



**HAL**  
open science

## Naufrages, naufragés

Sylvain Coindet

► **To cite this version:**

Sylvain Coindet. Naufrages, naufragés. Encyclopédie de Bretagne vol6 : La Bretagne et la mer, 2013, 978-2-3612-5000-3. hal-02180405

**HAL Id: hal-02180405**

**<https://hal.science/hal-02180405>**

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.

# Naufrage, naufragés...

Sylvain Coindet

Doctorant en Histoire Moderne

CERHIO CNRS UMR 6258

Université de Bretagne-Sud

[sylvain.coindet@gmail.com](mailto:sylvain.coindet@gmail.com)



Les naufrages constituent en Bretagne une figure familière du littoral. Ces drames, présents jusque dans certains toponymes, marquent durablement des espaces autrefois réputés comme particulièrement dangereux et aujourd'hui dédiés aux plaisanciers, aux promeneurs et aux touristes, alors même que les activités traditionnelles déclinent peu à peu. Si la peinture, la littérature et plus récemment le cinéma ont permis de mettre en mots et en images ces drames de la mer, ils ont surtout insisté sur deux figures majeures, le naufrage en tant que paroxysme dramatique et le sort des naufragés résultant de la désintégration de cette matrice protectrice que constitue le navire.

Le XVIII<sup>e</sup> siècle vit se produire sur les côtes du littoral breton plusieurs milliers d'accidents dont certains restent et resteront à jamais inconnus. Relevant d'une institution spécifique, l'amirauté au travers de sièges particuliers répartis le long du littoral, et codifié par l'Ordonnance de la Marine de 1681, les naufrages et les naufragés ont laissé au fil des archives de très nombreux témoignages relevant tout autant des dangers de la navigation pour les hommes et les navires au siècle des Lumières que des problématiques liées au commerce maritime, dont les côtes de Bretagne constituent à l'échelle de l'Europe et même du monde un point de passage obligé.



Etymologiquement, le terme « naufrage » vient du latin « necare », sombrer. Le mot renvoie à l'engloutissement final du navire et à sa déstructuration par les éléments naturels<sup>1</sup>. La définition du Dictionnaire de Furetière parle, elle, *d'abyme, de fracassement, ou perte de vaisseau arrivée par les vents et la tempête, ou par le choc contre un rocher, ou des bancs*. Il n'y aurait donc pas un type de naufrage, mais bien plusieurs manières de périr, allant de l'engloutissement corps et biens au naufrage volontaire, ou jet pour sauver navire, cargaison et équipage. Polysémique, le mot est également utilisé pour décrire l'agonie de l'équipage. Pour autant, ces définitions réduisent l'accident à la scène finale d'une dramaturgie maritime, qui prend souvent corps plusieurs heures ou plusieurs jours avant son terme et

---

<sup>1</sup> Christian BUCHET & Claude THOMASSET, « Introduction », in *Le naufrage*, Actes du colloque de l'Institut Catholique de Paris, Paris Honoré-Champion Editeur, 1999, p. 7.

qui s'insère dans une addition de causes conduisant à l'accident. Plus largement encore, le naufrage est le révélateur d'une intense activité maritime sur une portion du littoral. A l'échelle de la Bretagne, ce phénomène récurrent concerne pour la seule zone comprise entre Brest et Redon plus de 1000 navires entre 1700 et 1791.

Premières témoins de ces drames, les naufragés sont les victimes méconnues d'un XVIII<sup>e</sup> siècle, dont les sources ne laissent que peu de place à l'individu, préférant les modalités de recouvrement des débris du navire et des marchandises sauvées du désastre, dans une logique de protection des intérêts économiques des armateurs et des négociants.

Cet article s'appuie sur les archives des amirautés du littoral breton, principalement celles de Quimper, Lorient et Vannes. Implantés sur le littoral atlantique français et régis par l'Ordonnance de la Marine de 1681, les ressorts particuliers d'amirauté sont au nombre de huit à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, reprenant pour l'essentiel les frontières maritimes des évêchés bretons. Compétente en toute matière, l'Amirauté n'a pour seule restriction que les prérogatives qui donnent aux Commissaires de la Marine la compétence pour les naufrages des navires du Roi.

