



HAL
open science

Histoire de la sécurité maritime

Sylvain Coindet, Gérard Le Bouedec

► **To cite this version:**

Sylvain Coindet, Gérard Le Bouedec. Histoire de la sécurité maritime. *Medicina Maritima - Maritime Medicine Journal*, 2007, 7 (2), pp.113-125. hal-02180201

HAL Id: hal-02180201

<https://hal.science/hal-02180201>

Submitted on 22 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.

Sylvain COINDET, doctorant en Histoire moderne
Gérard LE BOUEDEC, Professeur d'histoire moderne
CERHIO / SOLITO FRE 3004 CNRS
Université de Bretagne Sud

Histoire de la sécurité maritime

Sylvain COINDET, Gérard LE BOUEDEC

A partir du XVI^e siècle, on assiste à un changement d'échelle des activités maritimes.

Le substrat de l'activité portuaire au XVI^e siècle est constitué d'une part par l'exploitation des ressources de la mer et de ses rivages (poissons et sel), d'autre part par les échanges des produits vivriers agricoles (céréales et vins) et proto-industriels. La planétarisation des échanges se traduit à la fois par les importations de produits exotiques alimentaires (sucre, café, thé) et vestimentaires (coton) et par un recours massif aux matières premières de l'Europe du Nord (bois, fer, chanvre, goudron). L'entrée dans l'ère industrielle entraîne une mutation des échanges avec l'avènement des trafics des pondéreux. Nous n'avons pas intégré le transport de passagers qui ne devient une navigation à part que dans la seconde partie du XIX^e siècle.

Or ce changement d'échelle des aires de navigation ne s'est pas nécessairement accompagné d'une métamorphose de l'économie maritime.

Le port aménagé est une réalité très récente, les activités de pêche et de commerce se sont longtemps contentés de havres d'échouage, et seuls les ports urbains disposaient de quelques quais obliques. Il faut attendre le XIX^e siècle, et en France le plan Freycinet pour qu'une politique d'aménagement portuaire se fasse à grande échelle. Et encore, dans les ports de pêche, ce sont souvent les usagers, les marins et conserveurs qui vont être à l'origine des premiers travaux, cales et quais.

À chaque usage, des navires certes différents - la chaloupe pour la pêche, la barque et le chasse-marée pour le cabotage - mais les plus gros porteurs du XVIII^e siècle ne dépassent pas les 1 200 tonnes, même à destination de l'Océan Indien. Si la course au tonnage et la révolution de la vapeur et de la coque en fer caractérisent le XIX^e siècle, les progrès techniques sont inégaux et lents. C'est sur les lignes transatlantiques de passagers et dans la Marine de guerre que la coque en fer et la propulsion à vapeur à hélice s'imposent définitivement dans les années 1860-1870. Mais les circumnavigations mondiales marchandes sont toujours le fait de grands voiliers même modernisés. Sur les lignes de cabotage européen, la vapeur apparaît dès les années 1840 et s'impose, mais le cabotage à voile, tout en reculant face à la concurrence du chemin de fer, se maintient à travers le bornage jusqu'au début du XX^e siècle. En revanche, la modernisation de la flotte de pêche, à travers la motorisation, n'intervient en réalité que dans les premières décennies du XX^e siècle pour la pêche côtière et dès les années 1880-1890 pour la grande innovation que constitue le chalutage à vapeur.

Les gens de mer apprennent leur métier sur le tas et les frontières entre pêche, cabotage et long cours ne sont pas étanches, bien au contraire. En outre, sur le littoral, il n'existe pas de clivage entre les activités maritimes et les activités agricoles et artisanales. La pluriactivité domine, et il serait donc erroné de considérer que le marin-pêcheur et le marin exercent le métier de la mer à temps complet. La professionnalisation des métiers de la mer n'est que progressive, au sens de l'exercice exclusif d'un métier, notamment sur le long cours ; mais il n'existe pas d'école de pêche avant le début du XX^e siècle et la navigation à l'estime et à l'expérience l'emportent encore très largement sur la navigation astronomique. Il faut dire que la maîtrise de la longitude et la mise à disposition d'une cartographie fiable sont lentes à se diffuser. Il est indéniable qu'il existe une véritable inégalité devant l'insécurité en mer.

La mort fait trop partie du quotidien pour qu'elle puisse inquiéter. La vie n'est qu'une courte préparation de la mort et il faut attendre le XVIII^e siècle pour que la valorisation de la vie sur terre fasse reculer l'obsession de l'au-delà. Mais pour les marins, mourir en mer, c'est mourir seul, sans absolution. C'est une mort sans sépulture, dont l'immensité de l'océan ne conserve aucune trace. Le marin n'est sans doute pas un chrétien comme les autres, mais la bénédiction du bateau, les bénédictions de la mer, la multiplication des chapelles consacrées aux saints intercesseurs et protecteurs comme Saint-Nicolas, la dimension internationale du culte de la Vierge, le recours aux ex-voto et aux pèlerinages démontrent que pour se prémunir contre l'insécurité en mer, il ne pouvait confier sa vie qu'à Dieu et à la cour céleste. La mer donne mais exige la douleur, la mer est nourricière mais, préexistant à la création divine, elle apparaît comme la demeure de Satan. Cette perception de l'océan explique très largement la résignation et les comportements dévots des familles de marins.

