



HAL
open science

Le temps du naufrage

Anjou Maine Poitou-Charente, Sylvain Coindet

► **To cite this version:**

Anjou Maine Poitou-Charente, Sylvain Coindet. Le temps du naufrage. Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest : Anjou, Maine, Touraine, 2010, 117-3, pp.73-94. 10.4000/abpo.1823 . hal-02180188

HAL Id: hal-02180188

<https://hal.science/hal-02180188>

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.

Le temps du naufrage

Une triple vision de l'événement dans l'amirauté de Cornouaille
(1720-1790)

Sylvain Coindet



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1823>

DOI : 10.4000/abpo.1823

ISBN : 978-2-7535-1519-2

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 octobre 2010

Pagination : 73-94

ISBN : 978-2-7535-1276-4

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Sylvain Coindet, « Le temps du naufrage », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 117-3 | 2010, mis en ligne le 20 octobre 2012, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1823> ; DOI : 10.4000/abpo.1823

Le temps du naufrage

Une triple vision de l'événement dans l'amirauté de Cornouaille (1720-1790)

Sylvain COINDET

Doctorant en Histoire moderne
CERHIO UMR 6258 – université de Bretagne-Sud (Lorient)

Le naufrage en tant qu'événement focalise aujourd'hui l'attention du public. Qu'il s'agisse de professionnels de la mer ou de simples usagers comme les plaisanciers, le spectacle et l'idée même de l'engloutissement final sont à la base d'une profonde commisération pour le monde des gens de mer¹. Envisagé comme un fait dont les conséquences sont perceptibles des mois ou des années après le drame, comme en témoignent les nombreuses marées noires, les naufrages sont ancrés dans une temporalité prenant leur source dans la tempête et se terminant par les derniers reliquats d'hydrocarbures retrouvés sur les plages. À ces marqueurs physiques viennent s'ajouter des marqueurs « juridiques » par d'interminables procès, souvent très médiatisés, où se confrontent des intérêts très éloignés².

Cet événement s'inscrit également dans un espace, le plus souvent littoral³. Le territoire d'étude ici envisagé correspond à l'actuel sud-Finistère observé au travers des archives de l'Amirauté de Cornouaille, établie à Quimper par un édit royal de juin 1691⁴. Cet espace vit se produire sur ses côtes 337 naufrages de navires de commerce au cours d'une période comprise entre 1720 et 1791. Ce chiffre n'est pas exhaustif, puisqu'il ne prend en compte que les navires dont l'amirauté a eu connaissance de la perte.

1. BUCHET, Christian, THOMASSET, Claude, « Introduction », dans *Le Naufrage*, Actes du colloque de l'Institut Catholique de Paris, Paris Honoré-Champion Editeur, 1999, p. 7.

2. BEURIER, Jean-Pierr, POUCHUS, Yves-François (dir.), *Les Conséquences du naufrage de l'Erika. Risques, environnement, société, réhabilitation*, Rennes, PUR, 2005, 288 p.

3. Il est très délicat pour l'époque moderne de travailler sur les naufrages en pleine mer de navires perdus corps et biens dans la mesure où la source privilégiée ici ne recense que les naufrages attestés.

4. Cet édit établit sept sièges d'amirauté en Bretagne dont les ressorts de compétences correspondent aux limites littorales des évêchés bretons (voir carte I).

Ajoutons que ce ressort particulier d'amirauté ne comptait pas de ports d'envergure, les naufrages constituant le gros de l'activité des officiers⁵. Réputée dangereuse, la côte de l'évêché de Cornouaille se situe sur une des routes commerciales les plus fréquentées au XVIII^e siècle. L'île de Sein et son passage, les étaux de Penmarch sont autant de lieux qui virent périr plus de 80 navires en moins d'un siècle.

À ce drame soudain – le fracas d'une coque contre une roche – correspond un « temps du naufrage » bien plus étendu et qui rassemble trois types d'acteurs sur une même scène. C'est tout d'abord l'équipage, premier acteur et premier témoin de l'événement et pour lequel la mécanique implacable conduisant à la perte s'est mise en place plusieurs heures voire plusieurs jours avant le dénouement final. Ce sont ensuite les populations du littoral, témoins de l'événement et acteurs du sauvetage ou du pillage des biens et des personnes (les deux aspects ne sont pas contradictoires). C'est enfin le temps du droit, de l'application par les officiers des sièges particuliers d'Amirauté des dispositions de l'Ordonnance de la Marine de 1681⁶ relatives aux naufrages, bris et échouements.

L'articulation entre ces différents acteurs se trouve à la base d'un travail de reconstruction globale autour d'un événement, le naufrage, permettant d'envisager le navire dans un processus, le transport maritime, que l'accident vient interrompre. La richesse des archives permet de saisir des problématiques plus générales et de dégager pour chaque type de navigation les conséquences et l'impact d'un tel événement sur les équipages, les propriétaires des navires et des cargaisons et les populations littorales.

Dans un premier temps nous traiterons du naufrage, de sa récurrence en certains lieux, ce qui permet de dégager une unité de temps, de lieu et de situation. Ensuite, nous évoquerons le « temps du naufrage » du point de vue de chacun des acteurs de ce drame et enfin nous nous interrogerons sur l'événement en lui-même, sa dimension et son importance à l'échelle d'une paroisse ou d'une institution.

Le temps du naufrage : unité de temps, de lieu et de situation

Les lieux de périls

L'association entre un lieu et un événement est particulièrement opérante lorsqu'il s'agit de naufrage. La toponymie de certains lieux incite à relier les deux éléments. La « Baie des trépassés » sur le territoire du Cap Sizun invite à ne pas douter des écueils de cette zone comprise entre la

5. DARSEL, Joachim, « L'amirauté de Cornouaille », Mémoires de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne, Tome 47, 1967, Rennes, p. 6.

6. On trouve souvent dans les sources la mention « Ordonnance de la Marine de 1684 », cette dénomination s'expliquant par la date d'enregistrement du texte par le Parlement de Rennes.

pointe du Raz et la pointe du Van. Enfin, les dictons populaires attachés à certaines îles comme Sein⁷ permettent de saisir les dangers de ces parages.

Point de passage obligé pour les routes de navigation du cabotage et du long-cours au XVIII^e siècle, l'amirauté de Cornouaille, dépourvue de phares ou d'un balisage efficace des côtes, recèle de nombreux dangers. Les abords de l'île de Sein sont la première zone de bris⁸ (37 naufrages). Victime d'un régime de vents dominants d'ouest soufflant avec violence en hiver, les navires « manquent » très souvent leur entrée dans ce passage, se mettant alors en fuite (ou à la cape) pour éviter de se perdre sur les étaux de Penmarch (37 naufrages) ou sur l'archipel des Glénan (26 naufrages). Cette fuite vers le sud-est imposée par le régime des vents se prolonge bien souvent au-delà de l'amirauté de Cornouaille, et les archives de l'amirauté de Vannes en la matière permettent de démontrer que des sinistres ayant eu lieu sur la côte sauvage de Quiberon ont pour origine l'impossibilité de passer ce seuil de navigation qu'est le raz de Sein⁹. L'Amirauté de Cornouaille se révèle peu propice aux relâches de navires dans des ports ou des havres bénéficiant d'un bon abri. Si les ports-obliques sont assez nombreux, les bâtiments de forts tonnages ne peuvent y trouver qu'un abri limité par leur tirant d'eau et le manque d'infrastructures portuaires.

Toutefois, la localisation de certains naufrages ne relève pas des seuls risques naturels courants. Lors de tempêtes, des bâtiments au mouillage, dans quelques zones abritées, sont victimes d'accidents relevant de conditions météorologiques exceptionnelles qui font déraiser les bâtiments sur leurs ancres les conduisant à la côte. Les conditions du risque maritime relèvent tout autant des dangers que recèle le trait de côte que de l'intensité du trafic maritime. C'est ce que traduit la carte II (voir annexes) qui présente à la fois les lieux des accidents et l'implantation de l'amirauté sur le rivage par un réseau de greffes obliques. Ces perceptions, installées dans les principaux ports du ressort de Quimper peuvent servir d'indicateurs des principaux ports d'armement ou de lieux de relâche des navires.