### *Naufrage ou naufrages...*

Si le naufrage correspond bien à la perte d'un navire, c'est-à-dire à l'impossibilité de relever le bâtiment pour poursuivre le voyage, les modalités de cette perte varient selon les circonstances et permettent d'établir une typologie, non pas du naufrage, mais des naufrages.

Une première distinction se fait entre le littoral et la haute mer. L'expression « perdus corps et biens » s'applique ainsi aux navires dont aucun élément n'a paru sur le littoral, où dont les maigres reliefs ne permettent pas d'éclairer les circonstances d'un accident éventuel. Ce sont les naufrages les plus difficiles à déceler puisque, le plus souvent, aucune source n'atteste de la perte de ces bâtiments. C'est donc au détour d'une procédure, le témoignage d'un équipage cheminant de conserve avec tel navire qui permet d'en attester l'existence et d'éclairer les derniers instants de ces équipages infortunés. Un tel engloutissement peut être qualifié de *drame total*, dans la mesure où le contenant (le navire), le contenu (la marchandise) et les desservants (l'équipage) ont tous disparu, fomentant une double perte à la fois commerciale et humaine. De plus, les *corps introuvables* de ces marins péris en mer posent le tabou religieux de l'absence du corps et de l'impossibilité des derniers sacrements et du repos éternel.

Mystère supplémentaire, les causes de tels accidents sont souvent inconnues. On peut toutefois supposer que des voies d'eau provoquées par une fatigue du navire résultant des conditions de mer ou de l'état du bâtiment sont à l'origine de telles disparitions. La rencontre d'un écueil à distance du rivage peut aussi expliquer de tels phénomènes.

Sans doute plus nombreux que les précédents, les naufrages littoraux, par leur visibilité, permettent de dresser un portrait plus précis de cette accidentologie du littoral. Dans son titre consacré aux *naufrages, bris et échouements*, l'Ordonnance de la Marine évoque longuement l'ensemble des situations auxquelles furent confrontés, marins, représentants de l'autorité royale et populations littorales.

Le cas le plus courant est l'échouage du navire sur une côte sableuse ou rocheuse, échouage accidentel relevant de mauvaises conditions météorologiques et de l'impossibilité de manœuvrer le bâtiment. Essentiellement rocheuses, les côtes bretonnes sont ainsi le théâtre de très nombreux *bris* de bâtiments se répandant en centaines de morceaux sur des portions de littoral dépassant fréquemment le seul cadre de la plage ou de la paroisse. Souvent meurtriers, ces accidents révèlent l'impossibilité des équipages à tenir la mer dans des conditions météorologiques dégradées.

Ces échouages, plus ou moins heureux, ne sont toutefois pas uniquement subis et peuvent résulter d'un choix collégial du capitaine et de son équipage ; on parle alors de *jet*, afin de tenter de sauver le navire, la cargaison et l'équipage. Incapable de tenir la mer, le choix se porte alors sur une anse de sable, une côte un peu plus abritée, afin de limiter les pertes et de cesser un combat que l'on sait perdu. Une telle décision peut également intervenir en période de guerre, lorsqu'un navire ennemi menace un bâtiment. Les pontons anglais sont alors une bonne « aide à la décision » pour éviter par un naufrage volontaire les sinistres prisons britanniques.

A ce *jet*, pratique admise par le droit, s'oppose une autre technique consistant à précipiter un navire sur le littoral, la *baraterie*, dont la pratique, bien que rare, implique le plus souvent une complicité entre un pilote, le capitaine et l'armateur, afin de masquer un vice sur la cargaison ou le navire et de percevoir l'assurance contractée sur les marchandises ou le bâtiment.