La mort en mer ne relève pas de la légende. Mais le premier fléau, c'est d'abord la mort à bord ou aux escales. Ce sont les conditions de vie et de travail à bord, l'entassement, la promiscuité, la qualité dégradée de l'eau et des vivres qui constituent les principales causes de décès. 75% des décès sont dus au scorbut, à la fièvre jaune, à la dysenterie, au typhus, notamment sur les navires de la Marine. 25% sont dus aux accidents, aux chutes et aux noyades. Nous ignorons trop souvent les accidents non mortels mais profondément handicapants qui touchent plus particulièrement les pêcheurs. Les épidémies navales continuent encore de frapper au XIX^e siècle, même si elles régressent. Mais de nouvelles pathologies apparaissent sur les vapeurs sans oublier les accidents avec les explosions des chaudières et les incendies. Au XVIII^e siècle, la mort en mer fauchait entre 5 et 18% des équipages. Le jus de citron, l'oseille, les légumes frais, la possibilité de renouveler les vivres et l'eau lors d'escales avaient déjà fait baisser le taux de mortalité, les Marines et les flottes marchandes et de pêche vont disposer au XIX^e siècle d'un nouveau produit essentiel, la boîte de conserve¹.

Si la mort à bord a disparu, le naufrage reste une réalité récurrente. Le récit du naufrage du Saint-Géran au XVIII^e siècle, à travers l'œuvre de Bernardin de Saint-Pierre, *Paul et Virginie*, et celui de la Méduse immortalisé par Géricault ont alimenté une littérature romanesque et héroïsante, particulièrement féconde au XIX^e siècle. Mais elle transposait dans un grand large qui fascine le lecteur des naufrages qui se déroulaient le plus souvent à proximité des côtes. Avant de donner quelques précisions indispensables, il faut souligner que, si aujourd'hui le naufrage s'accompagne d'une seconde catastrophe écologique sur le littoral, celui-ci est pendant longtemps considéré comme une opportunité pour les populations du littoral de l'Arvert, de la baie d'Audierne, du Poitou, de la Flandre, des îles. Alain

¹ Le Bouëdec G., *Activités maritimes et sociétés littorales*, A. COLIN, 1997, pp. 288-298.

Cabantous qualifie ces côtes de barbares², car les riverains en pleine harmonie avec les éléments déchaînés pouvaient se livrer au pillage des coques et des cargaisons. Les statistiques du XVIII^e siècle incitent à ne pas surévaluer l'importance des naufrages, moins de 6% pour les navigations de traite négrière, 7% pour les navigations vers l'Océan Indien. Mais l'étude des naufrages sur la pointe Bretagne montre qu'il s'agit avant tout de caboteurs. La pêche apparaît alors moins meurtrière. Or, les statistiques de la deuxième moitié du XIX^e siècle sur la façade atlantique vont montrer une forte croissance des naufrages. Le rythme des naufrages croît, passant globalement de 26 842 tonneaux par an de 1862 à 1883, à 53 884 de 1888 à 1910. Entre les deux périodes, le nombre de sinistrés passe de 1 857 à 2 998, celui des péris en mer de 22 à 440 par an. Le littoral de Cancale à la Rochelle concentre 50% des pertes. Les statistiques révèlent également une évolution. En effet, la pêche est devenue l'activité la plus meurtrière avec 51,8% des pertes, contre 20,5% pour le long cours et 25% pour le cabotage et le bornage. Et, parmi les différents types de pêche, certes la pêche morutière est dangereuse, mais c'est la petite pêche qui paraît la plus meurtrière avec 30% des péris en mer³. Au XVIII^e siècle, les conditions météorologiques et les erreurs de navigation ressortent des enquêtes de l'Amirauté, mais les erreurs de navigation sont d'autant plus fréquentes que les conditions météo sont exécrables. La topographie littorale, les courants, les vents dominants d'ouest qui rabattent vers la côte font de certains espaces littoraux des pièges à naufrages. Il est notamment plus dangereux de doubler la Bretagne en remontant du golfe de Gascogne qu'en sortant de la Manche. Les choses ne changent guère au XIX^e siècle, même si les explosions et les incendies apparaissent dans les enquêtes comme des causes supplémentaires.

Cet article sur l'insécurité maritime vise à présenter, tout en montrant les lacunes et les insuffisances, comment on passe de la seule préoccupation des intérêts de l'armateur et du chargeur du navire à une culture de sauvetage des équipages.

La formation des hommes

Les examens au commandement

Depuis l'ordonnance de 1681, l'attribution du titre de capitaine au long cours et de maître au cabotage est réglementée. Il faut remplir trois conditions : avoir plus de vingt-cinq ans, cinq années au moins de navigation, deux campagnes de trois mois sur les navires de la Marine. Outre les questions de législation posées par les officiers d'Amirauté, il comprend à la fois des interrogations sur la théorie de navigation par le professeur d'hydrographie et des vérifications des aptitudes à la manœuvre par quatre capitaines ou maîtres. L'ordonnance de 1740 crée un examen spécifique, avec des exigences moindres, pour les candidats-maîtres au petit cabotage. Ils peuvent postuler avec uniquement quatre années de navigation et l'examen se réduit aux seules questions pratiques « sur la manœuvre, les côtes, les ports et havres compris dans l'étendue du petit cabotage ». Ce n'est qu'en 1786 que l'exigence de l'écriture et de la lecture apparaît à l'examen. L'examen des rôles d'équipages et des connaissances traduit bien le fossé entre les niveaux des capitaines au long cours et ceux des maîtres au petit cabotage et des patrons de chaloupes de pêche (pour lesquels d'ailleurs il n'y a aucun examen

² Cabantous A., *Les côtes barbares*, Paris, Fayard, 1993.