Ces accidents résultent la plupart du temps des mauvaises conditions météorologiques. Cependant, il s'agit là d'un problème récurrent dans l'interprétation des récits des capitaines naufragés auprès de l'Amirauté. Cette source est en effet biaisée par la nécessité pour les maîtres de navires de se dédouaner de la responsabilité de la perte du bâtiment. Les causes du naufrage, de manière générale, ne résultent pas d'un processus unique, c'est un processus cumulatif : aux mauvaises conditions météorologiques viennent s'ajouter la fatigue, l'inexpérience de l'équipage, les erreurs humaines,

7. Selon un proverbe répandu dans le monde des gens de mer : « Qui voit Sein voit sa fin. »

8. Voir carte I.

9. Il semble que le ressort de l'amirauté de Vannes soit moins pourvoyeur de naufrages que son voisin avec « seulement » 208 naufrages répertoriés (221 si l'on inclut l'Amirauté de Lorient créée par détachement du siège de Vannes en 1782).

notamment dans le calcul de « la hauteur », ou tout simplement l'état même du navire qui ne permet pas de tenir la mer.

Si la localisation des naufrages est évidente, l'événement semble obéir à un temps précis, « le temps du naufrage », correspondant à une saison et à un horaire, et dont la régularité en certaines paroisses rend plus invraisemblables la légende des « naufrageurs¹⁰ ».

Le temps du naufrage

L'accident semble obéir à deux constantes : c'est un événement hivernal et nocturne. Il ne s'agit pourtant pas a priori de deux évidences. La météorologie et la saison ne sont pas les seuls éléments conduisant à ces accidents.

La courbe du nombre de bris suit les fluctuations du commerce maritime et de ses contraintes saisonnières. Selon Alain Cabantous, 58,4 % des naufrages ont lieu entre novembre et février pour l'amirauté de Cornouaille¹¹. C'est là une des périodes clés pour le transport des productions agricoles. Le naufrage se produit également dans une phase de navigation bien précise. Sur l'ensemble des naufrages répertoriés, plus de 80 % des accidents ont lieu dans le sens d'une navigation sud/nord. Ce fort pourcentage s'explique par l'impossibilité pour les navires remontant cette partie de la Bretagne de gagner le large en cas de mauvais temps du fait même du régime des vents orienté principalement à l'ouest.

Pour près de 70 % des navires, le drame se déroule durant la nuit. Cette dernière agit comme un facteur de risque supplémentaire pour des bâtiments navigant aux abords d'une côte plongée dans l'obscurité et que nul phare ou nul feu trompeur ne vient signaler. Si on devait segmenter la période nocturne en phases, il faudrait évoquer le « petit matin », où très fréquemment, au terme d'une nuit passée à lutter contre le mauvais temps, les équipages à bout de force font naufrage sur les côtes des paroisses de Cornouaille.

Le moment, le temps du naufrage obéit également à une « scénographie » spécifique où le navire, avant de rompre complètement, plie sous les coups de boutoirs de l'océan. Cette mise à mort du navire peut prendre plusieurs heures et trouve corps dans les récits que font les naufragés des dernières heures de leurs navigations.

Unité de situation

Au terme d'heures de lutttes harassantes et incertaines, les équipages des navires naufragés qui ont eu la vie sauve doivent se présenter devant

10. Ce mythe s'il est ancien et repris dans l'Ordonnance de la Marine doit surtout au mouvement romantique du XIX^e siècle pour dépeindre des populations autrefois prédatrices et avides de naufrages notamment dans les nombreux tableaux ayant pour sujets les naufrages.

11. CABANTOUS, Alain, *Les Côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993, p. 32.

les officiers d'amirauté pour subir un interrogatoire, dont l'un des objectifs est de déterminer les causes de l'accident.

Ces récits sont souvent très complets et retracent dans le détail la navigation depuis le port de départ jusqu'au lieu du drame. Cette source, inégale selon les compétences nautiques des maîtres de navires, permet en tous les cas d'approcher un vocabulaire de la perception. Perception d'un environnement hostile et des dispositions prises pour y faire face. La mer y est décrite comme « orageuse », la tempête comme « manifeste » ou « monstrueuse » et le péril « évident ». Au-delà des seuls aspects factuels, tel que l'indication de la déchirure d'une voile ou de la rupture d'un mât, c'est la lutte de l'équipage contre les éléments qui est mise en avant. Rares sont les mentions d'un vœu du capitaine ou de l'équipage à quelque saint protecteur. Lorsque c'est le cas, une fois la prière adressée, la lutte des hommes reprend.

Les maîtres des navires évacuent ainsi bien souvent leur responsabilité dans la perte d'un bâtiment. La vérification de leurs interrogatoires par ceux de leurs équipages ne nous donne bien souvent pas plus d'informations sur les circonstances réelles. Dans une structuration verticale de la hiérarchie, il est très rare de voir un matelot ou un officier subalterne contredire la version donnée par le capitaine.

Les acteurs de l'événement

Les équipages

Premières victimes de ces drames, les équipages, dont les récits recueillis par les officiers de l'amirauté donnent un éclairage édifiant non seulement sur les circonstances mêmes des drames mais aussi et surtout sur le déroulement des derniers jours et des dernières heures avant l'acte final. Les réactions face aux périls sont diverses et vont de la panique la plus évidente au sang-froid le plus marqué. C'est avant tout la résistance des hommes qui frappe le plus. En tentant de sauver leurs vies, ils tentent de sauver leur navire, enveloppe protectrice jusqu'aux derniers instants avant la dislocation de la coque¹². La religiosité des gens de mer et le recours au vœu n'apparaissent que très rarement dans les récits des capitaines. Quelques mentions existent toutefois, à l'image du capitaine du « Lion », navire de Bordeaux qui fit naufrage sur la côte de Quiberon en 1741, qui précise que, confondant la pointe du Raz avec Belle-Île et subissant à la hauteur des Glénan de forts vents, il fit avec son équipage un vœu dédié à la Sainte Vierge¹³.

12. BONNICHON, Philippe, « Naufrage et spiritualité à l'époque moderne », dans *Le Naufrage*, Actes du colloque de l'Institut Catholique de Paris, Paris, Honoré-Champion Éditeur, 1999, p. 88.

13. Arch. dép. du Morbihan, 9 B 214, naufrage du Lion, navire de Bordeaux de 100 tonneaux survenu sur la côte de Quiberon le 1^{er} janvier 1752.

Le sauve-qui-peut général n'est pas toujours de mise et plusieurs capitaines périssent sur leur bâtiment pour avoir refusé de quitter celui-ci à temps.

Les mauvaises conditions météorologiques persistantes sur plusieurs jours ne sont pas les seuls éléments durables dans les causes des naufrages. La fatigue des équipages subissant ces conditions défavorables permet de mettre en avant ce temps avant le naufrage où bien souvent tous les éléments du drame annoncé sont déjà présents. Des avaries sur le gréement, des accidents à bords, que ce soit la chute d'un matelot d'une mature ou l'emportement d'un marin par une vague plus grosse qu'une autre.

Lorsque le naufrage intervient, la situation n'est pas encore à son terme, dans la mesure où la perte du navire, la dislocation de la coque signifie pour l'équipage la fin d'une protection physique et le début d'une incertitude qui peut aller de quelques secondes à quelques heures sur le sort qui leur sera réservé. Les moyens de se sauver d'un naufrage sont, au XVIII^e siècle, quasi inexistant, les marins ne pouvant bien souvent compter pour leur salut que sur leur seule capacité à nager ou à s'agripper à quelque relief du navire.

Ce sont donc des naufragés hagards qui arrivent sur le littoral. Contrairement à une idée reçue, ils ne sont que très rarement maltraités par les populations des paroisses bordières. Le plus souvent, ils sont recueillis par les habitants les plus proches et conduits à l'abri ce qui n'exclut pas le pillage¹⁴.

L'amirauté devant s'informer des causes du naufrage, les équipages une fois leur interrogatoire achevé sont, à l'exception du capitaine, expédiés vers le port le plus proche avec une somme forfaitaire pour la distance à parcourir jusqu'à leur paroisse d'origine. Cette somme, désignée sous le terme de « conduite », est souvent allouée au terme d'une première vente d'effets sauvés permettant d'engager quelques frais sans que l'amirauté ait à verser un seul denier.