De l'identification du type de naufrage dépend la détermination de la responsabilité de l'accident. La faute imputée à l'individu n'est pas toujours criminelle, on parle alors d'erreurs humaines conduisant à de telles pertes. La palette est alors assez large, allant du défaut de veille, assez commun sur des navires où le nombre d'hommes d'équipage est réduit, à l'erreur de navigation en passant par la mauvaise manœuvre d'un pilote embarqué à bord pour faire entrer le navire dans un port.

### *La réglementation en matière de naufrages*

Si le législateur distingue plusieurs types de naufrages, l'Ordonnance de la Marine de 1681, dans sa volonté d'unifier les lois et les règles en matière de droit maritime produites depuis l'Antiquité et de garantir sur l'ensemble du littoral du royaume une même législation, applicable à tous quelque soit le pavillon, prévoit les dispositions juridiques applicables pour chaque cas. Les officiers des sièges particuliers d'amirauté doivent à ce titre veiller à son application. Son implantation à l'échelle d'un évêché s'accompagne au niveau local de la

mise en place de « perceptions » dans les *ports obliques* de chaque ressort, où des commis-greffiers officient quotidiennement, enregistrant entrées et sorties des navires et percevant droits et taxes au nom de l'Amiral de France. Ces « petits ports » constituent également autant de marqueurs d'un intense trafic maritime à l'origine de nombreux accidents.

Chaque échouage, chaque bris rapporté par la rumeur publique ou constaté par quelque notabilité locale, voit intervenir sur le littoral les officiers du siège assistés par ces commis-greffiers et les populations du littoral. C'est à la fois une équipe de sauvetage et une commission d'enquête qui s'installent durablement sur les lieux de l'accident, mettant en œuvre l'ensemble des moyens humains et matériels à sa disposition pour pourvoir au sauvetage du navire et de sa cargaison.

Cette descente se fait selon les modalités de la grande Ordonnance de Colbert qui fait interdiction à toute personne de déplacer et d'entreposer les effets sauvés avant l'arrivée des officiers, obligation d'aider les naufragés et interdiction du pillage. Autant de dispositions destinées aux populations littorales, afin de réguler les attitudes des riverains face à ces accidents. L'amirauté doit enfin, au travers d'interrogatoires des marins naufragés, déterminer les causes de l'accident et procéder le cas échéant à l'inhumation des marins ayant péri dans le drame.

C'est au travers de ces procès-verbaux de descente rédigés quotidiennement par ces commissions que l'on appréhende mieux la réalité d'un naufrage et le traitement accordé par une institution représentant l'autorité royale. Une large place est ainsi consacrée à la récupération des effets naufragés, à leur inventaire et au besoin à leur *bénéficiement*, c'est-à-dire à leur remise en état pour une récupération par leurs propriétaires respectifs. L'identification des causes de l'accident ne prend de sens pour l'amirauté que dans l'établissement des responsabilités, responsabilités qui déterminent le paiement des frais de sauvetage et la mise en place de procédures juridiques souvent très longues pour déterminer *au marc la livre* la contribution de chacune des parties (armateurs et négociants) dans le règlement des frais d'avaries et de sauvetage.

La place accordée aux naufragés est, et on le verra plus tard, marginale dans la prise en compte de leur situation et de leurs besoins immédiats.

Notons enfin que si le réseau des commis greffiers est relativement dense, le rapport entre l'éloignement du lieu du naufrage et du siège d'amirauté est souvent à l'origine de retards ou de déprédations de la part de populations littorales profitant de l'absence ou des insuffisances d'une institution, qui ne dispose bien souvent d'aucune embarcation ou de moyens de transport propres pour pourvoir à ses charges. Indiquons également que, bien que très documentées, ces procédures ne touchent que les navires d'un tonnage et d'une valeur dont les opérations de sauvetage permettent de dégager les fonds suffisants pour le paiement des salaires des officiers et des travailleurs employés dans les paroisses. Les bâtiments d'un tonnage inférieur à quinze tonneaux, tels que les chaloupes de pêche ou certains chasse-marées, n'apparaissent ainsi pas directement dans les archives.

