



HAL
open science

Les naufrages sur l'île de Sein au XVIIIe siècle : une lente évolution vers le sauvetage

Anjou Maine Poitou-Charente, Sylvain Coindet

► To cite this version:

Anjou Maine Poitou-Charente, Sylvain Coindet. Les naufrages sur l'île de Sein au XVIIIe siècle : une lente évolution vers le sauvetage. *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest* : Anjou, Maine, Touraine, 2006, 113-1, pp.87-109. 10.4000/abpo.910 . hal-02180185

HAL Id: hal-02180185

<https://hal.science/hal-02180185>

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.

Les naufrages sur l'île de Sein au XVIIIe siècle : une lente évolution vers le sauvetage

Sylvain Coindet



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/910>

DOI : 10.4000/abpo.910

ISBN : 978-2-7535-1501-7

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 mars 2006

Pagination : 87-109

ISBN : 978-2-7535-0273-4

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Sylvain Coindet, « Les naufrages sur l'île de Sein au XVIIIe siècle : une lente évolution vers le sauvetage », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 113-1 | 2006, mis en ligne le 30 mars 2008, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/910> ; DOI : 10.4000/abpo.910

Les naufrages sur l'île de Sein au XVIII^e siècle : une lente évolution vers le sauvetage

Sylvain COINDET

Doctorant en histoire moderne,
CERHIO – Université de Bretagne-Sud

Véritable point de passage du commerce maritime européen, l'île de Sein constitue au XVIII^e siècle « un triste îlot à fleur d'eau en face de la pointe du Raz au point des côtes françaises où les naufrages sont les plus fréquents¹ » et où vinrent se perdre plusieurs dizaines de navires tout au long du siècle.

Volontiers dépeints comme des pilliers au début du XVIII^e siècle, les quelque trois cent cinquante habitants de cette petite île à la pointe de la Cornouaille bretonne vont devenir, à la fin du siècle, sous la plume de nombreux voyageurs, d'intrépides sauveteurs, évolution parfaitement illustrée, à près de cent cinquante ans d'intervalle par Dubuisson-Aubenay et Jacques Cambry. Pour le premier :

« L'isle de Sain ou de Sizun [...], est à présent habitée de gens sauvages qui courent sus aux naufragans, vivant de leurs débris et allumans des feux en leur isle, en des lieux de péril, pour faire faire naufrage aus passans le raz². »

Pour le second, la population insulaire est devenue un modèle de courage, de piété et de dévouement désintéressé, contrairement aux habitants du continent :

« Tous volent au secours des naufragés, à quelque heure de la nuit que le canon fasse signal d'alarme, les pilotes sont à bord, bravant les vents, le froid, la grêle, la tempête et la mort : tout le monde est sur le rivage. Le malheureux qui se sauve à la nage, est recueilli dans le meilleur lit du ménage ; il est soigné, chauffé, nourri ; ses effets ne sont points volés ; on les respecte avec un sentiment de piété inconnue sur les côtes de la grande terre³. »

1. BOURDE DE LA ROGERIE, Henry, *Inventaire des Fonds d'Amirauté de Morlaix et de Quimper, du consulat et du tribunal de commerce de Morlaix*, Quimper, 1902, p. 71.

2. DUBUISSON-AUBENAY, *Itinéraire de Bretagne en 1636*, Tome 1, Paris, Éditions du Layeur, 2000, p. 216.

3. CAMBRY, Jacques, *Voyage dans le Finistère*, Paris, Éditions du Layeur, 2000, p. 253.

Au fil du siècle, les insulaires vont peu à peu se détourner du pillage, devenant de véritables sauveteurs en mer, bien avant que ce terme ne prenne son sens actuel. Cette évolution ne s'accompagne pas d'une présence importante de l'autorité royale : l'île voit la charge de commis-greffier de l'amirauté devenir vacante à partir de 1751, le recteur acquérant alors une plus grande importance pour l'amirauté.

C'est à partir des archives de l'amirauté de Cornouaille, de 1721 à 1791, que cette étude se propose de mettre en avant les attitudes des insulaires vis-à-vis des quelque trente-trois naufrages qui concernent l'île de Sein. Les procédures conservées sont la plupart du temps complètes et comprennent les procès-verbaux de descente des commissions de l'amirauté, les interrogatoires des équipages naufragés, la correspondance entre le commis greffier de l'île et le siège de Quimper (complétée de manière significative par la correspondance du recteur), les papiers d'une partie des bâtiments (congés, connaissements, rôles d'équipages, polices d'assurance...) et enfin les pièces liées aux demandes de mainlevées effectuées par les propriétaires des effets sauvés.

Une historiographie abondante

L'île de Sein a fait l'objet de nombreux travaux car la population de cette île a cristallisé l'ensemble des représentations des habitants pilleurs puis sauveteurs. Cette évolution, maintes fois étudiée, a été mise en lumière par Marie-Christine Theurkauff qui affirme que « le passage de leur opposition systématique à la loi, au respect de la légalité est en fait le résultat d'une lente évolution du rapport de force existant entre les îliens et l'amirauté⁴ ».

Pour Alain Cabantous, cet arrêt du pillage est à mettre au crédit du désenclavement des îles et de l'environnement pastoral⁵. Toutefois, le désenclavement de l'île de Sein n'apparaît pas de façon manifeste dans les sources : les relations entre le continent et l'île sont toujours aussi délicates, à la fois à cause de l'insuffisance des liaisons maritimes, mais aussi parce que le maillage institutionnel s'efface au milieu du XVIII^e siècle.

Dans une thèse récente, Karine Salomé explique cette transition par le fait que « les insulaires comme les populations du littoral revendiquent un tiers des biens sauvés, et ce en conformité avec l'Ordonnance de 1681⁶ » : ceci contribuerait à l'arrêt du pillage, en palliant notamment à l'insuffisante rémunération des journaliers employés au sauvetage des effets naufragés⁷. Parler de sauvetage rémunéré paraît cependant quelque peu prématuré ;

4. THEURKAUFF, Marie-Christine, *Naufrageurs et pilleurs sur les côtes de Cornouaille au XVIII^e siècle (1723-1791)*, Mémoire de maîtrise d'histoire, Université Paris X, 1974, p. 90.

5. CABANTOUS, Alain, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993, p. 225-227.

6. SALOMÉ, Karine, *Les îles bretonnes : une image en construction (1750-1914)*, Rennes, PUR, 2003, p. 71.

7. CABANTOUS, Alain, *op. cit.*, p. 111.

toutefois la question de la conformité de cette disposition à l'Ordonnance de la Marine de 1681 est à remettre en cause comme on le verra plus tard, tant il est vrai que ce paiement en argent ou en nature dépend de la situation des effets sauvés.

Une nomenclature des naufrages sur ou aux abords de l'île de Sein

Ce sont trente-trois naufrages survenus entre 1721 et 1791 qui constituent le sujet de notre étude⁸. Ces trente-trois navires de commerce représentent à eux seuls 10 % du nombre total des naufrages recensés dans l'amirauté de Cornouaille (339 bris)⁹. Les navires du Roi ne font pas partie de ce corpus dans la mesure où les opérations de sauvetage de ces bâtiments ne relevaient pas de la compétence de l'amirauté mais de celle du commissaire aux classes du lieu¹⁰. Contrairement à plusieurs cas observés sur le continent, il ne semble pas y avoir eu de conflits entre les officiers de l'amirauté et les commissaires aux classes.

Les naufrages concernent tous les types de navire et de navigation¹¹ : 13 navires relèvent du cabotage national (à cours ou long rayon d'action), 10 du cabotage international et 10 autres du long cours. À cette distinction sur le trajet il convient d'adjoindre celle relevant du pavillon des navires naufragés.

Le pavillon français cumule un peu plus de la moitié des naufrages recensés (17) avec une prédominance pour le cabotage national (11). Ces navires naviguent à vue le long des côtes ce qui augmente le risque de naufrage en cas de mauvais temps. Les naufrages des navires de long cours (5) concernent des bâtiments qui se trouvent souvent en grande difficulté tant par l'incertitude du lieu d'atterrage que par la fatigue des navires et des hommes, l'accumulation des trois phénomènes, ajoutée à la dangerosité des lieux, induisant inévitablement une augmentation du risque de perte des bâtiments.

8. Du naufrage de *La Sarah* le 18 janvier 1724 à celui de *L'Antoinette* le 26 janvier 1789.

9. Ce décompte de 339 naufrages prend pour référence un dépouillement personnel; Henri Bourde de la Rogerie en avait comptabilisé 342 en 1902.

10. Voir « Rapport sur l'île de Sein, la position de ses habitants et les désastres occasionnés par la tempête les 22 et 23 novembre 1824 », *Bulletin de la Société Archéologique du Finistère*, 1959 (pages 75-85). La liste des naufrages que donne l'ingénieur en chef Goury mentionne 17 naufrages survenus entre 1763 et 1817 concernant des navires du Roi ou des navires de guerre après la fin de l'Ancien Régime.