Les victimes des naufrages sont également rapidement évacuées, les cadavres des marins naufragés étant, après examen par l'amirauté, enterrés dans le cimetière le plus proche s'il s'agit de catholiques romains, à même la grève dans le cas contraire. La mort des marins laisse souvent les familles sans autres nouvelles que le témoignage d'autres gens de mer ayant assisté à la catastrophe. Les veuves demandent donc souvent d'enquêter non pas sur les circonstances de la mort, mais sur la mort de leurs maris. Renée Luco, veuve de François Plaudrain dont la barque fit naufrage à la pointe du Raz¹⁵ demande ainsi auprès de l'amirauté de Vannes d'enquêter sur

14. CABANTOUS, Alain, *op. cit.*, p. 71 : « Le marin sauvé et réconforté n'appartient plus qu'à lui-même, l'équipage s'est dissous avec l'échouement ou la dislocation du bateau et tout navigateur rescapé n'a plus droit de regard, de défense sur la cargaison ou le bâtiment. »

15. Arch. dép. du Morbihan, 9 B 212, naufrage de La Marie Vincente, de l'île aux Moines le 25 novembre 1741 à la pointe du Raz. Pour ce navire perdu corps et biens, on ne trouve aucune source dans les archives de l'Amirauté de Cornouaille, la seule procédure

les circonstances du décès de son époux ayant « un intérêt sensible afin d'assurer son état d'en avoir une preuve notoire¹⁶ ». Cette demande est intéressante, car elle montre le rapport à l'absence et au « corps introuvable » des familles de marins. Plusieurs mois après les faits, sans autres nouvelles de son mari que les témoignages de maîtres de barques ayant assisté au drame, l'enquête vient attester officiellement du décès de son époux.

Ce contact des marins naufragés avec le littoral et sa population est donc assez bref. Pourtant, dans des paroisses où la part des gens de mer peut être importante, cette réalité du naufrage n'est pas méconnue par les riverains, ce qui explique sans doute pour une part le bon accueil qui est fait aux marins. Mais au-delà de cette compréhension, le naufrage en tant qu'événement opère sur les populations un attrait certain, relevant tout autant de la curiosité que de la convoitise.

Les populations littorales

Pendant très longtemps, le naufrage n'a été analysé que par le biais des débordements de populations réputées prédatrices¹⁷. Les populations riveraines sont très souvent les témoins directs de ces tragédies, observant les derniers instants de lutte des équipages, avant que la violence du large ne jette sur la côte le bâtiment désarmé¹⁸.

À ce drame vient s'ajouter la dimension prédatrice au travers du pillage. Toutefois, il ne s'agit pas là d'une constante sur ce territoire de la Cornouaille. « Seul » un navire sur trois fait l'objet d'une telle atteinte. Mais ce chiffre n'a pas grand sens dans la mesure où il englobe les pillages de masse, qui obéissent bien souvent à des mécanismes complexes ne se limitant pas seulement aux paroisses bordières, et les pillages limités qui ne se résument bien souvent qu'à un simple ramassage de quelques débris de bois ou de cargaisons pour un usage individuel. Le nombre des pillages constatés est sans doute inférieur au nombre réel de navires pillés, tant cette statistique dépend de la capacité de l'Amirauté à identifier les pillages et les pilleurs dès les premiers instants du sinistre.

Face à ces déprédations, l'Ordonnance de la Marine de 1681 met en place un système de sauvetage rémunéré s'appuyant sur un intéressement des populations sur la valeur des biens récupérés. Certaines populations du littoral de la Cornouaille, certaines communautés, profitent à plein de ces

existante relevant d'une enquête effectuée à la demande de la veuve du maître auprès de l'amirauté de Vannes.

16. Ibidem, demande d'enquête, acte en date du 4 août 1746.

17. BOURDE DE LA ROGERIE, Henri, Inventaire sommaire des Archives départementales du Finistère, Tome III, Quimper, 1902, pp. 5-247 ; THEURKAUFF, Marie-Christine, Naufrageurs et pilleurs sur les côtes de Cornouaille au XVIII^e siècle, Mémoire de Maîtrise, Université de Paris X-Nanterre, 1973, 233 p. ; CABANTOUS, Alain, op. cit.

18. CORBIN, Alain, Le Territoire du vide. L'Occident et le désir de rivage, Paris, Aubier, 1987, p. 266.

dispositions, les intégrant dans une pratique qui les associe durablement à l'amirauté¹⁹.

La rémunération du tiers des effets trouvés en mer et les accommodements ménagés par les officiers du siège de Quimper, notamment pour les marins de l'île de Sein permettent de développer avant l'heure un système de sauvetage en mer dès le milieu du XVIII^e siècle dans les parages les plus dangereux de cette juridiction.

Une autre forme de rémunération, souvent plus modeste, est accordée aux riverains, lorsqu'ils sont associés aux sauvetages des effets des navires naufragés. Rémunérés à la journée, souvent avec retard, comme le montre l'abondante correspondance en la matière entre les recteurs des paroisses et le greffe de Quimper. Cette ressource numéraire intervient bien souvent à la saison morte pour les travaux agricoles et vient compléter un faible revenu dans une économie de subsistance. Réquisitionnés par la commission d'amirauté, les riverains se prêtent à ces travaux, ne s'y opposant que lorsque le calendrier religieux leur impose le repos ou lorsque les charretiers font courir des risques à leurs attelages du seul fait du mauvais état des routes ou de la charge de leurs attelages. Cette intégration se traduit notamment, et de manière récurrente, par les tentatives de riverains qui « n'ont pas été commis au bris » de s'imposer dans ces travaux de sauvetage comme journaliers.

Au travers de l'attitude des populations, on constate une acceptation grandissante d'une institution, l'amirauté, dont les officiers, par les nombreuses commissions et les dispositions de l'Ordonnance de la Marine de 1681, parviennent à s'attacher les services des riverains. La multiplicité des naufrages en certains lieux ne laisse plus de place à l'ignorance des paroissiens sur ce qu'il convient de faire en cas d'accidents.

L'institution : l'amirauté et ses officiers

Le temps du naufrage est aussi un temps institutionnel qui débute par l'avis donné au greffe du siège qu'un accident a eu lieu sur un point de la côte, et qui se termine par la liquidation des derniers effets provenant du naufrage. De ce début à cette fin peuvent s'écouler plusieurs mois, voire pour certains cas extrêmes plusieurs années, correspondant à autant de phases du règlement du naufrage en tant qu'« événement administratif et commercial ».

Une fois informés du naufrage, les officiers du siège de l'amirauté forment une commission qui se rend sur les lieux du sinistre et peut cheminer pendant plusieurs heures, voire plusieurs jours, vers les grèves. On observe une certaine similitude entre les lieux les plus dangereux pour les navires

19. COINDET, Sylvain, « Les naufrages sur l'île de Sein au XVIII^e siècle : une lente évolution vers le sauvetage ? », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, Tome 113, n° 1, 2006, p. 87-103.

et les endroits les plus inaccessibles pour les officiers. Jacques Cambry, en 1794, note ainsi pour les chemins qui mènent à Penmarch :

« Les chemins qui mènent à cette côte sont les plus mauvais de la Bretagne. J'atteste avoir passé plus de cent mares en m'y rendant, dans lesquelles mon cheval s'est mis quatre fois à la nage, ces routes n'ont pas la largeur nécessaire pour que deux charrettes puissent s'y croiser, et les charrois sont jour et nuit en activité²⁰. »

Si les lieux des naufrages sont difficiles d'accès à partir de Quimper, cela ne signifie pas que ce sont des événements sans témoins, et l'Amirauté doit souvent constater à son arrivée la présence d'une foule nombreuse sur le rivage. Lors du naufrage du « Comte de Tancarville » sur la côte de la paroisse de Tréffiagat, le procureur terrien indique qu'avant l'arrivée des officiers sur le rivage :

« il ne s'est aperçu d'aucun pillage ni larcin fait au dit naufrage mais qu'il est vrai que le jour du naufrage, la nuit suivante et le lendemain jusqu'à notre arrivée toute la grève était couverte d'un peuple infini que dans la nuit plusieurs particuliers montèrent à bord malgré ce que purent faire les gardiens et y commirent quelques dégâts que le procureur terrien a cependant ouï dire n'être pas bien considérables²¹. »

Le bris est un spectacle et trouve dans l'expression « aller au bris », sa parfaite illustration. Cette formule recouvre tout autant le pillage que le simple fait de se rendre « en curieux » sur le littoral. D'une certaine manière, ces rassemblements ne sont que le résultat de « tours de grèves », que l'on retrouve encore aujourd'hui lors du naufrage de cargos ou de tout autre navire.