## *Le sort des naufragés*

A en croire les contemporains des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, le sort réservé aux naufragés oscille entre une bastonnade (voire des homicides) et un accueil charitable par les populations littorales. Une telle distinction se fait à plus d'un siècle d'intervalle entre Dubuisson-Aubenay dans son *Itinéraire de Bretagne* et Jacques Cambry lors de son *Voyage dans le Finistère* pour un espace de sinistre réputation, la Cornouaille.

Pour le premier, ces populations *courent sus aux naufragans, vivant de leurs débris et allumant des feux (...), en des lieux de péril, pour faire faire naufrage aux passant(...)*, dressant un portrait inquiétant et anxiogène pour les marins, alors que pour le second, *tous volent au secours des naufragés, à quelque heure de la nuit(...)*. Ce tableau, contradictoire, pose autant de questions qu'il n'en résout, instillant autant l'idée d'une évolution favorable des populations au cours du siècle des Lumières à l'égard des naufragés, que l'image fautive appliquée aux populations du *territoire du vide*.

La Cornouaille mérite toutefois que l'on s'y arrête. D'abord parce qu'avec 337 naufrages entre 1721 et 1791, elle détient le record pour la province de Bretagne, et ensuite parce que d'Henri Bourde de la Rogerie à Alain Cabantous, elle a fait l'objet d'études abondantes, incarnant à elle seule cette image des *côtes barbares* dans un anthropomorphisme entre géographie physique et portrait de sociétés locales.

La première approche du sort des marins naufragés consiste à tenter de quantifier la mortalité par naufrage sur cette côte. De manière formelle, on dénombre durant ces soixante-dix ans le décès par noyade de 390 marins, résultant de l'inventaire systématique lors des naufrages des cadavres retrouvés sur le littoral. A ce premier décompte, il convient d'ajouter le décès des équipages de 39 navires *perdus corps et biens* et pour lesquels le nombre de marins et donc de victimes reste inconnu. Au total, les naufrages dans cette portion du littoral breton ont sans doute emporté plus de 700 personnes, frange infime d'un phénomène à replacer dans une géographie plus étendue et englobant les navires du Roi, pour lesquels les équipages pléthoriques aboutissent à la mort de plusieurs centaines de personnes lorsqu'un naufrage survient.

Si la mort intervient principalement au moment même du naufrage, d'autres décès, postérieurs, viennent s'ajouter à ce bilan déjà lourd. En effet, certains marins ayant survécu à ces premières heures doivent lutter pour ne pas périr des séquelles laissées par le drame. Les cas les plus fréquents sont des hypothermies résultant d'un long séjour dans l'eau froide ou sur une grève déserte. Le décès intervient alors dans les heures ou les jours suivant l'accident sans que les efforts entrepris, parfois dérisoires et consistant à aliter l'infortuné marin dans le lit d'une auberge ou chez un particulier en tentant de le réchauffer, ne permettent de le sauver. La mort ne frappe alors pas au hasard puisque ce sont bien souvent les plus faibles, c'est-à-dire les marins les plus jeunes (mousses, novices) ou les plus âgés

(vieux matelots, vieux capitaines) qui décèdent. Cette logique se retrouve aussi lors des accidents ne faisant qu'une ou deux victimes et où seul le mousse du bord trouve la mort. Concernant les dépouilles de ces marins naufragés, l'amirauté doit, selon les dispositions de l'Ordonnance de la Marine et par le biais de deux maîtres chirurgiens, procéder à la *visite du cadavre*, véritable autopsie avant l'heure visant à la fois à déterminer les circonstances de la mort, notamment par l'ouverture de la cage thoracique, afin de vérifier l'engorgement par eau de mer des voies respiratoires, mais aussi à déterminer la religion de la victime par l'observation de signes ou d'objets tels que des chapelets retrouvés dans les poches des marins. Pour les *catholiques apostoliques et romains*, l'inhumation dans le cimetière paroissial, pour les autres, et ils sont nombreux, une fosse sur la grève la plus proche au plus haut de celle-ci, comme le préconise René Josué Valin en 1765 dans son *Nouveau Commentaire de L'Ordonnance de la Marine*. Les *hardes* des marins sont données aux personnes ayant découvert et remonté les cadavres. Cette pratique explique peut-être, aujourd'hui encore, la découverte régulière à la faveur de tempêtes d'ossements humains sans autre matériel archéologique sur les côtes de Bretagne.