11. LE BOUEDEC, Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe Atlantique (1690-1790)*, Paris, Armand Colin, coll. « U », 1997, p. 152. L'auteur donne une définition plus englobante que l'Ordonnance du 18 octobre 1740 substituant au « petit » et « grand cabotage » les concepts de « cabotage national » (à petit et grand rayon d'action) et de « cabotage international », auxquels il convient d'ajouter le long cours, c'est-à-dire la navigation au-delà des deux seuils que constituent le détroit de Gibraltar et celui du Sünd.

**Tableau 1 : Pavillons des navires ayant fait naufrage
sur l'île de Sein au XVIII^e siècle**

Types de navigation	Pavillons d'armement	Nbre
Cabotage national	France	11
	Hollande	1
	Flandre	1
Cabotage international	France	1
	Angleterre/Irlande	4
	Hollande	3
	États-Unis	1
Long cours	France	5
	Hollande	2
	Prusse	3
	Suède	1

Le reste du corpus est constitué de navires étrangers avec une forte prédominance du pavillon hollandais, ce qui révèle l'existence d'une véritable route du vin entre la région de Bordeaux et la Hollande. Notons toutefois que le pavillon hollandais est aussi représenté dans le trafic interne au royaume par un navire, *Le Jeune Laboureur*, qui effectue le trajet de Bordeaux à Calais, chargé de vin et d'eau-de-vie¹². Les pays nordiques sont représentés par un groupe homogène de navires amenant du bois de construction pour les ports de Bordeaux, Nantes ou Lorient et repartant avec des cargaisons de vin ou de sel. Quant à l'Irlande et l'Angleterre, leurs navires viennent chercher du vin dans les ports français de Bordeaux et de Libourne; ils y déchargent des cargaisons de viande salée, de beurre, de suif et des peaux de moutons.

Ce petit tour d'horizon permet d'observer que le naufrage concerne tous les trafics et tous les types de navires, allant de la barque de pêcheur de 15 tonneaux à la flûte hollandaise de 500 tonneaux. Notons toutefois qu'il ne représente qu'une partie du risque maritime. Les avaries, les noyades et autres accidents ne rentrent pas dans cette étude. Toutefois, un travail mené sur l'ensemble du littoral atlantique français¹³ à partir des procès-verbaux d'avaries permettra d'illustrer la dangerosité du Raz de Sein.

La saisonnalité des naufrages : une histoire de trafic et de météorologie

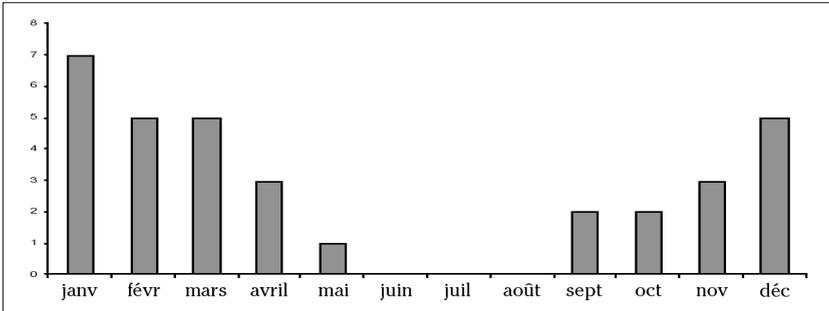
On ne peut pas ramener le risque maritime à la seule image du navire désarmé dans la tempête. Le naufrage n'est pas la conséquence directe de la tempête, il est dû à l'accumulation de plusieurs facteurs qui, en se

12. Arch. dép. du Finistère, B 4358, naufrage du *Jeune Laboureur*, le 11 février 1747.

13. Travail en cours dans le cadre d'une thèse ayant pour titre : *Le risque maritime sur le littoral atlantique français au XVIII^e siècle*.

combinant, conduisent à la perte du navire et, dans un certain nombre de cas, à la mort de l'équipage. Il s'agit là d'une évidence : dans la majeure partie des sinistres, la perte du navire survient dans des conditions météorologiques défavorables. Les mois d'hiver sont les plus propices aux accidents maritimes.

Figure 1 – Répartition annuelle des naufrages sur l'île de Sein au XVIII^e siècle



Les conditions météorologiques ne sont toutefois pas les seules à concourir à la concentration des sinistres entre novembre et mars. Le commerce maritime reposant en grande partie sur le transport de produits agricoles, le nombre des naufrages est tout autant le fait de l'augmentation du trafic à cette période. Le transport des vins de Bordeaux (pour ne prendre que ce fret majeur) intervient dans l'année au moment où les conditions météorologiques se dégradent. Si les mois de juin, juillet et août ne connurent aucun naufrage au XVIII^e siècle sur l'île de Sein, il faut l'attribuer tant aux conditions de navigation favorables qu'à une baisse du trafic maritime dans le Raz de Sein à cette période.

Les sources – déclarations d'avaries ou constats de naufrages – permettent de dégager une gradation des termes désignant les conditions météorologiques ayant présidé à l'infortune des équipages : « tempête manifeste », « mer affreuse », « orageuse », « ouragan extraordinaire » sont autant d'indications sur les conditions rencontrées mais également sur la perception qu'en eurent les marins. Dans un récent ouvrage, Luc-Christophe Guillerm résume parfaitement le moment d'horreur que constitue le naufrage :

« [...] Le naufrage réalise [...] une discontinuité temporelle pour l'individu, avec un contraste saisissant entre l'avant et l'après. Une des spécificités du naufrage se situe au niveau de la disparition brutale et souvent totale des éléments de la catastrophe. Le naufrage s'accompagne de la disparition du bateau, de cette enveloppe protectrice, rassurante et fragile, dont il ne reste plus aucune trace. [...] Les termes d'engloutissement, de dévoration, sont parfois évoqués par les rescapés, associés généralement à des angoisses intenses, à des impressions étranges d'aspiration de l'em-

barcation par un trou béant se refermant instantanément dans un remugle bouillonnant¹⁴. »

C'est une banalité de dire que les abords de l'île de Sein et le passage du Raz furent et sont toujours des lieux de péril pour les navigateurs. Du fait de l'intensité du trafic qui se concentre en cette zone, il s'agit d'un des points les plus critiques du littoral, auquel l'absence de signalisation maritime au XVIII^e siècle donne encore un supplément de risque. Mais le lieu et les conditions météorologiques ne sont que deux des aspects d'un événement qui ne s'incarne pas uniquement dans le fracas d'une coque contre des rochers acérés.

Un événement pluricausal

Le naufrage résulte très rarement d'un seul facteur. La fatigue de l'équipage et du navire, la détérioration des conditions météorologiques, les courants, le manque de vivres, des erreurs de navigation se conjuguent pour aboutir à la perte du navire. La tempête elle-même n'est bien souvent qu'un élément déclencheur de péripéties multiples qui, de la voie d'eau au refus de manœuvre, conduisent le navire à sa perte. Le tableau suivant permet de visualiser l'ensemble des causes évoquées par les équipages naufragés lors de leurs interrogatoires devant les officiers de l'amirauté de Cornouaille.

Tableau 2 – Les causes des naufrages dans les déclarations des naufragés¹⁵

Causes		Désignations		Éléments associés	
Conditions météorologiques	13	Mauvais temps	1	Erreur d'estime	1
		Tourmente manifeste, grande tourmente	2	Rupture du mouillage, talonnage/nuit, talonnage	2
		Tempête, grosse tempête, tempête manifeste	3	Nuit, talonnage/rupture du mouillage/Grain, nuit, refus de manœuvre, talonnage	3
		Gros coup de vent	1	Nuit	1
		Vents forts, vents violents	3	Mer orageuse/Nuit, talonnage/Brume, nuit	3
		Brume, brouillard	2	Erreur d'estime/nuit, houle, mer orageuse	2
		Gros temps	1	Mer orageuse et grosse, avaries dans le gréement, rupture du mouillage	1
Avaries du navire	3	Voie d'eau	1	Nuit, courants, défaut de veille	1
		Abordage	1	Courants, vents faibles, brume,	1
		Talonnage	1	talonnage/Perte du gouvernail	1

14. GUILLERM, Luc-Christophe, *Naufragés à la dérive : le défi psychologique de la survie en radeau*, Paris, L'Harmattan, coll. « Santé, sociétés et cultures », 2004, p. 25.

15. Pour les naufrages n'ayant pas eu de survivants, ce sont les appréciations des officiers de l'amirauté de Cornouaille ou des habitants de l'île de Sein qui ont été pris en compte. Pour le reste, les dépositions des capitaines naufragés et de leurs équipages permettent dans une certaine mesure de retracer les derniers jours de navigation et de remonter le fil des événements de mer.