³ Battesti M., « Le sauvetage maritime en France au XIX^e siècle ou la mer apprivoisée », in Buchet C., Thomasset C., *Le Naufrage*, Edition Champion, p111-139. Voir « Le quotidien et l'évènement », in Couliou J.-R. et Le Bouëdec G., *Les ports du Ponant, l'Atlantique de Brest à Bayonne*, Editions Palantines, 2004, chapitre 9.

de compétence), montrant que 20 à 25% des maîtres ne savent pas signer et que 50% des patrons sont analphabètes.

En 1827, une ordonnance réunifie le brevet de maître au cabotage. Il n'empêche que les patrons au bornage, défini en 1852, sont presque toujours des matelots d'expérience sans brevet.

Comme on peut le voir, l'examen sanctionne une pratique qui s'inscrit dans un territoire car l'exercice du cabotage est très cloisonné. Cette formation n'incite guère à l'innovation et ne prépare pas le maître à affronter des espaces maritimes inconnus.

En revanche, l'examen de capitaine au long cours, comme celui d'officier de la Marine de guerre est de plus en plus pointu, en tout cas d'un niveau théorique supérieur à celui exigé des Anglais. Par contre, la formation pratique reste insuffisante. En 1900, alors que la flotte à vapeur s'est définitivement imposée, la seule école d'apprentissage pour former un capitaine reste le voilier, et A. Colin écrit qu'après soixante mois de pseudo-navigation, ils ne sont pas capables de faire bonne figure ni comme officiers, ni comme matelots.

Quelle est la situation au niveau de la pêche ? Au XIX^e siècle, le commandement à la pêche relève de la seule expérience. Or, du fait de la crise sardinière, les patrons de pêche s'éloignent de plus en plus des côtes, coupant les routes des steamers et des longs courriers, à la recherche des bancs de thons et gisements de langoustes. La société de sauvetage de Saint-Malo crée en 1895 la Société d'enseignement professionnel et technique des pêches maritimes. Ses préoccupations rencontrent les préoccupations morales de l'œuvre de Jacques de Thézac, l'abri du marin. La première école de pêche est ouverte à Groix en 1895, c'est alors le premier port thonier français. Les écoles vont ensuite se multiplier sur l'ensemble du littoral français entre 1895 et 1910, et ce n'est qu'en 1914 que le brevet de patron de pêche est institué. En fait, il s'agit d'un enseignement spécifique dispensé dans le cadre de l'école primaire, ce qui ne règle pas le problème de manque de formation des patrons de pêche alors en activité. L'armement morutier est lui aussi confronté à la pénurie d'officiers diplômés. Les capitaines au long cours ne sont pas candidats et ce sont des maîtres au cabotage qui prennent le commandement des goélettes pour la pêche en Islande. Le commandant du stationnaire en mer d'Islande en 1905 écrit : « Il y a lieu de rappeler ici la nécessité d'exiger des connaissances des capitaines de goélettes [...] ». L'administration de la Marine, en 1893, interroge le commissaire de l'inscription de la Marine à Paimpol et reçoit cette réponse : « L'armateur sera toujours plein d'indulgence pour l'officier bon pêcheur, mais mauvais navigateur⁴ ».

L'apprentissage de la navigation

Le constat de l'insuffisance de la formation à la navigation, encore à la fin du XIX^e siècle, ne doit pas faire oublier que l'apprentissage dans les écoles d'hydrographie fut mis en place très précocement. Dès 1540, l'école d'hydrographie de Dieppe, tenue d'ailleurs par un fabricant de cartes, est attestée. L'ordonnance royale de 1584, celle de 1619, le code Michau de 1629 rappellent la nécessité de leur mise en place dans les ports. Dubuisson-Aubenay, à Saint-Malo en 1636, écrit à propos des maîtres de navires : « S'ils ont bien de la routine et usage, ils ont peu de théorie, et ne sont pas faiseurs de cartes ni de boussole [...] ». C'est avec l'arrivée aux affaires de Colbert que les choses se mettent en place. Dès 1661, une lettre royale enjoint aux maires et échevins des grandes villes portuaires de mettre en place des collèges de marine. Mais c'est l'ordonnance de 1681 qui demande de créer une école d'hydrographie dans les ports les plus importants, tandis que trois écoles royales implantées à Brest, Rochefort et Toulon ont pour mission de former les officiers de la Marine. Ces écoles

⁴ Chappé F., *L'épopée islandaise (1880-1914), La République et la mer*, L'Albaron, 1990. Le Bouëdec G., *Les Bretons sur les mers*, Ouest France, 1999 ; pp. 171-172, 198.

d'hydrographie sont municipales, c'est-à-dire que ce sont les communautés de villes qui assurent le fonctionnement de l'école et le recrutement du maître. La finalité de la formation est professionnelle. On y dispense des savoirs scientifiques, à savoir mathématiques, pour que le marin sache faire le point, calculer la latitude.