Si un peu moins d'un navire naufragé sur trois en Cornouaille voit mourir un ou plusieurs membres de son équipage, la majorité des marins survit à l'accident. Les prescriptions juridiques à leur égard se réduisent finalement à peu de choses. Une fois leurs déclarations prises par l'amirauté, seul le capitaine demeure sur les lieux de l'accident, en tant que correspondant avec l'armateur.

Accueillis plus ou moins favorablement aux domiciles de particuliers, de recteurs ou encore couchant sous une tente montée à la hâte pour mettre à l'abri les effets sauvés du naufrage ; l'amirauté se charge de leur allouer une somme d'argent pour leur *conduite*, dépendant de leur grade et de la distance à parcourir, non pas jusqu'au lieu de la destination initiale de leur navire, mais jusqu'au port le plus proche pour effectuer un nouvel embarquement. Cette somme provient la plupart du temps de ventes d'effets naufragés ou d'emprunts effectués auprès de quelque notabilité locale.

Malgré les récits souvent impressionnants des rescapés, il ne faut donc pas imaginer de prise en compte particulière d'une détresse humaine, de l'effroi ressenti dans les heures précédant l'accident. Cette terreur apparaît toutefois dans les interrogatoires des capitaines ou des marins, lorsqu'ils décrivent l'état de la mer parlant de mer *affreuse, monstrueuse*, décrivant parfois l'attente angoissante, perché dans une mâture, ou le décès d'un matelot, moins fort, tombé à la mer et n'ayant pu se cramponner à quelque relief du navire.

De fait, pour les autorités, l'équipage, une fois le naufrage survenu, cesse d'exister en tant que groupe et la perte du navire correspond à la rupture du lien formel entre l'équipage et le bâtiment.

Les naufragés, à l'image de *Paul et Virginie*, ne sont toutefois pas toujours des marins et aux gens de mer viennent s'ajouter des passagers, dont la présence est pourtant difficilement quantifiable. Sans compétence nautique pour l'établissement des causes de l'accident, ils

sont le plus souvent ignorés par la procédure, sauf à posséder quelques effets de valeur à bord du navire ou à avoir péri lors du naufrage, nécessitant alors de procéder à leur inhumation. Leurs interrogatoires sont donc sommaires, voire absents, se résumant à de brèves déclarations qui permettent toutefois au détour d'une procédure de retrouver quelque passager anglais *embarqué seulement par amusement et par curiosité*<sup>2</sup>. Nul doute que l'accident, à défaut de l'accomplissement du grand Tour, lui aura donné matière à s'interroger sur le vaste monde.

Ces passagers sont le plus souvent des négociants, des soldats ou des marins gagnant le port de destination du navire. On retrouve également quelques familles, le plus généralement dans les navires gagnant Saint-Domingue, l'île de France ou de Bourbon.