Mauvaises manœuvres	2	Talonnage	2		
Arraisonnements	2	Sabotage des manœuvres et du mouillage Prise d'un corsaire	1 1	Impossibilité de manœuvrer	1
Non déterminées	12	ND	12	Aucune précision Navires trouvés en mer et remorqués Coulés bas	6 4 2
Autre	1	Présence d'un corsaire anglais	1	Calme plat, courants, talonnage	1

Sur l'ensemble du corpus étudié, les éléments météorologiques se détachent nettement. Toutefois, il convient de relativiser la qualité de la source en cette matière, car le capitaine naufragé s'efforce, lors de l'interrogatoire, de justifier la conduite de son navire et son irréprochabilité. La tempête devient alors un impondérable, indépendant de la volonté des hommes, et elle peut parfois servir à masquer une erreur humaine. À l'exception d'un cas pour lequel est mentionné le défaut de veille des officiers¹⁶, les capitaines et officiers du bord semblent faire bloc pour n'évoquer que les conditions météorologiques, omettant bien souvent de mentionner l'état de leur navire.

Alain Cabantous illustre la multiplicité des facteurs conduisant à la perte du navire en évoquant les risques encourus par les bâtiments au long cours lors des atterrages sur les côtes françaises :

« Après plusieurs semaines de rude traversée, secouée par les éléments, la coque est souvent fatiguée, peut-être rongée par les tarets, l'arrimage des cargaisons moins solide, l'attention des pilotes et des maîtres hauturiers naturellement émoussée à l'approche de l'escale. La fin du voyage accentue toujours la vulnérabilité des hommes et du matériel¹⁷. »

Si le fait est évident pour les rouliers des mers, il se vérifie également pour les plus humbles embarcations telles les chasse-marées pour lesquels la proximité des côtes (premier facteur) liée à une tempête (deuxième facteur) et à une avarie toujours possible (troisième facteur) entraîne le naufrage. La scène du naufrage, à savoir les abords de l'île de Sein, constitue également un facteur de risque.

Le passage du Raz de Sein et ses incidences sur le contrôle de l'île

Cette zone qui permet le passage de l'Atlantique dans la Manche concentre les écueils pour les navires franchissant ce seuil de navigation :

« Les courants qui passent entre l'île de Sein et la pointe du Raz avec une vitesse de plusieurs nœuds à l'heure [*sic*] et qui changent brusquement de direction selon que la marée cesse de monter ou de descendre, tout concourt à rendre la navigation très périlleuse [...] »¹⁸.

16. Arch. dép. du Finistère, B 4350, naufrage de *L'Ange Raphaël*, le 3 décembre 1739.

17. CABANTOUS, Alain, *op. cit.*, p. 34.

18. BOURDE DE LA ROGERIE, Henry, *op. cit.*, p. 75.

Ce passage, véritable rail de navigation, permet également de relier l'île au continent. Pour assurer cette liaison, deux voies distinctes sont utilisées par les maîtres de chaloupes de pêche¹⁹. Par temps calme, un système de signaux de l'île vers le continent et du continent vers l'île permet d'établir une liaison nécessaire aux sauvetages des navires et des équipages²⁰. La fragilité de ce lien est illustrée par le fait que les officiers de l'amirauté de Cornouaille ne sont pas toujours présents et qu'ils sont parfois remplacés lors des opérations de sauvetage par quelque greffier du siège.

Tableau 3 – Panorama des descentes des officiers de l'amirauté de Cornouaille sur l'île de Sein

Types de commissions		Actions particulières	
Commission complète	14	Commission à Audierne	5
		Information	1
		Procédure criminelle	1
		Perquisition	1
		Commission différée	1
Commission partielle	7	Descente avec un greffier et un huissier	4
		Descente avec un greffier	3
Commis-greffier	10	Opérations de sauvetage	
Autres	2	Descente avec un notaire royal	1
		ND	1

Si l'on considère le tableau précédent, on pourra constater que le recours à une procédure complète ne constitue pas une pratique systématique. Pour les trente-trois naufrages répertoriés, seules quatorze commissions complètes furent mises en place²¹ (dont une différée) et, dans quatre cas, ces commissions restèrent à Audierne car les conditions météo-

19. Arch. dép. du Finistère, B 4388, naufrage du *Nicolas*, le 25 novembre 1778 : « [...] Il y avoit deux voies pour nous de passer à l'isle des Seins, l'une par Audierne l'autre par la pointe du ras, que ces deux endroits n'étant pas sous le même air de vent par rapport à l'isle le passage à l'isle était souvent ouvert par un endroit sans qu'il le fut par l'autre, que la mer d'ailleurs pouvait être tranquille dans un de ces deux endroits et très agité dans l'autre, que l'une de ces voies n'était pas plus praticable que l'autre, qu'en ce moment nulle des deux ne l'était, qu'il fallait conséquemment attendre qu'il était indifférent d'attendre à Audierne ou d'attendre à la pointe du Ras. » Avis de Corentin Milinev, patron de chaloupe de l'île de Sein, 7 décembre 1778.

20. Arch. dép. du Finistère, B 4358, naufrage du *Jeune Laboureur* : « [...] Et dans le doute que les feux n'ayent point été allumés ny les signaux faits pour faire venir un batteau de l'isle des Saints, nous avons ordonnés au dit exprès nommé Christophe Cotten d'aller jusqu'au bourg de Lescoff chez le nommé Carval chargé de faire les dits feux et signaux d'en faire demain à l'heure ordinaire afin que nous puissions avoir une chaloupe pour passer à la ditte ilse au fin de notre commission [...]. » Procès-verbal de descente de l'amirauté 23 février 1747.

21. On entend par commission complète la constitution d'un groupe comprenant un lieutenant général (ou particulier), le procureur du roi (ou son substitut), le greffier du siège et un huissier.

rologiques ne permettaient pas le passage sur l'île²². D'autres raisons sont parfois données comme dans le cas du naufrage du *Nicolas*, navire de Gottenbourg où le lieutenant général observe que :

« [...] Considérant que la commission qui nous occupait à Concarneau était beaucoup plus pressante que celle qui nous occupait à l'île des Saints puisqu'il s'agissait d'une procédure criminelle et que toutes les ordonnances enjoignent de faire marcher avant tout autre affaire l'instruction [...]»²³. »

Le cas le plus fréquent est donc la liquidation du naufrage par le commis-greffier de l'île de Sein, puis, après 1751, par celui d'Audierne se rendant à la demande de l'amirauté sur les lieux ou s'y trouvant déjà pour « affaire²⁴ ». Le procédé permet d'économiser quelques peines et quelques frais aux officiers du siège, mais il pose des problèmes importants d'interprétation. Il est troublant de constater que la fin des pillages sur l'île de Sein correspond également à la fin de la présence permanente d'un représentant de l'amirauté sur l'île. Le « bon droit » est alors de la responsabilité du recteur de l'île qui informe, souvent longtemps après le naufrage, le commis greffier d'Audierne, et qui peut fort bien protéger ses ouailles en ne révélant pas les déprédations.

Tableau 4 – Pillage et présence du commis greffier

Phases ²⁵	Nombre de naufrages	Pillages	Tiers des effets demandés
1723/1733	6	5	3
1733/1753	10	4	4
1753/1791	17	0	11

Ce tableau doit faire l'objet d'une précision. En effet si la dernière phase s'étalant de 1753 à 1791 ne révèle aucun pillage, il convient de la lier à l'absence de tout représentant de l'amirauté sur l'île. Malgré cela, il semble que l'on puisse observer le glissement d'un pillage illégal vers une rétribution du sauvetage par le tiers des effets sauvés, ce qui marquerait en quelque sorte l'acceptation des dispositions de l'Ordonnance de la Marine de 1681 par les insulaires. Cette acceptation d'une législation semble également s'accompagner d'une présence moins régulière lors des naufrages d'une commission complète de l'amirauté de Cornouaille.

22. Ainsi lors du naufrage de *La Duchesse de Duras* en 1779, la commission venue sur l'île retourne précipitamment sur le continent à la faveur d'une accalmie alors qu'il neige depuis plusieurs jours.

23. Arch. dép. du Finistère, B 4388, naufrage du *Nicolas*, extrait du procès-verbal de descente de l'amirauté, 3 décembre 1778.

24. Arch. dép. du Finistère, B 4391, naufrage de *La Marie de Grâce*, le 23 avril 1781. Le commis-greffier d'Audierne se charge du sauvetage des effets sauvés et de leur passage sur le continent, une commission venant un mois plus tard pour inventorier les marchandises mises en magasin.

25. THEURKAUFF, Marie-Christine, *op. cit.*, p. 89. Il s'agit ici du découpage choisi par l'auteur pour expliquer l'évolution des insulaires vers un arrêt du pillage.