La carte III (voir annexes) permet de mettre en évidence la difficulté pour ces hommes à se rendre rapidement sur la côte. Accentuant encore cette lenteur, la commission de l'amirauté ne se forme qu'après réception de l'avis du naufrage. Cet avis étant envoyé la plupart du temps depuis le lieu de la catastrophe, les officiers doivent effectuer le chemin inverse. Il s'écoule bien souvent plusieurs jours entre la perte du navire et les premières opérations sous la direction de ces messieurs de l'amirauté. Les indispositions de certains officiers, enfin peuvent conduire à des retards importants dans la composition même de cette commission, particulièrement lorsque le lieutenant général ne réside pas à Quimper et refuse de se rendre sur le littoral²².

20. CAMBRY, Jacques, *Voyage dans le Finistère*, Paris, Éditions du Layeur (réédition 1836), 2000, p. 304.

21. Arch. dép. du Finistère, B 4384, naufrage du navire Le Comte de Tancarville de Honfleur, le 16 février 1774 sur la côte de Tréffiagat. Extrait du procès-verbal de l'Amirauté, 18 février 1774.

22. Arch. dép. du Finistère, B 4347, naufrage du navire Le Dauphin de Saint-Yve, le 7 juin 1736 en face de la batterie de Cornouaille. Extrait d'une lettre adressée par le lieutenant général Marigo au procureur du Roi, 12 juin 1736 : « [...] Il m'est impossible de sortir de ma campagne quant à présent les réparations que j'y fais demandant nécessairement ma présence voyez si quelqu'un des avocats voudra risquer le voyage, pour moi ce n'est pas

Pour pallier à ces inévitables retards, les commis-greffiers, au nombre de 14 dans l'amirauté de Cornouaille et répartis dans les principaux ports et havres, tentent de suppléer aux opérations de sauvetage dans l'intervalle. Leur localisation n'obéit toutefois pas à la dangerosité des côtes, mais bien plus à l'importance des ports dans lesquels ils sont implantés. Il s'agit pour l'amirauté de percevoir des droits, sous la forme des délivrances de congés, plus que de pallier les dangers de la navigation.

Certaines zones échappent à ce contrôle, à l'image des îles des Glénans, pour lesquelles l'amirauté ne dispose d'aucun relai. On trouve uniquement la présence d'un « négociant », parfois désigné comme « gardien », pourvoyant au ravitaillement des navires qui font étape dans le mouillage dit de « La Chambre » aux abords de l'île Saint-Nicolas. En 1732, le procureur du Roi, Alain Jacques de Kernafflen de Kergos, lors du naufrage d'un navire hollandais, « Le Clasparis », fait le constat suivant :

« l'île de Glénan n'est point déserte que le capitaine du bâtiment naufragé et ses deux matelots sauvés également que lui y sont chez le sieur Lairetaire qui y demeure depuis plusieurs années avec sa femme, ses enfants, ses domestiques et apparemment plusieurs autres personnes, qu'il y a même en la dite île une chapelle, que les poissonniers de Locmaria et du Bourg de cette ville, ceux de Concarneau, de Port Louis et autres endroits circonvoisins et maritimes y vont à la pêche toutes les semaines, y portent des vivres ce qu'il faut et tout ce qu'on leur demande²³. »

Malgré la présence de ce négociant et la fréquentation quasi-quotidienne par des maîtres de chaloupes de pêche des parages de l'île Saint-Nicolas, la connaissance des naufrages sur cet archipel arrive avec retard au siège de Quimper, permettant ainsi à des pilliers indéliçats de tenir éloignés pendant plusieurs jours les représentants de l'autorité royale. Il s'agit là d'une des formes de pillage les plus organisées, le pillage par voie maritime, qui accélère la dispersion des effets dérobés sur un territoire très vaste et sans réelle possibilité de contrôle par l'amirauté. Cette institution ne dispose d'aucune embarcation, aussi modeste soit-elle, pour ses déplacements. Aussi de tels pillages sont-ils très difficiles à réprimer et donnent-ils parfois lieu à une course-poursuite entre une chaloupe quittant le lieu du « forfait » et un huissier parcourant le littoral à pied ou à cheval et suivant l'embarcation.

Dans le cas de l'archipel des Glénans, c'est le commis-greffier de Concarneau qui s'y rend, le plus souvent seul, et pourvoit au rapatriement d'éventuels effets sauvés par le biais de chasse-marées avec lesquels il doit à chaque fois convenir d'un prix pour le transport.

nécessaire d'autant plus que le maître se donne pour propriétaire du tout, il se pourrait bien faire que cela ne fut pas et on serait bien fondé à lui en demander la preuve par le vue de ses papiers mais ces papiers nous n'y comprendrions rien puisqu'il est anglais [...] ».

23. Arch. dép. du Finistère, B 4343, naufrage du navire Le Clasparis de Wousen, le 22 avril 1732 entre les îles de Glénan et Moëlan. Extrait d'un réquisitoire du procureur du Roi, 30 avril 1732.

Pour l'île de Sein, la présence d'un commis-greffier n'est effective qu'à partir de 1724, alors même que son titulaire Pierre Kerhuel de Labbaye exerçait cette fonction sans y avoir été commis depuis 1712. A la suite de plusieurs contestations par les insulaires dans des procédures de naufrages, il est confirmé par les officiers du siège lors du naufrage de « La Sarah », navire de Bantry ²⁴ et exercera cette fonction jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, sa mort scellant également celle du greffe oblique de l'île de Sein.

Ce personnage, accusé à plusieurs reprises de malversations, notamment de s'être porté acquéreur d'effets naufragés alors que l'Ordonnance de la Marine l'en défend, se définit lui-même comme un négociant, exerçant son activité sur l'île de Sein, où il vit avec femme et enfants. Dans près d'un tiers des procédures, il se charge seul de l'ensemble des opérations de sauvetage des navires et des cargaisons, l'amirauté se bornant souvent « aux beaux jours » à faire un inventaire des effets mis en magasin à Audierne auprès d'un autre commis-greffier, qui se trouve être le frère du premier.

Cette frilosité à prendre la mer pour se rendre sur les îles du ressort de l'amirauté s'explique par la crainte de ne pouvoir repartir au terme de la commission si le mauvais temps persiste, ce qui est fréquent lors de la « saison des naufrages ». L'explication alors donnée par les officiers tient tout autant de cet argument que de la nécessité d'éviter des frais qui seraient supportés par les différents propriétaires des navires et des marchandises. On peut également supposer que la rusticité de l'habitat de l'île de Sein et plus encore de celle des Glénans conduit les officiers à renoncer à leur projet de séjours sur ces îles. Lorsque toutefois l'ampleur du naufrage justifie leur présence, ce sont souvent de vaines journées passées sur d'inconfortables chaloupes qui érodent un peu plus la volonté de passer sur des îles rendues inaccessibles par le mauvais temps.

Cette volonté de l'amirauté de se rendre disponible trouve également sa justification dans la récurrence des naufrages. Une même tempête peut donner lieu à plusieurs bris mettant l'amirauté dans une situation délicate. Le personnel du siège peut théoriquement former deux commissions simultanées, si tous les offices sont pourvus et tous les officiers disponibles. La plupart du temps, le siège ne dispose que des éléments suffisants pour former une commission complète. Cette dernière doit alors se déplacer sur les différents lieux et pourvoir au mieux, c'est-à-dire aux intérêts en jeu les plus importants, au sauvetage des navires et des cargaisons. C'est alors une course contre la montre qui s'engage, la difficulté étant évidente lorsque les lieux des sinistres sont distants de plusieurs dizaines de kilomètres.