Un dernier groupe enfin apparaît dans les personnes se trouvant à bord des navires : il s'agit d'esclaves, embarqués soit comme « marchandises » pour la métropole, soit comme domestiques embarqués à bord pour servir le capitaine et les officiers. Passagers involontaires, ils apparaissent parfois au travers des sources, notamment lors du naufrage du « Duc de Choiseul » sur l'île de Sein, à bord duquel en 1780 se trouvaient deux captifs destinés au secrétaire de la Marine et à l'Amiral de France. Les deux infortunés furent au cœur d'une abondante correspondance entre le capitaine, le sieur Gaspard Morel, et l'amirauté, par la plume de Théophile-Marie Laënnec (le père de l'inventeur du stéthoscope) sur l'application d'une ordonnance royale datant de 1779, interdisant la venue sur le territoire de métropole de captifs. Le mémoire de cet officier est passé à la postérité par la référence au *commerce d'hommes par d'autres hommes*. Malgré tous les efforts déployés par cet abolitionniste, ceux-ci ne furent pas couronnés de succès, puisque les deux infortunés captifs furent finalement envoyés vers leurs « propriétaires » respectifs.

Si ce type de contentieux détonne dans les procédures de l'amirauté, l'association plus classique entre naufrage et pillage trouve d'abondants exemples dans toutes les amirautés bretonnes.

### *Naufrages et pillages*

Le pillage des navires et des naufragés a, et continue de focaliser l'intérêt des historiens sur une des conséquences des accidents maritimes. Oscillant entre 15 et 35% des navires en Bretagne, le phénomène rend compte d'une lecture de l'Histoire faisant des populations littorales des prédateurs, au sens propre du terme, si on considère le phénomène des *naufrageurs*.

A titre liminaire, il convient d'indiquer que les chiffres fournis ici restent une évaluation à partir d'une source d'archives nécessairement incomplète sur le nombre des accidents et sur le nombre des pillages. L'amirauté, par l'insuffisance de son réseau, par le jeu des solidarités familiales et paroissiales ne put en effet avoir connaissance de tous les pillages. De même, le

---

<sup>2</sup> Arch. dép. du Finistère. Naufrage de « La Sally », navire de Cork le 22 janvier 1736 sur la côte de Beuzec-Cap-Caval.



pillage n'est pas un acte monolithique et il y a loin entre un pillage de masse faisant disparaître l'ensemble d'un navire en quelques heures et le vol de quelques planches. Lorsqu'ils ont lieu, ces pillages se produisent le plus souvent dans des endroits isolés, propices aux naufrages et dans lesquels les solidarités communautaires peuvent jouer à plein lors de la venue des représentants de l'autorité royale.

Ce schéma, compris comme l'accumulation de facteurs favorables, peut toutefois être contredit par un exemple symptomatique, celui de l'île de Sein, constituant un cas d'espèce intéressant en la matière.

De sinistre réputation jusqu'au premier tiers du XVIII<sup>e</sup> siècle, elle passe à la fin du siècle des Lumières comme le lieu privilégié où les habitants se portent au secours des navires en détresse dans le raz de Sein. C'est l'isolement et la dangerosité du littoral qui font de cet espace un endroit où une entraide entre maîtres de chaloupes de pêche conduit à assurer une sécurité minimum. Reconnue par l'amirauté, la valeur des pêcheurs en la matière est rémunérée doublement. D'abord par la dotation chaque année d'une provision de biscuits de mer, afin d'aider cette population vivant sur une île où rien ne pousse à assurer sa subsistance, et ensuite par une forme de rémunération du sauvetage en mer qui fait cesser tout pillage sur l'île à partir des années 1730. En effet, l'Ordonnance de la Marine de 1681 prévoit que les effets tirés du fond de la mer ou de sa surface donneront lieu au paiement d'une récompense en nature correspondant au tiers de la valeur des effets retirés.

Par extension et par adaptation à un contexte particulier, l'ensemble des effets ramassés sur l'île firent l'objet de cette disposition jusqu'en 1789, où le double naufrage de « l'Expéditif » et de « l'Unité » vint interrompre par un rappel au droit des armateurs cette tolérance qui marque malgré tout une expérience intéressante d'aide aux navires en difficulté, puisque les Sénéans n'hésitaient pas à remorquer avec leurs chaloupes les navires trouvés avec ou sans équipage, dans l'espoir d'être rétribués généreusement pour leur travail.