Tableau 5 – Présence des officiers de l'amirauté et pillage des navires

Phases	Nombre de naufrages	Pillages	Descentes complètes ou représentants du siège	Commission restée à Audierne	Commis-greffier ou notaire royal
1723/1733	6	5	2	/	4
1733/1753	10	4	6	1	3
1753/1791	17	0	8	3	6

Si entre 1753 et 1791 des « représentants » de l'amirauté de Cornouaille se rendent à huit reprises sur l'île, il convient de signaler qu'une commission complète n'est constituée que lors des naufrages du *Hareng Couronné* en 1753 et du *Duc de Choiseul* en 1778. Pour le reste des bris, on constate l'absence du lieutenant général ou particulier et du procureur du roi du siège de Quimper.

Ainsi peut-on supposer que cette absence d'officiers du siège lors des naufrages sur l'île masque la réalité du pillage et que son arrêt après 1753 correspond dans une certaine mesure à l'absence d'un représentant permanent de l'amirauté sur l'île et au désintérêt des officiers du siège pour les commissions formées lors des naufrages. Tout au plus se bornent-ils à un rôle de réception des effets sauvés au port d'Audierne. Enfin, pour insister un peu plus sur cette déprise de la présence des officiers du siège, notons que sur les huit passages d'une commission complète ou de représentants du siège de l'amirauté (greffier et/ou huissier), deux passages seulement se révèlent sans difficulté et sans retard. La célérité des officiers n'étant plus attestée, le pillage peut dès lors se produire à l'abri des regards institutionnels.

Le Raz de Sein, du fait de cette raréfaction des officiers du siège sur l'île, apparaît indubitablement comme un espace de risque. Aucune liaison régulière n'existant entre l'île et le continent, le passage se fait la plupart du temps au bon vouloir des Sénéans et à leur tarif, ce qui retarde à la fois le passage des officiers, mais également le retour des naufragés sur « la grande terre ». Il s'écoule ainsi, entre le moment du naufrage et le congé accordé aux équipages naufragés, un intermède plus ou moins long pendant lequel les marins doivent survivre sur l'île.

L'accueil réservé aux marins naufragés

Le naufrage entraîne une mortalité élevée dans les équipages. Ce sont ainsi quarante-huit victimes qui sont recensées dans l'ensemble des bris survenus sur l'île de Sein. À ces corps retrouvés et recensés viennent s'ajouter les victimes de sept naufrages, pour lesquels les navires ont péri corps et biens. On ne peut donner le chiffre exact des victimes mais il semble qu'il doive s'établir à environ 110 morts pour les seuls membres d'équipage²⁶, à l'exclusion des passagers pour lesquels les données ne sont

26. Ce calcul s'appuie sur une estimation du nombre d'hommes d'équipage pour les sept

que fragmentaires. En reprenant les données concernant le nombre de membres d'équipages pour la totalité des navires, on obtient alors, outre une estimation du nombre total de marins concernés par ces naufrages (345), un « taux de perte » dépassant les 30 %, ce qui témoigne de la dangerosité du lieu.

Le moment d'effroi passé, commence alors pour l'équipage qui a gagné l'île la phase de survie. L'imagerie classique du naufrage se nourrit tout autant de la mystique naufrageuse que du sauvetage en mer des équipages au péril de la vie des sauveteurs. La réalité est en quelque sorte à mi-chemin et revêt deux aspects selon que l'on considère le sort réservé au navire et celui réservé à l'équipage. Concernant le premier aspect, il fera l'objet d'un développement ultérieurement, tant l'originalité du traitement qui lui est réservé ne saurait se résumer aux seules notions de pillage/sauvetage. Concernant les équipages, il est commun de parler d'évolution vers un traitement plus humain des naufragés.

À titre liminaire, notons qu'il n'est jamais fait mention, dans les procédures concernant les naufrages sur l'île de Sein, d'un quelconque assassinat de rescapé. Toutefois, la violence physique reste bien présente, même si, d'une manière générale, elle se concentre sur les représentants de l'autorité royale (commis-greffier ou officier). En effet, les équipages sont éprouvés par leur naufrage et ils ne peuvent pas s'opposer aux déprédations. Le fait de recueillir les marins sauvés « dans le meilleur lit du ménage » permet d'éloigner pour quelque temps les témoins embarrassants.

À cette indifférence ou cette aide opportune vis-à-vis des équipages qui semble présider au début du XVIII^e siècle viennent s'adjoindre des comportements jugés odieux par les capitaines naufragés. Ainsi, lors de la perte du *Jeune Gaummares Nicolas* en 1726, l'équipage fut obligé de vendre la chaloupe du navire pour assurer sa subsistance sur l'île²⁷. Cette indifférence au sort des naufragés peut pour partie s'expliquer par la dureté de la vie sur l'île, ce qui nous est rappelé à de nombreuses reprises dans les suppliques du commis-greffier ou des recteurs. De la même manière, le capitaine de *L'Ange Raphaël* observe dans une lettre au propriétaire du navire que :

« Nous sommes tombés parmi une bande de voleurs, et qui nous font mourir de faim, et étant presque tout nus, car nous n'avons pu sauver aucune de nos hardes ; nous avons encore bien des grâces à rendre à Dieu de nous avoir donné la vie, car il est surprenant de s'être sauvé dans l'endroit où nous avons eu le malheur de nous perdre [...]»²⁸.

navires perdus corps et biens et reprend pour chaque navire son tonnage, sa cargaison et sa route de navigation, le tout comparé à de semblables navires évoluant sur les mêmes routes maritimes.

27. Arch. dép. du Finistère, B 4338, naufrage du *Jeune Gaummares Nicolas*, lettre du 22 avril 1726.

28. Arch. dép. du Finistère, B 4350, naufrage de *L'Ange Raphaël*, lettre du 4 décembre 1739.

Ce cas montre l'ambivalence du traitement réservé aux naufragés. Si le capitaine affirme dans les lettres envoyées à l'armateur qu'il a été pillé et maltraité sur l'île, les interrogatoires des passagers du navire révèlent le bon accueil qu'ils ont reçu de la part des insulaires, en remarquant toutefois que cela n'a pas empêché le pillage des effets du navire et de leurs propres hardes. L'aspect prédateur des insulaires reste donc à relativiser, même s'ils ont pu provoquer le naufrage du *Parker*; le capitaine du *Notre Dame de la Pitié* observe que, durant le temps où son navire séjourna dans « le port de l'île », les insulaires l'aidèrent à consolider son mouillage et lui fournirent tout le secours possible²⁹.

Les naufragés semblent aussi être les victimes, jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, d'adjudications frauduleuses des effets sauvés. À plusieurs reprises les capitaines se plaignent auprès du siège de la modicité des sommes retirées de ces ventes ou de leur illégalité. Nous observons que ce commis-greffier se trouve impliqué à plusieurs reprises dans de semblables adjudications mais les sources ne nous ont pas permis de déterminer la véracité de telles fraudes.

L'attitude des insulaires ne saurait se limiter aux seuls comportements vis-à-vis des équipages. Le sort réservé aux naufragés ne constitue dans les sources qu'un élément secondaire et les équipages disparaissent des pré-occupations des officiers une fois leur interrogatoire achevé, à l'exception du capitaine qui, pendant le sauvetage, représente l'armateur et les propriétaires de la cargaison. Ceci s'explique aisément lorsque l'on parcourt le titre de l'Ordonnance de la Marine de 1681 relatif aux naufrages : le sort des équipages n'y apparaît que de manière secondaire. En revanche, l'action de l'amirauté se concentre sur les marchandises et l'épave du navire, le recouvrement des effets sauvés constituant l'essentiel de la procédure.

Les représentants de l'autorité royale et leur action

Juger de l'action de l'amirauté sur l'île de Sein se révèle délicat dans la mesure où nous ne disposons que des sources émanant de cette institution. Il est cependant possible d'esquisser les traits principaux d'une action qui perdura tout au long du XVIII^e siècle, et qui semble avoir modifié les comportements insulaires. Cette inflexion peut être mise en lumière en confrontant les dispositions de l'Ordonnance de la Marine et leur application par les officiers du siège.

En plus du commis-greffier, le siège de Quimper nomma deux gardes-côtes à l'occasion du naufrage du *Jeune Gaummares Nicolas* en 1726³⁰. Mais il n'est plus jamais fait mention ensuite de la présence de gardes-côtes sur

29. Arch. dép. du Finistère, B 4352, naufrage du *Notre Dame de la Pitié*, le 1^{er} janvier 1741.

30. Arch. dép. du Finistère, B 4338 naufrage du *Jeune Gaummares Nicolas*. Lors de sa descente sur l'île, la commission de l'amirauté de Cornouaille nomme François Monnier, Yves Couillandre, François Tymeur et trois autres particuliers comme garde-côtes le 9 mai 1726 et ce pour une durée d'un an.

l'île, ce qui laisse supposer la vacance des charges. Cette absence de veille sur l'île pouvait, tout comme les conditions météorologiques déjà évoquées, retarder l'arrivée des officiers du siège ou de leurs représentants sur l'île.