Aux difficultés de déplacement viennent s'ajouter les difficultés de logement qui obligent les officiers à séjourner dans les auberges ou les presbytères des bourgs paroissiaux. Les villages étant la plupart du temps en retrait du littoral, l'éloignement des lieux du sauvetage offre des opportuni-

24. Arch. dép. du Finistère, B 4412, Prestation de serment, 22 août 1724.

tés accrues pour les pilleurs, malgré les gardiens assignés à la surveillance des épaves et des marchandises restées sur la grève.

Autre élément marquant des opérations de sauvetage, ces dernières s'interrompent la nuit, laissant place à un « temps du pillage » et aux confrontations entre gardiens et cotoyeurs, qui, bien que peu nombreuses, tournent le plus souvent à l'avantage des pilleurs, les gardiens évitant de faire usage de leurs armes ou même de s'interposer face à une foule pour laquelle de telles démonstrations viendraient déchaîner une colère.

L'amirauté constate alors au petit matin les pillages commis durant la nuit et les interrogatoires des gardiens se résument aux mêmes explications de vagues bruits entendus durant leur veille, comme l'observent les hommes commis à la garde de l'épave du « Saint Florent » sur la côte de Beuzec-Cap-Caval :

« pendant le jour ni la nuit, il n'y a eu personne à la tente mais comme les débris de la coque du bâtiment naufragé sont épars tout le long de la côte, ils ont entendu pendant la nuit quelques bruits de haches ou de marteaux mais fort loin sans pouvoir savoir qui ni d'où ils sont²⁵. »

Des bruits inquiétants dans l'obscurité, se mêlant au déferlement des vagues, viennent poser sur le rivage un inquiétant décor, faisant craindre les conséquences d'une confrontation. Lorsque celle-ci survient, les témoignages recueillis viennent accabler les « côtes barbares²⁶ ».

Le naufrage est un événement qui met en jeu plusieurs acteurs dans des sphères différentes. L'ampleur des accidents nécessite la création sur le littoral, d'une législation qui se heurte ou non à des pratiques ancestrales de droit de bris ou de droit d'épave. La récurrence des sinistres pourrait faire penser à une banalisation de l'événement. Pourtant l'ampleur de certains naufrages ou les circonstances particulières de l'accident peuvent amener à considérer ce phénomène comme particulier et modifiant durablement l'appréciation des riverains sur de telles catastrophes.

25. Arch. dép. du Finistère, B 4345, naufrage du navire « Le Saint Florent », de Nantes le 4 décembre 1734 sur la côte de la paroisse de Beuzec-Cap-Caval. Extrait du procès-verbal de descente de l'amirauté, 6 décembre 1734.

26. Arch. dép. du Finistère, B 4339, naufrage du navire « Le Prince Royal », de Copenhague le 6 décembre 1728. Extrait du procès-verbal de descente de l'Amirauté : 9 décembre 1728 : « Il nous auroit dit qu'il y avoit eu beaucoup de monde pour chercher à enlever quelque chose du dit bris et qu'ayant voulu se défendre ils avoient esté assomés de coups de pierres que mesme un des gardiens nous auroit fait voir un oeil presque hors la teste d'un coup de pierre qu'il avoit reçu mais qu'il ne connoissoit aucune personne ne les pouvant distinguer la nuit leur ayant demandé pourquoi ils n'avoient pas tiré dessus puisqu'on leur avoit donné de la poudre et du plomb ils nous auroient répondu qu'ils tiroient en l'air pour leur faire peur n'osant point tirer sur eux de crainte de les tuer parce que s'ils en avoient tué quelques uns cette multitude de monde se seroit jetée sur eux et les auroient assomé mesme tous égorgé et le pillage auroit esté plus grand. »

Le naufrage, un événement déterminant pour la paroisse ?

Inscrit dans une temporalité particulière, le naufrage est avant tout un événement, en ce qu'il rompt le court d'une navigation normale, interrompt le cycle du commerce maritime et met en jeu des mécanismes humains et juridiques élaborés.

À l'échelle de l'équipage, il est évident que les conséquences du sinistre sont marquantes, comme nous l'avons déjà évoqué. Les sources sont ici lacunaires, mais il est permis de penser que nombre de marins connaissant de telles frayeurs furent tentés de quitter le monde la mer. Encore fallait-il en avoir la possibilité. Les propriétaires des navires et des marchandises peuvent également pâtir de ces pertes totales ou partielles de leur capital de travail ou de leurs investissements. Si les mécanismes de l'assurance maritime sont bien en place, ce garde-fou ne constitue pas une obligation pour les armateurs et les négociants. La perte peut donc être totale. Il faut toutefois nuancer cette réalité pour les navires, dans la mesure où la propriété du bâtiment peut être divisée en plusieurs quirataires, voire morcelée entre les mains de plusieurs dizaines de personnes, limitant ainsi les risques d'une faillite totale.

À l'échelle des paroisses littorales, les naufrages, s'ils viennent interrompre le cours normal des activités humaines, peuvent également constituer un événement dont les conséquences s'inscrivent durablement dans le temps.

Analyser cette évolution est une tâche complexe, dans la mesure où elle ne peut se faire de manière suivie que sur quelques paroisses ayant connu une multitude d'accidents ou des naufrages particulièrement marquants. C'est l'évolution des pratiques qui est alors le révélateur de modifications qu'ont pu produire sur les populations de telles catastrophes. Les comportements face aux navires et aux équipages naufragés sont ainsi bien trop souvent résumés aux seuls pillages des navires, faisant de cet événement le marqueur d'une identité que traduit parfaitement l'expression de « côtes barbares », édictant un parallèle entre des lieux et des populations.

Malgré cette vision savamment entretenue au ^{xix}^e siècle, il semble que le nombre de pillages reflue à la fin du ^{xviii}^e siècle et que la nature même des dernières déprédations n'ait plus rien à voir avec les pillages de masse du début du siècle. Les historiens s'accordent à penser que l'imposition du pouvoir royal, le rôle des recteurs et l'action de l'amirauté ont été à l'origine de cette diminution. Le naufrage devient alors un événement encadré par un droit nouveau, prévoyant l'ensemble des dispositions à prendre et associant les acteurs du littoral dans une logique de conservation des intérêts des armateurs et des négociants par un juste dédommagement et une juste rémunération des sauveteurs. Cette forme d'association des populations riveraines débouche sur la mise en place d'opérations ponctuelles de sauvetage des effets éparpillés sur les grèves où laboureurs de terre, journaliers, charretiers, maîtres de chaloupes effectuent des travaux rémunérés par le produit de la vente des effets provenant des sinistres.

Les pilleurs d'autrefois trouvent alors une source de revenus, le plus souvent à une saison où les travaux agricoles sont en sommeil, et pour laquelle ils ne risquent pas de poursuites. C'est à ce titre que l'Ordonnance de la Marine est intégrée progressivement par ces populations, ce qui n'empêche pas quelques incartades lorsque l'occasion se présente. L'accueil des naufragés et la récupération des marchandises sur le rivage relèvent de populations terriennes qui apportent un secours après les faits mais ne participent pas à la sécurité de la navigation. Elles sont les témoins impuissants des derniers instants des navires, comme lors du naufrage de « La Catherine » sur la côte de la paroisse de Beuzec-Cap-Caval :

« Ils virent le dit bâtiment à l'ancre lequel avait sa chaloupe le long du bord où il leur parût des personnes de l'équipage qui s'y embarquaient avec quelques hardes qu'ils jetaient au devant d'eux et lorsque les dites personnes au nombre de sept à huit autant qu'ils les purent distinguer furent embarquées dans la dite chaloupe ils se mirent en devoir de déborder de derrière le bâtiment pour se rendre à terre et dans l'instant la force du vent et les houles de mer firent rompre le câble du dit bâtiment qui jeta le dit bâtiment en travers de la houle et abîma la dite chaloupe et tous ceux qui y étaient embarqués ; que le bâtiment fut jeté dans l'instant sur des roches à deux portées de fusil de terre, qu'ils y virent encore lors deux personnes qui s'y tinrent jusqu'à ce que le dit bâtiment fut entièrement brisé²⁷. »

Face à cette impuissance, une première expérience de sauvetage en mer va pourtant émerger. Profitant d'une disposition de l'Ordonnance de Colbert, conférant le tiers des effets sauvés, trouvés en mer ou tirés de son fond²⁸, les habitants de l'île de Sein vont devenir de véritables sauveteurs se portant au secours de navires en péril entre leur île et le continent.