L'enseignement de la géographie et du dessin doit servir à l'initiation à l'architecture navale et à la levée de paysages côtiers. C'est une formation courte, de six à sept mois, mais qui se pratique le plus souvent en alternance, au gré des embarquements⁵.

Encore fallait-il que les instruments de navigation progressent?

L'élaboration d'un programme d'enseignement théorique va s'accompagner d'opérations de sondages dont les premiers résultats sont publiés dans le Neptune français en 1693. Mais si c'est un outil pour la navigation hauturière, elle n'est d'aucune aide pour les maîtres au cabotage qui doivent s'en remettre aux instructions transmises oralement par les maîtres des générations précédentes. Néanmoins, les informations nautiques se multiplient, publiées par des éditeurs comme le Havrais Jacques Gruchet, qui sort en 1684 « Le Petit Flambeau de la mer » de Bougard. Au début du XVIII^e siècle naît le métier d'ingénieur hydrographe. L'Atlas de Bellin est la première production « du dépôt des cartes et plans, journaux et mémoires concernant la navigation ». Il faut attendre 1814 pour que soit créé le corps royal des ingénieurs hydrographes. Mais la science hydrographique butait sur la détermination rigoureuse de la longitude. Il faut attendre 1770 pour disposer de chronomètres extrêmement précis permettant de mesurer directement les angles horaires par rapport au méridien d'origine et donc de déterminer la position en longitude.

Il y a donc d'une part de grands progrès dans la science nautique et dans la constitution d'outils cartographiques. Mais malgré ceux réalisés au XIX^e siècle par l'hydrographie depuis la mise au point de méthodes rigoureuses par Beautemps-Beaupré et ses disciples, la connaissance des fonds marins reste insuffisante et la méthode des travaux à la sonde ne permet pas de repérer les roches isolées. D'autre part, l'exercice du commandement s'appuie encore largement sur l'expérience et, pour certaines navigations, elle constitue la seule forme d'apprentissage.

La formation des matelots

Le système des classes puis de l'inscription maritime n'a jamais constitué une institution de formation des gens de mer, mais un système de conscription pour former les équipages de la Marine en s'appuyant sur la formation que ces hommes avaient acquise en exerçant leur métier dans les flottes de pêche et de commerce. Les années de mousses et de novices constituent le parcours d'apprentissage du métier. Mais il ne permet, au-delà de l'amarinage, que de reproduire les gestes appris sur le tas. Or, plusieurs réalités contribuent à faire du métier de marin un métier à risque où l'espérance de vie est courte, notamment au XVIII^e siècle. Ce n'est pas un métier réglé, et l'accès à cette profession est donc très ouvert. Globalement, 50% des marins sont issus de l'agriculture, de l'artisanat et de la boutique. Dans tous les cas, sans le réservoir rural, les activités notamment halieutiques auraient manqué de bras. Dans les grands foyers d'armement au long cours au XVIII^e siècle se dégagent deux types de recrutement. D'une part, la voie longue qui permet au futur matelot d'être initié au métier très jeune, et la voie courte qui conduit de jeunes ruraux à 18 ou 19 ans à venir

⁵ Lespagnol A., « Apprendre la navigation : entre la théorie et la pratique », in Croix A. et alii, *Eglise, Education, Lumières...*, *histoires culturelles de la France (1500-1830)*, en l'honneur de J. Quéniart, PUR, 1999, pp. 171-177.

s'engager sans formation sur des navires. Le prix humain est considérable, quand il s'agit de monter à bord de navires négriers, puisqu'ils n'atteignent pas les trente ans. Les dégâts humains sont aussi importants quand un jeune pêcheur à la petite pêche se voit contraint de monter à bord d'un long courrier pour les Indes ou sur les navires de la Marine. Au XIX^e siècle, la diffusion très contrastée des innovations technologiques entre les différentes formes de navigation introduit des clivages qui n'ont pas réellement été étudiés. La Marine, dans le cadre de l'inscription maritime, met en place des brevets de formation pour former aux nouveaux métiers la masse des pêcheurs à la petite pêche dont l'expérience apparaît trop éloignée des exigences d'une marine de haute technologie. Mais c'est sans réel succès. Est-ce à dire que le marin ne réagit pas face à la dangerosité de son métier. L'historien Marcus Rediker montre, sur une soixantaine de navires marchands assurant des liaisons entre l'Angleterre et les colonies américaines dans la première moitié du XVIII^e siècle, que la faible quantité et qualité de la nourriture, le mauvais état du bateau, les changements et allongements des trajets peuvent déclencher des mutineries⁶. Celles-ci s'expriment dans le cadre du round robin. Il s'agit d'un acte collectif de refus des ordres, de revendications et de grèves. Il est aussi évident que le ratio tonneaux/hommes n'a cessé de croître. Quand sur un navire de la compagnie des Indes au XVIII^e siècle, il fallait de 15 à 20 hommes pour cent tonneaux, à la fin du XIX^e siècle, 24 à 26 hommes suffisaient pour mener un gros trois-mâts nantais. L'importance de l'effectif à bord des navires européens a alimenté les débats sur la compétitivité des armements dès le XVII^e siècle, et les conséquences, en terme de conditions de travail, de la révolution technologique, forment des chapitres d'ouvrage sur « Les hommes en mer ⁷ ». Le thème de la sécurité maritime peut constituer pour l'historien un nouveau questionnement dans le cadre d'une historicisation du risque maritime.