L'absence de commission complète du siège a pu minorer son action et placer l'institution dans une position de faiblesse. Pourtant, l'arrêt du pillage plaiderait plutôt pour une imposition forte et durable de l'autorité royale sur les paroisses littorales. Ce double paradoxe (une déprise de la présence des officiers du siège puis de la vacance de la charge de commis-greffier sur l'île) trouve sa source dans la jurisprudence concernant la rétribution des sauvetages.

La jurisprudence concernant les rétributions des sauvetages

Selon les termes de l'Ordonnance de la Marine, titre IX, article XXVII, le troisième tiers des effets tirés du fond de la mer revient sans frais aux sauveteurs. Cette disposition est assimilée de manière très précoce par les habitants de l'île de Sein. On en trouve la trace dès 1726, lors du naufrage du *Jeune Gaummares Nicolas* où, comme le mentionne le procès-verbal de descente de l'amirauté, « les sauveurs de la dite coque du bâtiment et des agrès et apparaux en dépendants lesquels nous ont supplié de leur en délivrer le tiers en l'état en espèce [...] »³¹. Cette connaissance de l'Ordonnance de la Marine ne put toutefois éviter le pillage des hardes de l'équipage de ce navire.

Les insulaires, au cours de ces soixante-dix ans, vont généraliser cette demande à l'ensemble des effets sauvés, quelle qu'en soit la localisation. Sur l'ensemble du corpus, on ne trouve pas moins de dix-huit demandes liées à cette disposition³². Cette « rémunération du sauvetage à la part » n'induit toutefois pas l'arrêt du pillage qui perdure parallèlement jusqu'en 1747³³. C'est ce que montre le cas du *Parker*³⁴ qui fit les frais d'un comportement mêlant sauvetage forcé et rémunération. Le navire, ayant talonné sur une roche, vint se réfugier dans « le port de l'île » et se fit rançonner par les insulaires ; ces derniers, non contents de leur forfait, conduisirent le navire au naufrage. Le capitaine relate ainsi son infortune :

« [...] Les îliens luy arrachèrent et à son équipage les barres d'entre les mains pour l'empêcher de virer et le mirent à filer du cable pour le faire dériver sur la roche où il avoit touché à l'entrée et voulant hisser sa grande vergue et sa vergue de misaine, les îliens se mirent à califourchon sur les vergues menaçant de couper les drisses malgré les remontrances que leurs firent le sieur Kerhuel et autres commis au tabac qui estoient présents et en effet il coupèrent la grande voile de la vergue et hissèrent plusieurs barils

31. Arch. dép. du Finistère, B 4338, naufrage du *Jeune Gaummares Nicolas*. Extrait du procès-verbal de descente de l'amirauté, 5 mai 1726.

32. Certains naufrages dont les procédures sont incomplètes nous laissent penser que la proportion est encore plus grande.

33. Arch. dép. du Finistère, B 4358, naufrage du *Jeune Laboureur*.

34. Arch. dép. du Finistère, B 4358, 30 janvier 1726.

de farine et sacs de blé sur le pont qu'ils voulurent emporter; le capitaine surpris de cette conduite demanda au sieur Kerhuel ce que les iliens luy vouloient, qui luy repondis que les iliens luy demandoient cent écus, le capitaine ne pouvant autrement se débarrasser de ces gens se vit obliger de leur consentir un billet de la somme de cent francs sur le sieur Pierre Harboin négociant à Nantes à condition toutefois qu'ils se retireroient et luy rendroient, les iliens se retirèrent en effet ensuite de quoy le bâtiment échoua sur une roche deux heures après et creva [...] ³⁵. »

Ce cas, malgré son outrance, témoigne de l'attitude que les insulaires eurent au XVIII^e siècle vis-à-vis des navires en péril. Se porter à bord du navire et effectuer un sauvetage contre une rémunération va devenir en effet la pratique la plus commune. La différence (notable s'il en est) est que, dans les autres cas, le sauvetage est réel. Après 1747, une symétrie quasi parfaite semble se dessiner entre la demande de ce tiers de la cargaison et l'arrêt du pillage des navires. Sur les 22 naufrages qui ont lieu après le dernier acte dûment constaté de pillage, ce sont 13 demandes du tiers des effets qui émanent des Sênans. L'aspect insulaire compte également pour une bonne part dans cette acceptation des dispositions de l'Ordonnance de la Marine. Si le pillage cesse plus tôt sur l'île de Sein que sur le continent, c'est sans doute que dans cette communauté de pêcheurs chacun profite de ces sauvetages, alors que sur le continent les laboureurs de terre et autres journaliers sont encore rémunérés sur un barème très faible.

Un cas toutefois déroge quelque peu à cette disposition. Lors du naufrage du *Prince Guillaume* en 1765 ³⁶, causé par la perte de son gouvernail, le navire est secouru par les chaloupes de pêche des insulaires et remorqué au port de Douarnenez au terme d'un périple de plusieurs jours. Dans un mémoire de plusieurs pages rappelant les difficultés rencontrées dans ce sauvetage et le préjudice quant à leur pêche, les maîtres de chaloupes de pêche réclament une récompense de 30 000 livres ³⁷. Ils sont déboutés et rétribués seulement à hauteur de 720 livres pour les salaires des journées passées à ce remorquage. Ce cas anachronique dans la jurisprudence et dans les pratiques des insulaires fait suite au naufrage d'un autre navire en 1761, *Le Saint-Pierre* de Guernesey, pour lequel ces mêmes sauveteurs obtinrent l'ensemble du navire et de sa cargaison du duc de Penthièvre, au motif de s'être emparés d'un bâtiment devant ravitailler la flotte anglaise devant Belle-île ³⁸. Il est probable qu'une telle récompense avait pu instaurer dans l'esprit des insulaires une nouvelle vision de la rétribution, où

35. Arch. dép. du Finistère, B 4338, naufrage du *Parker*, le 30 janvier 1726. Interrogatoire du capitaine, 7 février 1726.

36. Arch. dép. du Finistère, B 4376, naufrage du *Prince Guillaume*, le 22 octobre 1765.

37. *Idem*, extrait d'une demande des insulaires, 26 octobre 1765 : « [...] Qu'il vous plaise messieurs égard à l'exposé cy dessus et aux interrogatoires par vous prié d'adjuger aux suppliants une somme de 30 000 livres ou telle autre qu'il vous plaira régler pour les causes contenu en la présente requérant sur le tout l'adhésion et les conclusions du substitut de monsieur le procureur du roy en cette party [...] »

38. Arch. dép. du Finistère, B 4372, naufrage du *Saint Pierre*, le 29 avril 1761.

les notions de « courage » et de « dévouement » se trouvaient rémunérées encore plus généreusement.

En fait et en droit, cette pratique semble donc bien constituée, comme le note Gabriel Clémencin fils, greffier du siège de l'amirauté de Cornouaille, qui démontre toutefois la confusion tolérée entre effets sauvés sur le rivage et effets sauvés en mer :

« [...] Suivant un ancien usage on fait rarement distinction entre le cas où des effets naufragés sont jetés sur la côte de cette île et celui où les insulaires les ont retirés du sein des flots, parce que outre la protection qui a toujours été accordée à ces pêcheurs si nécessaires à la sûreté de la navigation dans cette mer orageuse, il y a souvent moins de danger pour eux à remorquer un bâtiment abandonné sur les eaux qu'à l'arracher des écueils dont leur côte même est hérissée [...] ³⁹. »

Cette précision donnée par un greffier du siège relative à la perception de l'état des effets et des navires sauvés permet de mettre l'accent sur l'acceptation systématique des demandes des insulaires lors de chacun de leurs sauvetages et ce, en contradiction avec l'Ordonnance de la Marine et le commentaire qu'en fait René Josué Valin :

« L'exception portée par cet article est jugée à tous égards, mais il faut prendre garde de ne pas l'étendre au delà de ses bornes, c'est à dire comme il a été observé sur l'article 19, à ne pas confondre les effets sauvés en pleine mer ou tirés de son fond, hors le cas d'un naufrage connu, auquel on travaille actuellement, avec ceux qui sont sauvés de la même manière, par ordre ou sans ordre, à peu de distance du rivage et à vue des travailleurs ⁴⁰. »

Cette disposition semble être admise de manière coutumière. Le positionnement géographique de l'île a conduit les Sénans à se spécialiser dans ce processus de sauvetage/rétribution. Cette nuance dans la réclamation indique, s'il en est besoin, la réelle connaissance des dispositions de l'Ordonnance relatives au sauvetage des effets naufragés. La coutume déjà mentionnée apparaît donc bien comme une tolérance et non comme une mauvaise interprétation du droit.