Consciente de la nécessité d'encourager de telles pratiques, l'amirauté de Cornouaille concède sur un point de droit des aménagements qui ne seront remis en cause que lors du naufrage de deux navires sur l'île en 1789²⁹. Il semble qu'une habitude se soit installée sur l'île, qui confère à ses habitants le tiers des effets sauvés quelle que soit la localisation de ces éléments. Les marchandises, les agrès et apparaux des navires retirés sur le rivage font ainsi l'objet d'une réclamation de cette troisième part, réclamation accordée au titre d'une coutume ancienne³⁰.

27. Arch. dép. du Morbihan, B 4333, Naufrage de « Catherine », navire de Rotterdam, le 9 décembre 1721 sur la côte de la paroisse de Beuzec-Cap-Caval (anse de Porscarn). Extrait des dépositions de René Le Berre, clerc du guet de la paroisse de Beuzec-Cap-Caval et Joseph Cozic procureur terrien, 13 décembre 1721.

28. Ordonnance de la Marine de 1681, Titre IX, Livre III, Article xxvii.

29. Arch. dép. du Morbihan, B 4399, naufrage de « L'Expéditif », navire de Lorient sur l'île de Sein le 23 janvier 1789 et de « L'Antoinette », navire de Lille le 22 janvier 1789.

30. Arch. dép. du Finistère, B 4399, naufrage de « L'Expéditif », le 23 janvier 1789. Extrait du procès-verbal de descente de l'amirauté, 12 février 1789 : « 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

Ces naufrages sont pour les habitants de l'île de Sein, l'occasion de se présenter comme de véritables sauveteurs, utiles à la sécurité de la navigation et demandant pour cela un « juste dédommagement ». Les mémoires conservés dans les archives de l'amirauté de Cornouaille permettent de mettre en avant ce « temps du sauvetage » qui vient interrompre, parfois pour plusieurs jours, les activités de pêche. Ce sont plusieurs chaloupes qui sont mobilisées pour remorquer les navires dans les ports les plus proches.

Nombre d'équipages durent la vie et le sauvetage de leur navire aux habitants de l'île de Sein. Il s'agit bien ici d'une concession évidente et reconnue par l'amirauté de Cornouaille. Le droit, toutefois, est bien plus explicite et mentionne que cette rémunération du sauvetage à la part ne peut intervenir si l'équipage du navire en difficulté se trouve à bord du bâtiment. René-Josué Valin dans son Commentaire de l'Ordonnance de la Marine précise que :

« à l'exemple des effets naufragés trouvés en pleine mer, il est naturel de conclure que si un navire abandonné de son équipage, soit après l'échouement, soit pour éviter le danger d'un naufrage imminent, soit enfin par la crainte d'être pris des pirates ou des ennemis, est trouvé en pleine mer et sauvé, le tiers en appartiendra à celui qui l'aura sauvé ; de manière qu'il faudra lui payer le tiers de la valeur tant du navire que de tout ce qu'y trouvera³¹. »

C'est sur ce point que s'appuieront les armateurs des deux navires ayant péri en 1789 pour ne payer que des frais de sauvetage ramenés à des sommes bien moins conséquentes.

Les naufrages ne sont pas les seuls événements qui conduisent les populations littorales à interrompre le rythme de leurs activités pour se porter sur le rivage et travailler de près ou de loin au sauvetage des biens et des personnes. L'Ordonnance de la Marine de 1681 concède aux « inventeurs » les ancres relevées si celles-ci ne sont pas réclamées dans un délai de deux mois et le tiers le cas échéant³².

Bien que l'amirauté de Cornouaille ne conserve que peu de traces de cette activité, l'amirauté de Vannes, sa voisine, recèle plus de cinq cent procédures relatives à de telles « pêches miraculeuses³³ ». Pour plus de trois cent d'entre elles, on retrouve encore des maîtres de chaloupes de pêche, cette fois de Belle-Île, qui au cours de leurs activités quotidiennes

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. »

31. 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.

32. Ordonnance de la Marine de 1681, Livre IV, Titre IX, Article xxviii : « Les ancres tirés du fond de la mer qui ne seront points réclamées dans deux mois après la réclamation qui en aura été faite appartiendront entièrement à ceux qui les auront pêchées. »

33. Arch. dép. du Morbihan, Mainlevées d'ancres, 9B 157 – 9B 162.

remontent de manière très ponctuelle des mouillages abandonnés. Cette « pêche aux ancrs », qui n'est aucunement fortuite, alimente un marché des mouillages de seconde main, fort utile aux navires ayant perdu une ou plusieurs ancrs et permettant aux « inventeurs » une revente rapide de leurs trouvailles.

Si les populations parviennent à tirer un bénéfice des naufrages, autrement que dans le seul pillage, l'événement en lui-même est-il ancré dans les mémoires pour d'autres raisons que ces nouvelles dispositions juridiques ?

La récurrence des accidents maritimes en certains lieux n'est sans doute pas sans incidence sur les attitudes des populations face à l'événement en lui-même. Les pratiques vis-à-vis des équipages attestent une grande humanité de la part des populations. Les équipages sont recueillis et conduits à l'abri des intempéries, trouvant également vêtements et nourriture auprès des habitants des paroisses. Les marins ayant trouvé la mort sont enterrés dans le cimetière paroissial le plus proche si leur catholicité est reconnue³⁴. Ces décès et ces sépultures rappellent l'événement tout autant que certains détournements d'objets ramassés à même la grève. Les pièces de bois provenant de bâtiments servent ainsi à la confection de meubles.

Il semble donc que l'on peut opposer un XVIII^e siècle où l'on fait peu cas de l'événement et de la mort de marins naufragés et un XIX^e siècle qui voit se développer les récits de naufrages, de sauvetages, se mettre en place l'activité même de sauvetage en mer et plus généralement voit se concrétiser une forme de piété que traduisent des monuments érigés lors de « grands naufrages ».

Si l'on s'intéresse à la question de plus près, force est de constater que la réalité est un peu différente, mais permet peut-être d'éclairer la modification que l'on va porter sur ces drames de la mer, qui deviendront de véritables événements dont on honore aujourd'hui encore la mémoire. Ce qui distingue les naufrages au XVIII^e siècle des naufrages au XIX^e siècle, c'est d'abord l'ampleur des drames. La plupart du temps, les navires de commerce du siècle des Lumières ne transportent qu'un équipage réduit à son minimum et quelques passagers dont le sort nous est la plupart du temps inconnu. À l'inverse au XIX^e siècle, le développement de la machine à vapeur et l'établissement de véritables lignes de paquebots sont à l'origine, malgré les progrès en matière de balisage et d'éclairage des côtes, de naufrages entraînant la mort de centaines de personnes, dans une dramaturgie répétée où les populations du littoral jouent un rôle prépondérant. L'événement peut alors dépasser les frontières de la France et faire de pêcheurs anonymes des héros reconnus et décorés.

34. Pour les marins de catholicité douteuse, ils sont enterrés à même la grève, lieu de leur découverte et leurs hardes sont données comme dédommagements aux personnes les ayant découverts. Les nombreuses mises à jour d'ossements le long du littoral jusqu'à aujourd'hui permettent bien souvent de dater ces « sépultures » de la période moderne.

C'est finalement la qualité des passagers qui détermine ce nouveau regard et le relais d'une presse qui fait ses unes sur la dangerosité des côtes, l'abnégation des sauveteurs et le triomphe de la civilisation sur une nature qui devient barbare et dont les habitants représentent un rempart contre cette barbarie. À l'époque moderne, les passagers sont peu nombreux et souvent relégués à l'état d'une marchandise sans grande valeur, ils disparaissent des sources très rapidement après le sinistre.