La signalisation maritime

Les pilotes côtiers

L'Ordonnance de la Marine de 1681 comporte 18 articles définissant précisément ce que sont les « pilotes locmans ou lamaneurs »⁸. Âgés d'au moins 25 ans, au fait de la manœuvre et de la fabrique des vaisseaux, ils doivent satisfaire à un examen devant les officiers du ressort d'amirauté et deux anciens lamaneurs et maîtres de navires. Examen plus pratique que technique, les officiers de l'amirauté se bornent à valider une expérience du rivage et de ses dangers.

Les pilotes ont également une obligation de sécurité, devant relever les ancrs abandonnés dans les ports et informer l'amirauté des modifications du rivage ou du mauvais placement des balises et des tonnes.

Si l'article V fait défense aux pilotes non reçus de conduire des navires, la pratique semble toutefois se diffuser et se justifier tant le nombre de pilotes entretenus se révèle insuffisant à absorber l'ampleur du trafic maritime aux abords de certains ports. L'usage veut donc que ce soit des pêcheurs du lieu qui se chargent de cette fonction après transaction avec le capitaine qui définit le montant de la commission selon la distance à parcourir et le port à rallier. Ce ne sont donc plus des pilotes au fait de la fabrique des navires mais bien plus souvent de simples pêcheurs côtiers qui, s'ils sont ignorants de la manœuvre des vaisseaux, n'en connaissent pas moins les dangers des rivages qu'ils fréquentent chaque jour.

Explicitement, l'Ordonnance de la Marine reconnaît cette situation dans l'article VII :

⁶ Rediker M., *Between the Devil and the deep blue sea. Merchant seamen, Pirates and the Anglo-american maritime world (1700-1750)*, New-York, 1987.

⁷ Lenhof J-L., *Les hommes en mer, de Trafalgar au Vendée Globe*, A. Colin, 2005.

⁸ Ordonnance de la Marine de 1681, Livre IV, Titre III.

Si le lamaneur se présente au maître qui aura un pêcheur à bord avant que les lieux dangereux soient passés, il sera reçu et le salaire du pêcheur sera déduit sur celui du lamaneur⁹.

Cette pratique est intéressante à bien des titres, car elle traduit une forme d'interaction entre navigation scientifique et navigation empirique. En effet, si les rouliers des mers nécessitent des connaissances avancées en matière de navigation astronomique, l'approche des côtes s'intègre parfaitement et nécessite une connaissance empirique de chaque roche et de chaque danger des abords des havres et ports.

Cette nécessité trouve également un de ses fondements dans l'absence d'un balisage des côtes propre à assurer une certaine sécurité de la navigation.

L'insuffisance de la signalisation maritime

L'approche des ports souffre d'un manque de balisage, d'une signalisation lumineuse insuffisante. Les tours à feu (au bois ou au charbon) sont trop peu nombreuses sur le littoral. Sur le littoral français, aux anciennes installations de Dieppe, la pointe Saint-Mathieu et la Rochelle sont venues s'ajouter celles de Cordouan, à l'entrée de la Gironde, de Ré, d'Oléron devant Rochefort, Lorient, le Cap Fréhel et Barfleur. Mais dans de nombreux ports, le balisage se réduit à un simple alignement de bouées, le plus souvent des tonneaux. Malgré tout, le rivage reste un écran noir sur toutes les mers du globe. Il faut tordre le cou aux légendes des feux allumés par des naufrageurs pour piéger les navigateurs. Sur de nombreuses côtes, le bois manque pour alimenter un brasier en plein hiver qui d'ailleurs ne résisterait ni au vent ni à la pluie battante. En 1789, l'état du balisage et de l'éclairage des côtes de France est presque inexistant, tout au plus une vingtaine de fanaux ; ce qui paraît remarquable, c'est que la revendication apparaisse rarement dans les cahiers de doléances. Précédemment, ce sont des négociants qui avaient formulé des demandes dans les trois estuaires majeurs de la Seine, de la Loire et de la Gironde.

La création d'un service public et l'éclairage des côtes de France

En supprimant les chambres de commerce en 1791 qui géraient les phares existants, l'assemblée nationale se voyait dans l'obligation de transférer à l'Etat, à savoir à la Marine, le service des phares, amers, tonnes et balises par la loi du 15 septembre 1792. Mais c'est par un autre texte, un arrêt des consuls du 11 juin 1802, que l'ensemble des travaux des ports et la signalisation portuaire passe de la tutelle de la Marine à celle de l'intérieur. Le balisage et la signalisation relèvent des services maritimes des ponts et chaussées. La pièce maîtresse du dispositif est la commission des phares mise en place en 1812. Mais avant de mettre en place un plan de balisage, il était nécessaire de disposer de documents hydrographiques fiables. Le programme de sondage méthodique des côtes de France pour repérer les chenaux de navigation, les hauts-fonds et pour implanter les éclairages incombait à Beautemps-Beaupré à partir de 1816.