Évoquant malgré tout « le bon droit, la légalité de cette rétribution », ces pêcheurs, par l'intermédiaire de leurs recteurs notamment, n'omettent jamais de mentionner les conditions difficiles du sauvetage en insistant sur les gestes qu'ils eurent à faire, reprenant le texte de l'Ordonnance, précisant la position des objets au moment de la récupération, la nécessité pour les sauveteurs de s'immerger pour atteindre ces « précieux reliefs de navires ». Ainsi, lors du naufrage de *L'Expéditif*, les principaux maîtres de chaloupes de l'île notent que :

39. Arch. dép. du Finistère, B 4387, naufrage du *Hocq*, le 24 décembre 1777. Procès-verbal du greffier.

40. VALIN, René-Josué, *Nouveau commentaire de l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, nouvelle édition, revue, corrigée et augmentée. Tome Second, 1776, p. 635.

« [...] Le navire dont il s'agit s'était brisé sur les roches à l'ouest de l'île, la partie la plus nombreuse du chargement et surtout la partie qui se trouve la mieux conservée fut engloutie dans les flots d'où elle a été pêchée par les insulaires au péril de leur vie que le reste a été recueilli par eux non sans danger au milieu des rochers dont l'île est entourée, que ces circonstances leur donnaient droit de réclamer et qu'ils réclamaient en effet le tiers des marchandises conservées par leur travail, que c'est le vœu des ordonnances de la marine et de la jurisprudence des amirautés [...] ⁴¹. »

Une telle pratique établie a pu, sur le long terme, servir à éviter une perte plus grande, instituant un pillage légal. L'isolement de l'île, la cohésion de sa population, la récurrence des naufrages forment le ciment de ce qui n'est de fait qu'un détournement du texte même de l'Ordonnance de la Marine, dont le principe est admis par les officiers du siège de l'amirauté de Cornouaille.

Un « droit de pillage » ?

Cette tolérance qui semble s'institutionnaliser au cours du XVIII^e siècle mettrait donc en valeur un « pillage légalisé », permettant aux insulaires de recueillir le tiers des effets sauvés sans autre forme de contestation. La jurisprudence édictée par l'amirauté de Cornouaille, comme on a pu le voir précédemment, démontre une pratique qui ne sera démentie qu'en 1789 lors des naufrages de *L'Expéditif* et de *L'Antoinette*, survenus sur l'île les 23 et 26 janvier. Les insulaires font à leur habitude remarquer que :

« [...] Le bâtiment dont il s'agit s'étant brisé sur les roches à l'ouest de l'île, la partie la plus nombreuse des agrès et du chargement surtout celle qui se trouve la mieux conservée fut emportée par les flots du sein desquels elle a été sauvé par les insulaires au péril de leur vie [...], que ces circonstances leurs donnaient droit de réclamer et réclamaient en effet le tiers des agrès et marchandises conservées par leur travail [...] ⁴². »

Faisant suite à cette demande pour le naufrage cette fois-ci de *L'Expéditif*, le « réclamateur » des effets sauvés objecte que :

« [...] Les îliens sauveteurs entendent mal la loi s'ils croient se faire adju-ger le tiers des marchandises sauvées ou parties d'icelles [...]. Elle est proscrite par le texte de l'Ordonnance de 1681, titre 19 article 24 relativement à la portion que les sauveteurs eux-mêmes conviennent avoir trouvé sur les grèves de l'île; les vaisseaux, dit cet article, échoués et les marchandises et autres effets provenant des bris et naufrages trouvés en mer ou sur les grèves pourront être réclamés dans l'an et jour de la publication qui en aura été faite et ils seront rendus à leurs propriétaires ou commissionnaires en payant les frais faits pour les sauver.

À l'égard des effets que les îliens prétendent avoir pêchés du fond de la mer, on voit que la disposition citée ne leur est guère moins défavorable.

41. Arch. dép. du Finistère, B 4399, naufrage de *L'Expéditif*, le 23 janvier 1789. Procès-verbal de descente de l'amirauté, 12 février 1789.

42. Arch. dép. du Finistère, B 4399, naufrage de *L'Antoinette*, le 26 janvier 1789. Procès-verbal de descente de l'amirauté, 12 février 1789.

L'expression effets trouvés en mer comprend sans doute dans la généralité les effets pêchés du fond de la mer on croit voir ce qui a pu tromper les insulaires.

L'article 27 du même titre porte si les effets naufragés ont été trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, la troisième partie en sera délivrée incessamment et sans frais en espèces ou en deniers à ceux qui les auront sauvés. Mais cette disposition de l'ordonnance de la marine est susceptible d'une distinction qui est faite par M. Valin sur l'article 27 que l'on vient de citer ; ce commentateur observe qu'il faut prendre garde à ne pas étendre le dit article au delà de ses bornes c'est à dire à ne pas confondre les effets sauvés en pleine mer ou tirés de son fond, hors le cas d'un naufrage connu auquel on travaille actuellement avec ceux qui sont sauvés de la même manière par ordre ou sans ordre à peu de distance du rivage et à la vue des travailleurs. M. Valin ajoute que dans ce dernier cas les sauveteurs n'auront que leurs frais de sauvement suivant la taxe qui en sera faite eu égard à la nature du travail pour la raison qu'il ne s'agit pas dans ce dernier cas d'une chose perdue ou réputée abandonnée comme dans le premier, mais seulement d'un naufrage dont on est occupé à recueillir les restes et les débris⁴³. »

Plaidoirie efficace puisque les sauveteurs se verront déboutés de leur demande et uniquement rétribués pour les journées consacrées au sauvetage des effets des deux navires.

Parler d'un « droit de pillage » est sans doute un raccourci excessif mais permet de mettre en avant la singularité du cas de l'île de Sein, une telle libéralité autorisant le passage d'un pillage illégal à une « rétribution généreuse ». L'absence de procédure criminelle tout au long du XVIII^e siècle et l'arrêt des pillages à partir de 1747 illustreraient donc une réussite de la part d'une institution royale et de l'action de ses représentants sur le long terme. Mieux, l'île en elle-même apparaîtrait comme un élément empêchant les pillages⁴⁴.

Toutefois, il faut se garder de considérer les Sênans comme « un peuple de sauveteurs ». Comme on l'a déjà évoqué, le « communautarisme » des insulaires, leur isolement, l'absence enfin de tout représentant de l'autorité royale sur l'île après 1753 conduisent à s'interroger sur cette fin du pillage. Remarquons également que la présence des officiers du siège est très réduite et que le commis-greffier lui-même s'en plaint⁴⁵. La communauté insulaire est rassemblée autour de ses recteurs, véritables interlocuteurs et médiateurs entre la population insulaire et les officiers de l'ami-

43. Arch. dép. du Finistère, B 4399, naufrage de *L'Expéditif*. Extrait du procès-verbal de descente de l'amirauté, 12 février 1789.

44. Arch. dép. du Finistère, B 4388, naufrage du *Nicolas* : « [...] le pillage étant presque impossible dans cette île comme dans tous les lieux isolés », procès-verbal de descente de l'amirauté, 3 décembre 1778.

45. Arch. dép. du Finistère, B 4362, naufrage de *La Constancia*, le 1^{er} mai 1751. Lettre du commis greffier, 18 mai 1751 : « [...] Je les attends avec impatience afin d'avoir un peu de repos et vous aussi s'il vous plaît car j'ay et ma femme grande envie de vous voir n'ayant pu eu cette honneur il y a bien du temps mais je vous recommande s'il vous plaît d'apporter plus que moins de provisions parce que nous sommes depuis longtemps dans la plus grande misère du monde vu le mauvais temps. »

rauté de Cornouaille. S'il y eut intégration des dispositions de l'Ordonnance de la Marine, elle se fit notamment par l'intermédiaire de ces serviteurs de Dieu. Gageons aussi que la prédication d'un Maunoir, relayée par le travail de ces recteurs, put au cours du XVIII^e siècle adoucir les pratiques pilleuses et porter les insulaires à faire plus grand cas des naufragés comme l'atteste le capitaine du *Notre Dame de la Pitié*, navire du Croisic⁴⁶ qui ne dut la vie qu'à l'intervention des insulaires. La religiosité des habitants de l'île de Sein n'est plus à démontrer et trouve de nombreuses illustrations dans les naufrages comme par exemple le dépôt en offrande à la chapelle de l'île de certains éléments du *Jeune Gaummares Nicolas*⁴⁷ ou le refus des insulaires de travailler au sauvetage d'effets naufragés le jour de Noël⁴⁸.