Les naufrages au XVIII^e siècle sont finalement plus confidentiels et restent dans une sphère limitée aux équipages, aux populations du littoral, à l'institution qu'est l'Amirauté et aux propriétaires des marchandises et navires. C'est un drame qui se joue en vase clos sans autres témoins, tout au plus peut-on trouver dans les témoignages de certains passagers quelques éléments extérieurs à ces drames, tel ce passager qui « s'était embarqué seulement par amusement et par curiosité³⁵ ».

Si le naufrage ne marque pas directement les paroisses concernées, les suites de cet événement peuvent être assez évocatrices. Il s'agit ici d'aborder la dynamique du pillage des navires et les dispositions prises par l'amirauté pour y remédier.

On a coutume d'attribuer à l'imposition de l'autorité royale sur le littoral et à l'action des recteurs dans les paroisses, le recul des pillages de navires. S'il est vrai que ces deux actions y ont concouru, les dispositions de l'Ordonnance de la Marine et certaines libéralités accordées par des sièges particuliers ont également contribué à ancrer dans les mentalités un droit, qui s'il est différent des anciennes coutumes, n'en est pas moins un héritage dans le fait de conférer une troisième partie aux sauveteurs des effets tirés du fond de la mer.

Pour autant, ces seules actions législatives ne sauraient seules pourvoir à l'extinction des pillages, aussi les condamnations que prononça l'amirauté ont-elles pu dans certaines paroisses marquer les esprits durablement. Si les condamnations individuelles sont nombreuses et relèvent d'une justice ordinaire, l'amirauté, en condamnant les « généraux de paroisses » en tant que personnalités juridiques, ont également mis en avant cette responsabilité collective de la paroisse face aux déprédations commises lors de l'événement.

Enfin, les condamnations à mort prononcées avec parcimonie sont également à l'origine d'une forme d'exemplarité qu'il faut commenter. Non pas que de telles exécutions empêchent des crimes de se produire. Mais leur mise en scène peut parfois faire réfléchir à deux fois avant de réitérer de tels actes.

Une dernière question à l'échelle de ces paroisses pourrait être de savoir si cet événement qu'est le naufrage change durablement ou défi-

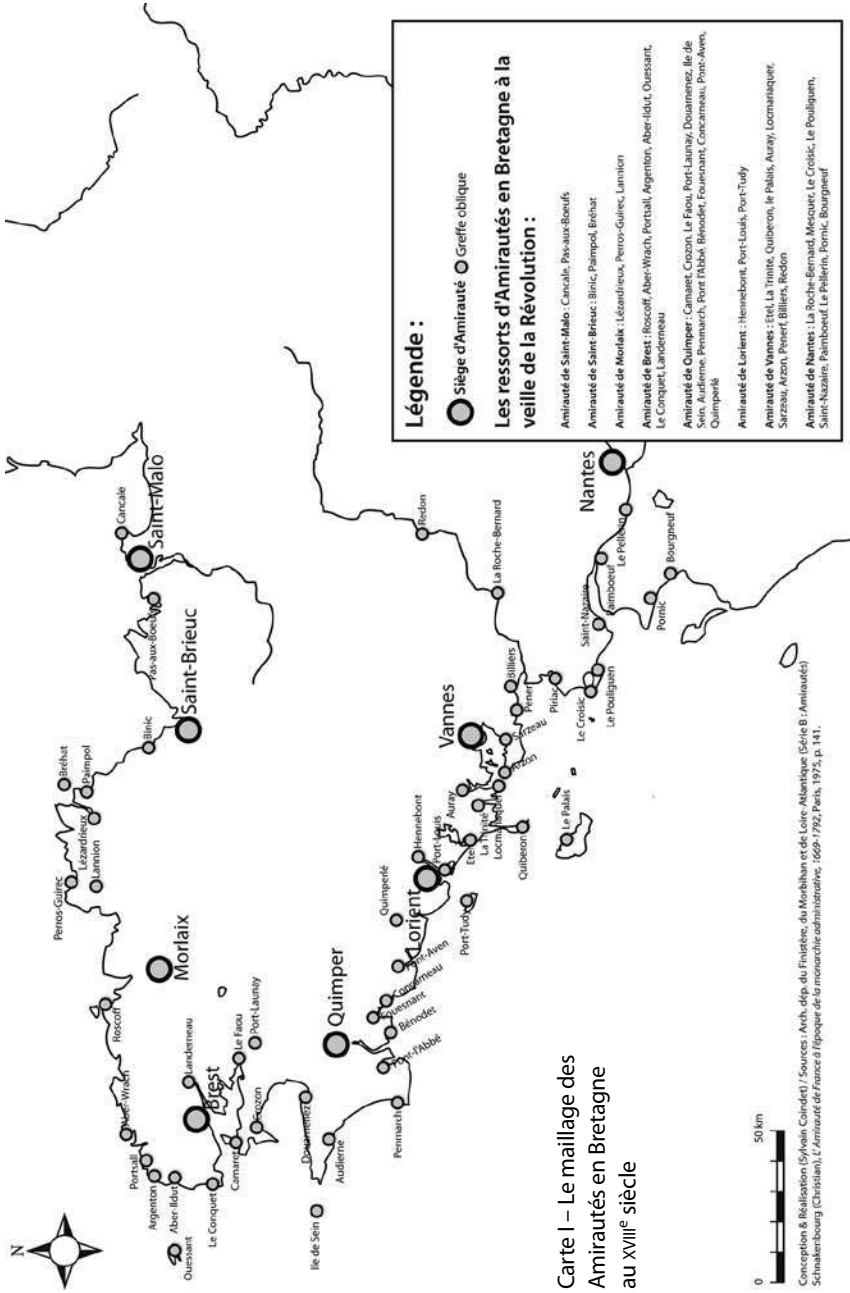
35. Arch. dép. du Finistère, B 4347, naufrage de « La Sally », navire de Cork, sur la côte de Beuzec-Cap-Caval le 22 janvier 1736. Extrait de l'interrogatoire du capitaine, 26 janvier 1736.

nitivement la vie de ses habitants. La réponse, au vu des archives, est ici négative. Le naufrage est un événement intégré dans la vie de la paroisse, la mort de marins naufragés ne diffère pas de celle des équipages de pêche qui peuvent disparaître en mer et pour lesquels les sources sont quasiment muettes. Il faut alors aborder les « levées de cadavres » pour espérer retrouver la trace des marins naufragés, des passagers de bacs de passage ayant péri et des pêcheurs s'étant noyés au large de ces paroisses. Ces rivages ne sont pas moins dangereux pour les populations du littoral ayant une activité maritime, mais le poids de cet événement est assourdi par la maigreur de la valeur marchande du produit de leur pêche.

Le « temps du naufrage » est finalement un temps diachronique très différent, selon que l'on considère les marins, les populations du littoral ou les représentants de l'autorité royale. Tous sont mobilisés autour d'un événement, aléa du commerce maritime, pour sauver le maximum d'effets provenant des bris et les restituer à leurs propriétaires.

