dernier port de départ du navire. Dans le cas des Mascareignes, il est fréquent de voir les navires faire une première escale dans l'île Bourbon avant de repartir vers l'île de France pour regagner la métropole.

entre 1781 et 1785⁴⁸, les ressorts particuliers d'amirauté du littoral atlantique français firent l'objet d'une visite par le commissaire du roi Daniel Chardon qui donna lieu à la production pour chaque ressort d'un rapport détaillé de l'activité des différents sièges. Mais les visites effectuées dans l'intendance de Bretagne eurent lieu entre le 23 et le 28 janvier 1781, nous privant par là-même d'une première évaluation de cette nouvelle amirauté qui ne fonctionnait pas encore totalement.

Toutefois, le procès-verbal de la visite effectuée dans l'amirauté de Vannes le 26 janvier 1781 offre quelques éléments d'analyse intéressants⁴⁹. Le premier d'entre eux réside dans la dénomination même de l'amirauté qualifiée d'*Amirauté de Vannes et L'Orient*, montrant s'il en était besoin l'importance du port de la compagnie des Indes. Cette même prépondérance apparaît dans le récapitulatif des navires entrés dans les ports de l'amirauté pour l'année 1780⁵⁰. Sur un total de 3076 navires français, Port-Louis et Lorient en accueillent 771, auxquels on peut rajouter les bâtiments entrant au port d'Hennebont pour un total qui avoisine les 900 bâtiments, soit le tiers des navires français entrant dans les ports de cette amirauté. Le constat est encore plus frappant si l'on observe les entrées de navires étrangers. Le port de Lorient accueille 89 des 103 bâtiments concernés, et même 95 pour l'aire spécifique de l'amirauté de Lorient par l'adjonction des 6 navires entrant dans le port d'Hennebont. Cette simple observation justifie pleinement la création d'un siège à Lorient, du fait même du dynamisme économique du port et de l'éloignement du siège de Vannes.

Juridiction d'exception, l'amirauté possédait une compétence s'étendant à l'ensemble des matières maritimes, à l'exception de la marine royale. Les avaries figuraient donc dans ce spectre juridique. Si le *corpus* de 207 procédures semble rendre compte d'une activité soutenue, sa répartition dans le temps pose pourtant problème comme nous l'avons déjà évoqué. On constate en effet une forte disparité dans la répartition des procédures allant d'un acte unique en 1784 à 59 procédures en 1786. Cette hétérogénéité a plusieurs causes. La première réside sans nul doute dans la conservation même des fonds des amirautés de Lorient et Vannes. En effet, il est plus que probable que notre *corpus* ne soit pas totalement représentatif de la jurisprudence lorientaise en matière d'avaries : certaines procédures ont sans doute disparu pour des raisons qui relèvent en partie du hasard ; d'autres, fragmentaires, n'ont pu être localisées ou attribuées. Cette difficulté est visible dans le décompte même des éléments du *corpus* dont il nous a été impossible de dater 33 pièces. Cette « dilution du fond » peut sans doute expliquer les étiages des années 1787, 1788 et 1790. Une autre explication,

48. LLINARES, Sylviane, « De Brest à Bayonne : l'enquête Chardon dans les ports français à la fin de l'Ancien Régime », in FERNANDEZ, Alexandre et MARNOT, Bruno (dir.), *Les ports du Golfe de Gascogne de Concarneau à La Corogne (XV^e-XXI^e siècle)*, Paris, PUPS, 2013, p. 61-74.

49. Arch. nat., Marine, C4 175, f° 847-875.

50. Arch. nat., Marine, C4 175, f° 851-852.

déjà évoquée, tient à l'indépendance tardive de l'amirauté de Lorient qui ne prendrait effet qu'avec la troisième lettre patente du 2 décembre 1786.