Cependant, si l'adaptation des pratiques aux dispositions de l'Ordonnance de la Marine semble évidente, une certaine indulgence est accordée aux insulaires lorsque des pillages sont constatés. Le fond de l'amirauté de Cornouaille ne fait ainsi aucune mention de procédures criminelles instruites contre les insulaires. La seule procédure concerne le *Duc de Choiseul*, navire négrier, dont le capitaine entendait ramener en métropole deux esclaves, contrevenant en cela à l'Ordonnance du 9 août 1777 enregistrée au Parlement de Bretagne le 21 novembre 1777. Le capitaine demandant et obtenant finalement la « main levée de Chandelou destiné pour monsieur le Duc de Choiseul [...] et de Versailles destiné pour le sieur Allouin premier chef des bureaux de la Marine à Paris [...] »⁴⁹. Tout au plus se borne-t-on à une condamnation ponctuelle lors de la descente ou plus généralement à une constatation d'impuissance face aux déprédations.

L'absence de condamnations peut s'expliquer par plusieurs facteurs. L'isolement de l'île pose le problème de la convocation des témoins et de la mise en place d'une commission pour instruire une procédure criminelle. Les frais induits par une comparution des insulaires sont également à prendre en compte pour expliquer les réticences du siège à instruire de telles procédures. Enfin, il est difficile de saisir ces pêcheurs et de les faire comparaître, du fait de l'esprit communautaire résultant du caractère insulaire de l'habitat. Le rôle du recteur est également à l'origine de cette impossibilité de poursuivre : dans bien des cas, il invoque le secret de la confession pour refuser de dénoncer les pilleurs.

L'ensemble de ces facteurs, s'ils jouent contre les officiers du siège, jouent surtout contre son représentant sur l'île, ce qui explique la profu-

46. Arch. dép. du Finistère, B 4352, naufrage du *Notre Dame de la Pitié*. Extrait de l'interrogatoire du capitaine, 25 janvier 1741 : « [...] répond qu'il n'a reçu aucune insulte d'eux, qu'ils lui ont même sauvé la vie [...] ».

47. Arch. dép. du Finistère, B 4338, naufrage du *Jeune Gaummares Nicolas*.

48. Arch. dép. du Finistère, B 4350, naufrage de *L'Ange Raphaël*.

49. Arch. dép. du Finistère, B 4388, naufrage du *Duc de Choiseul*, le 1^{er} mars 1778. Arguant de sa bonne foi le capitaine fait observer « qu'étant en mer et hors du royaume à l'époque de cette déclaration du roy les peines qu'il afflige contre les contrevenants ne peuvent avoir de rapports ni être exécuté à la lettre contre ceux qui ont été dans l'impossibilité d'en avoir connaissance [...] ».

sion des échanges épistolaires alarmistes, outrés ou plaintifs du commis-greffier qui se trouve être le témoin d'abus face auxquels il ne peut réagir. Ce personnage semble toutefois plus complexe que ne le laisse penser sa correspondance avec le siège, dans laquelle les insulaires apparaissent comme d'invétérés pilliers toujours prêts à la « mutinerie ».

Kerhuel de l'Abbaye et l'île de Sein

Commis de l'Amiral pour « la conservation des bris naufrages et échouements qui pourront arriver à l'isle des Saints » depuis 1723⁵⁰, Pierre de Labbaye, sieur de Kerhuel, né en 1683, semble avoir occupé cette fonction depuis le début des années 1710 :

« Depuis onze ou douze ans qu'il est à l'île il s'est emparé des effets que les îliens ont pu sauver à la côte ou à la mer se disant autorisé de l'amirauté et pour mieux y réussir a trouvé le secret d'obtenir de monsieur l'amiral une commission de veiller aux bris et naufrages [...]»⁵¹. »

Résidant avec sa femme, sa fille et son fils sur l'île et cumulant les fonctions de commis greffier de l'Amirauté, de sous-brigadier des Fermes et d'employé au Tabac, cet homme concentre sur lui une certaine inimitié de la part des Sênans qui ne manquent pas de mettre sa probité en doute. Le cas de *La Sarah*, précédemment évoqué, est révélateur dans la mesure où un mémoire anonyme l'accuse de s'être porté acquéreur de l'ensemble des effets naufragés, enfreignant en cela l'article XVI du livre IV Titre IX de l'Ordonnance de la Marine de 1681⁵². Les investigations de l'amirauté n'aboutiront pas et l'adjudicataire en question ne sera jamais retrouvé.

Dès lors, l'appréciation du rôle du commis-greffier et de l'attitude des insulaires vis-à-vis des naufrages sont soumis à caution dans la mesure où une large part de la source provient de la correspondance échangée entre le siège et le greffe oblique de l'île de Sein ou les quelques lettres qu'échangea Pierre Kerhuel de Labbaye avec son frère Louis, commis greffier à Audierne depuis 1693.

Il semble bien que, pour cet homme, la vie sur l'île de Sein relève de l'austérité et de la privation⁵³, privation qui peut parfois être accentuée par

50. Arch. dép. du Finistère, B 4412, registre d'audience de l'Amirauté de Cornouaille, 15 octobre 1723.

51. Arch. dép. du Finistère, B 4336, naufrage de *La Sarah*, le 18 janvier 1724. Extrait d'un mémoire contre le commis greffier.

52. « Défendons aux officiers de l'amirauté de se rendre directement ou indirectement adjudicataires des marchandises à peine de restitution du quadruple et de privation de leurs charges ».

53. Arch. dép. du Finistère, B 4362, naufrage de *La Constancia* : « [...] Je vous prie d'en informer messieurs les juges de l'amirauté sans perdre de temps afin qu'ils envoient leurs ordres [...] ou par gents nommés par eux, je les attends avec impatience afin d'avoir un peu de repos et vous aussi s'il vous plaît car j'ay et ma femme grande envie de vous voir n'ayant pu eu cet honneur il y a bien du temps mais je vous recommande d'apporter plus que moins de provisions parce que nous sommes depuis longtemps dans la plus grande

la mauvaise volonté des insulaires à son égard⁵⁴. L'habitat même du commis-greffier semble fragile : lors du naufrage du *Sept Étoiles*, en 1730, il doit interrompre les opérations de sauvetage pour consolider son toit comme les autres insulaires⁵⁵. Mutineries des habitants de l'île, conditions matérielles difficiles, autant de tourments auxquels s'ajoutent les fatigues et les faibles rétributions pour les efforts consentis lors des naufrages⁵⁶.

La charge de commis-greffier sur l'île semble donc être peu attrayante. Toutefois, les remarques des insulaires ou des équipages naufragés sur le commis greffier peuvent modérer à bien des égards cette appréciation. Comme pour *La Sarah*, Pierre de Labbaye est mis en cause dans l'adjudication frauduleuse des résines composant la cargaison du *Gabriel*, navire d'Arcachon, pour laquelle le capitaine naufragé observe que « ne sachant ny lire ny écrire mais estant venu à sa connaissance qu'il est lésé dans ce marché il a déclaré qu'il n'entendoit pas s'y tenir⁵⁷ ». La dernière mention de la présence de Pierre de Labbaye sur l'île de Sein date de 1751 lors du naufrage de *La Constancia* ; on apprend deux ans plus tard lors de celui du *Hareng Couronné* l'existence d'une demoiselle veuve Kerhuel et d'un fils parlant parfaitement le hollandais⁵⁸.

Le greffe de l'amirauté établi sur l'île de Sein fut donc aux mains d'une seule et même personne durant près de quarante ans, sans connaître de successeur puisque la seule mention d'un autre commis-greffier intervient lors du naufrage du *Britannia*, à l'occasion d'un conflit entre un commis-greffier et le recteur de l'île⁵⁹. Il semble que l'amirauté se soit accom-

misère du monde vu le mauvais temps [...]. » Extrait de la lettre donnant avis du naufrage, 18 mai 1751.

54. Arch. dép. du Finistère, B 4336, naufrage de *La Sarah* : « [...] les habitants refusent de le passer en la grande terre [...], refusent de lui apporter des vivres quand ils vont à la grande terre ce qui le met dans le grand besoin même le menacent lui et sa famille de leur casser la teste [...] », extrait du journal des opérations de sauvetage de Pierre de Labbaye, 14 mars 1724.

55. Arch. dép. du Finistère, B 4341, naufrage du *Sept Étoiles*, le 6 novembre 1730 : « [...] le temps étant si contraire que les îliens et moi-même avons été obligé de travailler à ce que le gros temps ne nous auroit enlevé nos toits qui sont tous de pailles et de rozeaux [...] », extrait du journal des opérations de sauvetage de Pierre de Labbaye, 14 novembre 1730.