Parallèlement, la commission travaille sur un plan général d'éclairage des côtes de France. Il est présenté en 1825. La ceinture lumineuse rêvée par Rossel et Fresnel comprend plus de 60 feux répartis en trois catégories : 28 feux de premier ordre, cinq feux de deuxième ordre et 28 feux du troisième ordre. L'ensemble du programme est réalisé en 1860. Il fut complété par 10 feux flottants. Ce programme de signalisation des côtes de France échappe

⁹ Ordonnance de la Marine de 1681, Livre IV, Titre III, article VII.

aux marins et aux édiles locaux. Toutes les décisions furent prises à Paris au sein de la commission des phares par des ingénieurs issus de l'École polytechnique, comme Léonor Fresnel, Raynaud ou de Rouville.¹⁰

La culture du sauvetage

Avant que le XIX^e siècle ne voie la mise en place en France du sauvetage en mer, notamment par l'action de la société des hospitaliers sauveteurs bretons, ancêtre de la SNSM, il faut attirer ici l'attention sur les prémices mêmes du sauvetage en mer (un élément fondamental de la sécurité maritime), c'est-à-dire le fait de se porter au secours des personnes et d'anticiper la perte des navires et de leurs marchandises.

Relevant aujourd'hui de la compétence du préfet maritime qui coordonne les moyens à mettre en œuvre pour porter assistance aux navires en détresse, cette « police de la mer » relève au XVIII^e siècle de la compétence de l'Amirauté, juridiction d'exception dont les sièges particuliers répartis sur l'ensemble du littoral du royaume ont compétence en toute matière, que ce soit en mer ou sur une frange littorale limitée par le niveau des eaux aux marées d'équinoxe.

L'assistance aux navires et aux équipages relève donc de ces personnels, en application des dispositions de l'Ordonnance de la Marine de 1681, dont un titre est consacré aux « naufrages, bris et échouements »¹¹. L'étude des quelque 45 articles qui composent ce titre montre à quel point le sort des personnes ne semble pas prévaloir, dans une logique de règlement économique du sinistre tant pour l'armateur que pour les propriétaires de la cargaison. Seul l'article II de ce même titre mentionne explicitement une obligation de sauvetage en ces termes:

Enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger du naufrage. Voulons que ceux qui auront attenté à leurs vies et biens, soient punis de mort, sans qu'il leur en puisse être accordé aucune grâce ; laquelle dès à présent nous avons déclaré nulle et défendons à tous juges, d'y avoir aucun égard¹².

Le reste du titre concerne essentiellement le sauvetage des navires et des marchandises, les dispositions à prendre en cas de pillage et l'établissement des responsabilités du sinistre. Et pour rappeler, s'il en était besoin, l'insuffisance du balisage des côtes du royaume de France, le titre se termine par une référence aux naufrageurs, mythe tenace jusque dans les nombreuses légendes bretonnes.

Pourtant, à côté de cette législation oubliée du sort des marins naufragés semblent poindre et se confirmer tout au long du 18^e siècle les prémices de ce qui deviendra le sauvetage en mer tel qu'on le connaît aujourd'hui.

Le cas d'espèce ici choisi pour illustrer notre propos tient à l'exemplarité d'une île, l'île de Sein dont les habitants, une communauté de pêcheurs, montrent dès le 18^e siècle ce que sera le sauvetage en mer, à savoir l'assistance portée aux marins en danger de mort dans des espaces dont ces pêcheurs ont la meilleure connaissance.

Rappelons que le Raz de Sein aujourd'hui comme hier représentait un rail de navigation obligatoire pour le commerce maritime européen et se trouvait également, avec sa

¹⁰ Fichou J.C. et Ali, *Phares*, Le Chasse-marée Armen, 1999. « Les phares et la signalisation maritime ou l'étonnante autorité des ingénieurs des Ponts et chaussées », in Le Bouëdec G. et Chappé F., *Pouvoirs et littoraux du XV^e au XX^e siècle*, PUR, 2000, pp. 265-275.

¹¹ Ordonnance de la Marine de 1681, Livre IV, Titre IX.

¹² Ordonnance de la Marine de 1681, Livre IV, Titre IX, article II.

célèbre chaussée, être le réceptacle mortifère de nombreux navires (près de 35 naufrages connus pour le XVIII^e siècle pour les seuls navires de commerce, près de 350 morts, soit un naufragé sur trois)¹³.

Les prémices de l'assistance aux personnes

Cette communauté est d'autant plus représentative pour ce colloque qu'il s'agit d'une communauté de pêcheurs composée d'environ 25 barques embarquant de 4 à 6 personnes. Par la pratique de la pêche aux congrès et à la sardine, ils se trouvent aux premières loges des accidents maritimes en tout genre et ne se contentent pas comme l'amirauté de prendre acte du péril et d'en organiser les conséquences.

Ils deviennent ainsi acteurs, sauveteurs de navires en difficulté en utilisant leur outil de travail, interrompant leur activité de pêche pour celle du sauvetage.

Charité, conscience du péril et des dangers d'une côte acérée, sûrement, mais pas seulement. En effet, s'ils répondent à ces mobiles, ils répondent également aux dispositions de l'Ordonnance de la Marine qui, dans le même titre précédemment évoqué, prévoit la délivrance du tiers des effets sauvés en mer ou tirés du fond de la mer aux sauveteurs. Les Sénans ne manquent donc jamais de réclamer cette troisième part et la disparition du pillage des navires, qui semble s'annoncer sur l'île au milieu du 18^e siècle, traduit cette prise en compte de dispositions légales, qui ont fait naître sur l'île une forme de sauvetage en mer.