S'il est délicat de traiter de manière spécifique l'activité des officiers de l'amirauté de Lorient en matière d'avaries, il est toutefois possible de mentionner le fait que le siège ne semble pas faire l'objet de contestations relatives à son action. Les éléments de contentieux sont tranchés de manière satisfaisante sur le plan juridique. Le recours à des experts jurés est facilité par l'existence d'un « vivier » local, celui d'un grand port de commerce, capable de fournir des experts compétents pour déterminer la nature des avaries, leur ampleur et l'ensemble des mesures à prendre pour la conservation des intérêts des différentes parties concernées. Il est d'ailleurs à noter qu'en matière d'avaries, après la disparition des amirautés en 1791 on vit se poursuivre le mode d'expertise ici décrit⁵¹.



Bien que peu utilisées, les procédures d'avaries, au-delà des aspects juridico-techniques relevant uniquement de l'accident, permettent d'aborder la géographie du commerce du port de Lorient à la fin du XVIII^e siècle. À travers le prisme du trafic maritime, c'est aussi l'évolution d'une institution, l'amirauté, et une jurisprudence, celle de l'ordonnance de la Marine de 1681, qui se dessinent au fil des procédures. Véritable bureau d'enregistrement, l'amirauté a pour fonction de trancher un contentieux en ayant recours à des experts extérieurs. Cette expertise n'a pour but que de déterminer la responsabilité et l'ampleur des avaries, autrement dit, la répartition du montant des pertes selon les différentes parties. Par cette fonction de régulation et de réglementation, l'amirauté offre un service, certes payant, mais surtout une garantie judiciaire favorisant le commerce maritime au long cours.

51. DUJARDIN-SAILLY, *Tarif chronologique des douanes de l'Empire français*, Paris, 8^e édition, 1813. « Les experts pour faire l'estimation de ces avaries seront nommés par le directeur ou le receveur des douanes ; ils y procéderont dans les vingt-quatre heures de la déclaration d'avaries ; ils établiront par leurs rapports, la valeur primitive des marchandises au cours du jour, et la perte résultant de l'avarie » (code n° 309 et législation n° 345).

RÉSUMÉ

Si le naufrage constitue l'acmé dans la hiérarchie des risques maritimes, il constitue également l'essentiel dans l'étude des accidents maritimes. Pour autant, si la perte totale d'un bâtiment constitue un drame humain, une catastrophe économique et une question de droit, le traitement des dommages survenus sur un navire ou sa cargaison durant un voyage révèlent que le principe de la division du risque était appliqué au transport maritime et que les modalités en étaient encadrées par des modalités juridiques particulières.

Le présent article se propose, à travers le prisme des procédures d'avaries instruites entre 1782 et 1791 par l'amirauté de Lorient, de présenter l'activité de cette institution en la matière, ceci dans le contexte du commerce maritime de la Compagnie des Indes en cette fin de XVIII^e siècle. L'action de l'amirauté en matière de droit maritime, basée sur l'Ordonnance de la Marine de 1681, atteste du rôle des « experts » dans le règlement des contentieux juridico-maritimes, mêlant armateurs, marchands-chargeurs et assureurs. Il s'agit en effet, par le biais d'une procédure normalisée, de permettre la continuité du commerce par voie de mer en s'appuyant sur le droit, à partir d'expertises pratiquées à bord des navires ayant eu à subir une avarie.

ABSTRACT

If the "shipwreck" is the acme in the hierarchy of maritime risks, it also remains in historiography the predominant element in the study of marine accidents. However, if the total loss of a ship is a human tragedy, an economic catastrophe and an object of law, damage occurred on a ship or its cargo during a trip also reveal important aspects of the problem of the sharing of maritime transport risks and its legal procedures.

This article aims, through the prism of damage instructed procedures between 1782 and 1791 by the Admiralty of Lorient, to present the activity of this institution in this area in the context of the French East India Company at the end of the eighteenth century. The action of the Admiralty in maritime law, defined by the 1681 Maritime Order, emphasises the role of «Surveyors» provided by an institution in the resolution of legal and maritime cases combining ship owners, merchants-chargeurs and insurers. The aim was, through a standardised procedure, to ensure the continuity of trade by sea by relying on the law, on the basis of expert opinions carried out on board ships that had suffered damage.