56. *Ibidem*, « [...] J'ay reçu en son temps la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire au sujet de l'argent que nous avons chez vous provenant du bris des Sept Etoiles de Dantzic, comme je suis toujours très indisposé d'une maladie qui me dure il y a près d'un mois et demy [...] afin que je puisse voir si j'ay esté si maltraité pour ce bris comme j'ay esté pour les précédents où je ne profitois dans la suite que des maladies longues, dangereuses et contagieuses par les peines et fatigues pendant les mauvais temps toujours à la côte [...] », extraits d'une lettre adressée au siège de l'amirauté de Cornouaille le 26 décembre 1732.

57. Arch. dép. du Finistère, B 4339, naufrage du *Gabriel*, survenu le 30 septembre 1728. Extrait d'une demande de main levée des effets du navire et de la cargaison, 6 novembre 1728.

58. Arch. dép. du Finistère, B 4364, naufrage du *Hareng Couronné*, le 11 février 1753.

59. Arch. dép. du Finistère, B 4365, naufrage du *Britannia*, le 23 mars 1754 : « [...] J'ay demandé à monsieur Peoch les clés des magasins et coffres et généralement connaissance

modée de n'avoir sur l'île aucun relais institutionnel et de devoir recourir systématiquement à la médiation des recteurs de l'île. Il semble enfin que ce dessaisissement s'accompagne d'une nouvelle pratique pour les insulaires lors des naufrages, à savoir la déclaration au greffe d'Audierne et le passage du commis-greffier du lieu sur l'île pour le règlement des opérations de sauvetage incluant la rémunération que constitue le tiers des effets sauvés.

Cet abandon d'un greffe par l'amirauté pourrait permettre d'illustrer la fraude commise par Kerhuel de Labbaye dans l'attribution de son greffe. Là encore l'amirauté se serait accommodée d'une situation de fait, trouvant en ce personnage un interlocuteur sur place pour se charger du sauvetage des effets naufragés et tenter de gagner ainsi de précieux jours sur les pilleurs.

Image de l'autre, image de soi même

La source judiciaire pose le problème de l'unilatéralité du regard porté sur une population. Tel est le cas du portrait que dresse le commis greffier de ces populations îliennes. Le regard des officiers du siège, ces notables extérieures à l'île, permet de mieux établir des comparaisons entre habitants du continent et insulaires. À ce titre, le fonds de l'amirauté de Cornouaille recèle un mémoire très intéressant rédigé à l'occasion du naufrage du *Prince Guillaume*⁶⁰. Les insulaires et leur conseil ne réclamèrent pas le tiers du navire et de sa cargaison mais une récompense de 30 000 livres. L'argumentaire soulevé par le rédacteur anonyme du mémoire⁶¹ montre bien le glissement qui s'est opéré et que ces pêcheurs entendent faire opérer en leur faveur. Les Sénans se présentent ainsi en totale antonymie avec les populations continentales :

« Disant que les gens qui habitent le bord de la mer sont pour la plus grande partie des rustiques et des barbares qui ne sont jamais plus contents que quand ils voyent le gros temps et la tempête, ils espèrent que quelque bâtiment richement chargé viendra porter sur leur cote un bien qui ne leur appartient pas mais qu'ils ont soin de partager entre eux si on ne s'y oppose à force ouverte, ils ont mesme quelquefois les cruautés d'attenter à la vie des matelots qui se sauvent à la nage; qu'ils sont différents les insulaires de ces gens dont on vient de parler, loin d'attenter à la vie de mariniers qu'ils voyaient en péril évident, ils se sont exposés eux et leurs bateaux pour leur

des effets naufragés à quoy il a répondu que pour les chétifs ordres que j'avoit d'un simple greffier de l'amirauté il se souciait peu, je suis fâché monsieur de ne pouvoir vous donner la satisfaction que je vous proposais faire avec le mesme succès que le sieur Peoch, vous feriez une grande charité de laisser à nos pauvres isliens ce qu'ils ont sauvés, honorez moi de vos ordres si vous m'en juger capable, juger maintenant si monsieur Peoch a raison [...] », lettre (extrait), 1^{er} avril 1754.

60. Arch. dép. du Finistère, B 4376, naufrage du *Prince Guillaume*.

61. Toutefois, on peut penser qu'il s'agit de Michel Rateau, négociant à Audierne et qui à plusieurs reprises servira dans d'autres naufrages d'expert dans l'évaluation de la valeur des marchandises pour l'obtention du tiers de celles-ci.

porter un prompt secours, ainsi comme les premiers sont sévèrement punis aussy doivent être libéralement récompensés⁶². »

Argumentaire insuffisant semble-t-il puisque les insulaires, loin d'obtenir gain de cause, ne seront rémunérés que de leur sauvetage pour une somme de 720 livres, soit 40 sols par homme et par jour, salaire courant pour les travailleurs affectés au sauvetage à terre des effets naufragés. On se trouve donc bien loin du portrait peu flatteur dressé auparavant par le commis-greffier de l'île. Si l'on accepte de croire que les insulaires, aux premiers signes de danger encouru par les navires dans le Raz de Sein, se rendent sur les lieux, ils ne le font pas de manière désintéressée et, pour cet acte de courage, ils demandent et obtiennent une rémunération en accord avec l'Ordonnance de la Marine. Mais le texte fixe précisément cette rétribution du tiers et la limite à un navire trouvé abandonné en mer, tant et si bien que si l'équipage demeure dans le navire, la réclamation devient sans fondement. Au fait de cette subtilité, les insulaires demandent donc une récompense au titre de leurs efforts et des risques encourus.

Au terme de cette étude des naufrages sur l'île de Sein, il semble donc qu'une adaptation des dispositions de l'Ordonnance de la Marine de 1681 ait permis de faire cesser les pillages dès le milieu du XVIII^e siècle en y substituant une rémunération du sauvetage par le tiers des effets sauvés. Disposition de compromis, cette formule semble satisfaire les deux parties. Céder le tiers des effets sauvés revient à soustraire au pillage la plus grande partie de ces mêmes effets. Cette pratique semble avoir participé, sur l'île de Sein, à une évolution des comportements, contrairement à ce qu'affirme Henri Bourde de La Rogerie :

« Les causes principales qui firent persister le pillage des navires naufragés en Basse Bretagne plus longtemps que dans le reste de la France furent la résistance des autorités locales à la suppression du droit de bris usurpé par les seigneurs ; la fréquence des naufrages sur les côtes inhospitalières, la pauvreté et la rudesse de mœurs des habitants, l'indolence ou la rapacité des magistrats, enfin les lacunes de la législation en ce qui concerne les indemnités et les salaires légitimement dus aux sauveteurs [...]»⁶³.

Enfin, « l'usage » de se porter au-devant du danger pour sauver les navires en difficulté ne symbolise-t-il pas, au-delà de la dimension intéressée, l'émergence d'une forme de sauvetage en mer ? Si le profit attrayant d'un navire en détresse est évident, il n'en reste pas moins que les marins sauvés doivent la vie aux chaloupes de pêche de l'île, confirmant en cela les observations de Jacques Cambry et des officiers de l'amirauté en cette fin du XVIII^e siècle.

62. *Ibidem*, mémoire du 26 octobre 1765. Le mémoire dresse également un tableau circonstancié du sauvetage et des peines et risques encourus par les sauveteurs, insistant également sur le rôle des Sénans dans la défense des côtes et la protection des naufragés, citant leur refus de quitter l'île en 1762 comme le souhaitait le Duc d'Aiguillon.

63. BOURDE DE LA ROGERIE, Henry, *op. cit.*, p. 74.

RÉSUMÉ

Décrits tout au long du XVII^e siècle, comme d'invétérés pilleurs, les habitants de l'île de Sein vont devenir aux yeux des institutions et des voyageurs de véritables sauveteurs en mer, se portant au-devant du danger. Le nombre élevé de naufrages sur l'île tout au long du XVIII^e siècle va forger dans cette communauté de pêcheurs une identité et des spécificités face aux accidents maritimes.

Cette évolution tire sa source d'une libre application de l'Ordonnance de la Marine de 1681 et notamment des conditions favorables accordées aux sauveteurs d'effets naufragés. C'est ainsi une communauté de pêcheurs qui se révèle face à l'événement et par le biais d'une institution (l'amirauté de Cornouaille), dont la tempérance va forger sur l'île de nouvelles pratiques vis-à-vis des navires naufragés.

ABSTRACT

Described as plunderers all along the 17th Century, the inhabitants of the isle of Sein become in the last decades before Revolution a community of rescuers recognized by travellers as Jacques Cambry.

The high number of shipwrecks, that occurred during the 18th century has given to this community of fishermen a specific identity toward this kind of event.

By rescuing crews and merchant ships, they obtained the third of the saved goods in conformity with the Ordonnance de la Marine.

The action of Admiralty of Cornouaille allows us to see the original habits of fishermen community in front of shipwrecks, and their every day life.