De plus, l'amirauté se montre tolérante quant à la distribution de ce tiers qui dépend théoriquement de l'endroit d'où sont retirés les effets sauvés. Comme le montre ce greffier de l'amirauté de Cornouaille en 1777 lorsqu'il écrit que :

*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(...)*¹⁴.

Le législateur, relayé par les officiers de l'amirauté montre donc une prise en compte du risque maritime introduisant la notion de « sûreté de la navigation », terminologie des plus illusives au XVIII^e siècle.

Cette nécessité de faire appel aux gens de mer du lieu pour assurer une certaine forme de sécurité est rappelée par Jacques Cambry en 1794, lors de son voyage dans le Finistère où il note à propos des pêcheurs de l'île de Sein que :

*Tous volent au secours des naufragés, à quelque heure de la nuit que le canon fasse signal d'alarmes, 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 point volés ; on les respecte avec un sentiment de piété inconnue sur les côtes de la grande terre*¹⁵.

Si les voyageurs et les institutions voient en ces pêcheurs intrépides de nécessaires sauveteurs et pilotes, ces mêmes pêcheurs ont conscience de participer dans un contrat explicite avec l'amirauté à une forme de sûreté de la navigation. Cette conscience transparaît

¹³ Coindet S., « 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, Année 2006, p. 97.

¹⁴ Arch. dép. du Finistère, B 4387, naufrage du « Hocq », le 24 décembre 1777. Procès-verbal du greffier.

¹⁵ Cambry J., *Voyage dans le Finistère*, Editions du Layeur, Paris 2000.

dans les mémoires adressés aux officiers du siège de l'Amirauté de Cornouaille pour le recouvrement du tiers des effets sauvés, opposant bien souvent des habitants du continent présentés comme d'inévitables pilliers et détresseurs de cadavres comme le montre l'extrait de ce mémoire :

*Qu'ils sont différents les insulaires des gens dont on vient de parler, loin d'attenter à la vie de marinières qu'ils voyaient en péril évident, ils se sont exposés eux et leurs bateaux pour porter un prompt secours ainsi comme les premiers sont sévèrement punis ceux-ci doivent être libéralement récompensés (...)*¹⁶.

Ils ne manquent donc jamais de réclamer ce tiers des effets sauvés tant convoité par les Sénans, mais également dans de nombreux cas par des maîtres de chaloupes du continent ayant effectué le même type de sauvetage.

Ces sauvetages s'inscrivent de fait dans une forme de pluriactivité, c'est-à-dire d'exercice de plusieurs activités ou métiers pour assurer sa subsistance. Et si les pêcheurs de l'île de Sein récupèrent navires et équipages en péril dans leurs eaux tourmentés, à leur image les pêcheurs de Belle-île se font fort de récupérer, contre rémunération également, les ancres perdues ou abandonnées par les navires naufragés ou de passage. De cette pratique encouragée, de ces sauvetages subventionnés, semble ainsi émerger une conscience de la part des premiers intéressés de la nécessité de leur action.

L'enseignement à tirer de ce cas d'espèce est rempli d'espoir pour la suite puisque l'on voit que les usagers de la mer, au nom de la solidarité des gens de mer et pour une rémunération, se mettent à porter secours aux navires et non plus seulement à en ramasser les miettes sur le littoral, alimentant en cela les cas de pillages de navires et autres détressements de cadavres qui émaillent de nombreux cas de naufrages au 18^e siècle.

Notons enfin que de telles actions marquent la faiblesse de l'état royal dans la prévention du risque maritime, notion bien contemporaine, qui comme celle de « sécurité maritime » ne trouve ses bases qu'au 19^e siècle.

Le sauvetage en mer au XIX^e siècle : Les stations de sauvetage sur le littoral

Sur les côtes anglaises, dans les années 1820, des services de secours avaient commencé à se créer, mais l'engouement pour les life boats fut insuffisant et les sociétés végétaient. À la suite d'une tempête particulièrement violente en 1849 fut créé le Royal National life boats pour coordonner l'ensemble des secours sur le littoral. Le succès fut rapide et en 1864 on dénombrait 186 life boats, 243 stations de porte-amarre et 402 stations pourvues de ceinture de sauvetage. À la même époque, le littoral français est sous-équipé. Mais à l'instar des sociétés anglaises, une « Société humaine et des naufrages » s'était créée en 1824 à Boulogne et avait acquis un canot de sauvetage, installé une maison-abri et une cloche d'alarme. Mais conçu pour surveiller les plages, le dispositif se révéla insuffisant pour venir au secours d'un trois-mâts anglais en 1833, dans le naufrage duquel périrent 133 personnes. La Société étendit ses activités au secours des naufragés et put disposer d'un canot de sauvetage construit par l'arsenal de Cherbourg. L'exemple boulonnais fut repris par quatre ports de la Manche, Dunkerque, Calais, Dieppe et le Havre. Il ne se passa rien de nouveau entre 1839 et 1860, puis de nouvelles initiatives furent prises à Marseille, avec « la Société de sauvetage maritime de Provence », Le Grau de roi/Aigues mortes et Honfleur. Mais il n'y

¹⁶ Arch. dép. du Finistère, B 4376, naufrage du « Prince Guillaume », extrait d'un mémoire: 26 octobre 1765.

avait pas de plan d'ensemble, le débat, le sauvetage doit-il relever d'un service public ou de l'initiative privée à la Britannique, restait ouvert.