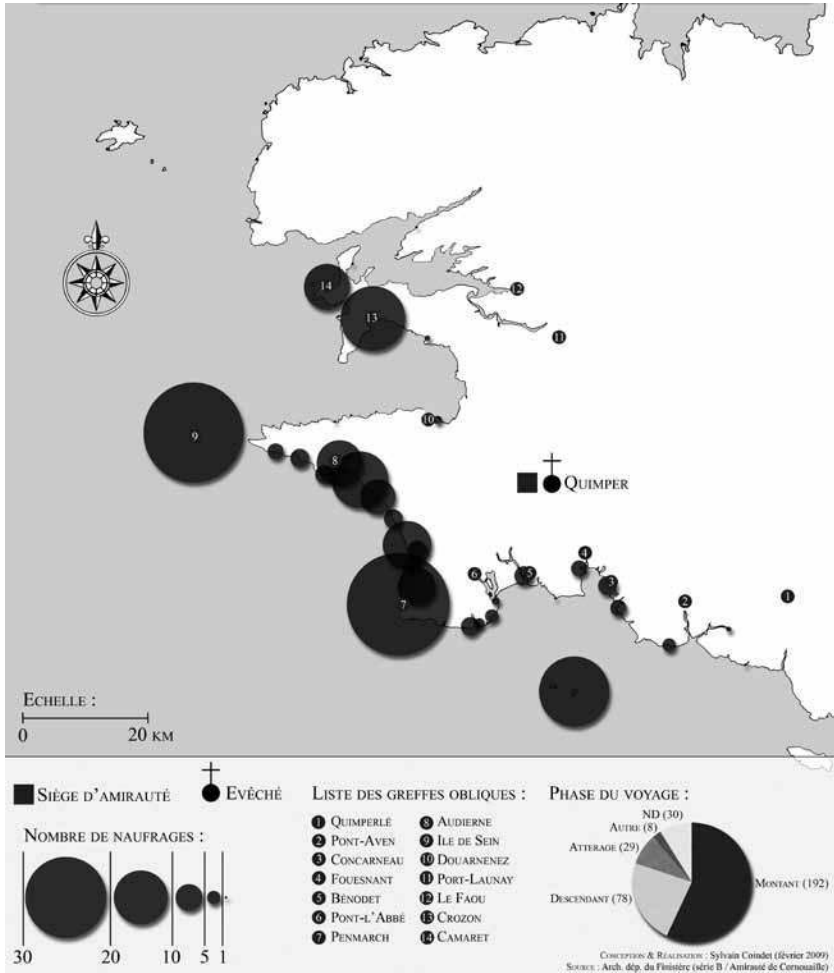
C'est au travers de cette action que nous apparaissent les populations du littoral : tantôt dans des dynamiques de sauvetage, tantôt dans des dynamiques de pillage, les deux n'étant pas contradictoires car le sauveur ayant recueilli chez lui l'équipage peut également être le pillier du navire. Pour autant, l'événement vient pour chacun de ces acteurs rompre un temps particulier, qu'il soit agricole, commercial ou juridique.

Le naufrage ne constitue pas encore au XVIII^e siècle le motif d'une dramaturgie mise en scène. Les récits des capitaines naufragés sont pourtant là pour mettre en avant la cruauté de ces périls et ancrer le naufrage dans une temporalité qui dépasse en aval et en amont le simple fracas d'une coque sur une roche. L'accident maritime est un processus complet et complexe qui permet d'embrasser de multiples aspects de la vie des gens de mer, du commerce maritime et de l'institutionnalisation des littoraux.



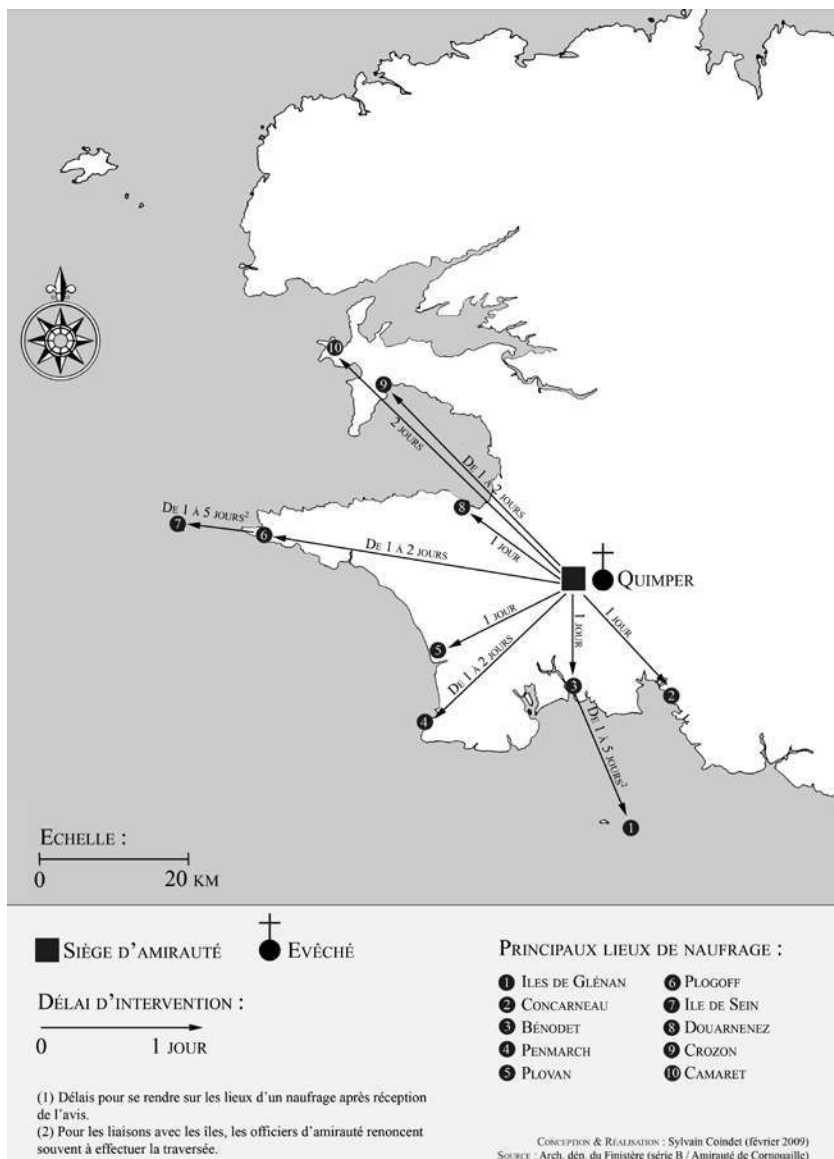
Carte 1 – Le maillage des Amirautés en Bretagne au XVIII^e siècle

Carte II – les naufrages dans l'Amirauté de Cornouaille au XVII^e siècle



Le temps du naufrage

Carte III – le délai d'intervention des commission du siège lors des naufrages dans le ressort de l'Amirauté de Cornouaille (1720-1790)



RÉSUMÉ

Le « temps du naufrage » est aujourd'hui circonscrit à celui de la perte d'un navire, d'une pollution et le plus souvent d'interminables procédures judiciaires à l'encontre d'armateurs négligents ou de capitaines imprudents. Tout au long du XVIII^e siècle, de très nombreux navires vinrent se perdre sur les côtes de Cornouaille. S'appuyant sur une juridiction, l'amirauté, et un droit nouveau défini par l'Ordonnance de la Marine de 1681, il est possible de retracer un « temps du naufrage » débordant largement le seul fracas du navire sur les rochers. Par le biais de cet accident, envisagé comme un fait historique total, c'est le commerce maritime sur un axe majeur de navigation et ses aléas qui se révèlent. Au travers des opérations de sauvetage des marchandises éparpillées sur le littoral sous la conduite des officiers d'amirauté, apparaissent les populations de ces franges bordières, dont les comportements souvent hâtivement résumés aux seuls pillages sont beaucoup plus complexes et relèvent d'une prise en compte d'une législation nouvelle, favorable aux « sauveteurs » et qui conduit à un progressif déclin du pillage des navires à la fin du XVIII^e siècle. Le « temps du naufrage » ne se résume pas seulement à un grand thème romantique dont les évocations picturales ne sauraient retranscrire toute la complexité d'un phénomène qui implique non seulement les équipages, mais également les populations du littoral ou les représentants de l'autorité royale.

ABSTRACT

The period covered today by the term "shipwreck" includes the actual event, whether vessel loss or pollution, and also, most of the time, the endless law actions against careless ship-owners or reckless captains. Throughout the 18th century, a great many ships were wrecked along the coast of Cornouaille in Brittany. By working from a jurisdiction, the Admiralty, and the new legal framework defined by the 1681 Maritime Order, it is possible to identify a "shipwreck event" going well beyond the actual moment of the vessel's shattering on the rocks. This accident, if considered as a complete historical event, is the lens through which the entire sea trading structure and its hazards, on a major navigation axis, stands revealed. The salvaging of the goods scattered along the shore, under the supervision of admiralty officers, gives us a glimpse of the populations of these coastal fringes. Their behaviour, too often and too summarily restricted to the sole plundering function, is far more complex, and includes an awareness of a new legislation favourable to "salvagers", which led to a gradual decline of vessel looting at the end of the 18th century. The "shipwreck event" is more than a great romantic theme, its evocative pictorial representations cannot account for the full complexity of a phenomenon involving not only the crews, but also the coastal population, and the representatives of the Crown.