Dans un premier temps, Rouher, ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, de qui relevait la signalisation des côtes, réunit en 1861 une commission d'enquête interministérielle sous la présidence de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Raynaud, avec l'idée de créer un réseau de 223 stations de sauvetage dont 74 dotées d'embarcations et de 35 sociétés locales destinées à recueillir des fonds par souscriptions volontaires. Le projet échoua et le choix fut de recourir exclusivement à l'initiative privée.

Le ministère de l'intérieur autorisa le 3 août 1864 la création de la « Société centrale de sauvetage des naufragés » (SCSN) qui bénéficia du soutien de la famille impériale. L'article premier de ces statuts fixe sa mission, qui est de « porter assistance aux naufragés sur les côtes de France, de propager les principes et les procédés de nature à sauvegarder l'existence des navigateurs en danger, et d'étudier les causes des sinistres maritimes ainsi que les mesures à prendre pour en diminuer le nombre ». En 1873, sur le même principe fut créée la « Société des Hospitaliers et sauveteurs bretons », qui essaima de la Normandie à la Gironde. Le résultat est le suivant : en 1914, 113 stations étaient implantées sur le littoral à raison d'un canot pour 20 milles nautiques. Chaque station disposait de deux équipes de canotiers de 22 hommes. En outre, dans les ports, des engins de sauvetage équipaient les quais. L'administration des phares et balises avait équipé son réseau de postes de fusils porte-amarre. Selon les statistiques de la SCSN, le nombre de vies sauvées dépasse dès 1881 celui des morts¹⁷.

Au terme de ce panorama d'une « histoire de l'insécurité maritime », traduite finalement parfaitement par les *ex-voto*, illustrations pour l'homme de l'impossibilité de dompter un espace naturel, plusieurs enseignements doivent être tirés.

Tout d'abord, la question de la formation des patrons, maîtres et capitaines renvoie bien souvent à une réalité des plus simples : il s'agit d'une validation d'une expérience professionnelle et à l'exception des capitaines au long-cours, bien peu sont les marins au fait de la navigation scientifique qui prend pourtant son essor au XVIII^e siècle.

Navigation scientifique en quelque sorte dans le noir pour un XVIII^e siècle qui voit les progrès du balisage des côtes et de la cartographie repoussés à la fin de la période ; avant que la France ne devienne au XIX^e siècle le fer de lance de ce mouvement que traduit Augustin Fresnel et sa célèbre lentille. Mettre en place le balisage des côtes signifie alors, dans un siècle qui voit se développer le transport de passagers : éviter les pertes humaines et les drames dont l'historiographie du naufrage se fait pourtant abondamment l'écho.

À la figure du naufragé, accablé par le désastre maritime, répond alors celle du sauveteur, image rassurante de l'océan enfin dompté, dont ces intrépides marins répondant dans un premier temps à la fois à l'appel des naufragés et à la gratification offerte par l'Ordonnance de la Marine de 1681, se voient organisés en réelle société de sauvetage (aujourd'hui la SNSM). Son action, traduite par la gratuité et le désintéressement, démontre à la fois la solidarité dans le monde des gens de mer, mais également le fait que la sécurité maritime ne peut prendre son sens que dans la mise en place et la projection de moyens en mer permettant d'établir une fragile ligne de vie pour les gens de mer, quelque soit leur usage de l'océan.

¹⁷ Battesti M., *op.cit.*

De nos jours, la coordination de la sécurité maritime relève de la compétence du préfet maritime. Et nous terminerons notre propos par la définition qu'en donne l'amiral Laurent Merrer, ancien préfet maritime des régions Atlantique et Manche/Mer du Nord, tant celle-ci traduit le chemin parcouru depuis le XVIII^e siècle :

(...) Le préfet maritime représente l'Etat en mer. Il est chargé d'y faire respecter les lois et d'y assurer l'ordre public ; ses clients sont les marins pêcheurs, les plaisanciers, les marins de commerce, les scientifiques, les industriels, les coureurs au large ; il s'agit de les faire cohabiter sur mer en bonne harmonie. Le préfet maritime est responsable de leur sauvetage en cas de mauvaise fortune. Enfin il est le protecteur de l'environnement : il traque les voyous de la mer qui ternissent notre littoral, et il lutte contre les pollutions en cas d'accident d'un navire transportant des matières dangereuses (...), des centaines de navires à risques longent nos côtes tous les jours, alors que la navigation y est complexe en raison des courants, des marées, de la brume et souvent des tempêtes¹⁸.

Si les conditions techniques de l'exercice des métiers de la mer ont évolué, la météorologie reste toujours la même et engendre aujourd'hui comme hier une continuité dans le risque maritime que la prévoyance des hommes ne suffira jamais à supprimer. La sécurité maritime reste un objectif, elle ne sera jamais une réalité complète.

¹⁸ Mérer L., *Alindien*, Editions Le Télégramme, Brest, 2006, pp. 32-33.