Les différentes amirautés ont consacré, par de nombreuses procédures criminelles, un temps proportionnel à la valeur des effets dérobés. Utilisant tous les moyens à leur disposition, procédant à des enquêtes, des perquisitions, des arrestations, les procédures criminelles sont l'occasion de voir défiler les paroisses face à la justice du Roi et de dissocier les pilleurs occasionnels dérobant quelques effets, des pilleurs mieux organisés dont le trafic alimente des filières qui restent malgré tout impossibles à remonter.

Un large éventail de peines reste à la disposition des officiers, allant de condamnations matérielles incluant la restitution du triple de la valeur des effets, pouvant être agrémentées d'une peine de prison, d'une condamnation au galère, d'un bannissement de la paroisse et même de condamnations à mort. Ces dernières n'interviennent que dans des cas extrêmes, lorsque des actes de violence ont été constatés ou lorsque le personnage condamné est un pilleur récidiviste ou un représentant de la notabilité locale.

Très souvent pourtant, l'écheveau de preuves reste insuffisant pour condamner les pilliers, les accusés étant renvoyés hors-procès sans que des effets aient été récupérés ou des pilliers identifiés.

Si pour de tels crimes avérés, la manifestation de la vérité est extrêmement difficile, le crime le plus symptomatique relié au naufrage, à savoir le fait de provoquer depuis le rivage celui-ci, apparaît encore comme plus mystérieux.

### *Naufrages et naufrageurs*

Si le terme fait encore aujourd'hui recette, il pose autant de questions qu'il n'apporte de réponses. Qu'entend-on tout d'abord par *naufrageurs* ? Si l'on en croit l'Ordonnance de la Marine, ce terme désigne *ceux qui allumeront des feux trompeurs pour y attirer et perdre les navires*<sup>3</sup>, marquant là un acte volontaire dans un dessein criminel.

L'imagerie répandue au XIX<sup>e</sup> siècle évoque un fanal pendu au cou d'une vache dont on aurait entravé les pattes et dont les mouvements figureraient un navire au mouillage. Les œuvres picturales suggèrent de grands brasiers allumés en pleine tempête avec, tapis dans l'ombre, des *cotoyeurs* prêts à bondir sur le cadavre d'un navire. Si la première image pose le problème de la visibilité d'une telle lumière à plusieurs centaines de mètres du rivage, la seconde, elle, suppose la résolution de l'équation difficile comportant l'allumage et l'entretien d'un feu en pleine tempête, dans des lieux où souvent le bois fait défaut. Ajoutons enfin que, pour un capitaine, de pareilles lueurs, loin de marquer la proximité d'un abri, l'invitent à s'éloigner d'une côte ainsi marquée du sceau du danger.

Malgré cela, l'expression de *feux trompeurs* employée dans l'Ordonnance peut prêter pour le moins à confusion. A lire le *Nouveau Commentaire de l'Ordonnance de la Marine*, on est bien loin des légendes populaires, Valin évoquant des feux de mouillages allumés incidemment dans des lieux dangereux par des pêcheurs en contravention avec le droit. Il indique également l'interdiction faite d'allumer des feux sur la grève autres que ceux des gardes-côtes et ceux visant à assurer la sûreté de la navigation, cherchant ainsi à dissuader ceux qui seraient tentés de guider un navire en péril vers un lieu où le naufrage serait total. Cette dernière hypothèse pourrait pourtant constituer la seule modalité plausible d'un tel acte. Au fil des sources, on peut en effet observer à quelques reprises sur le littoral des tentatives visant à guider aux moyens de signaux et de fanaux depuis le rivage un navire vers une anse de sable, afin d'assurer un échouage sans trop de dommages pour le bâtiment et son équipage.

Nulle trace ici d'une quelconque pratique criminelle, mais plutôt d'une forme d'assistance à des navires en détresse.

On peut alors imaginer dans un lieu isolé la répétition d'une telle procédure à des fins criminelles par plusieurs personnes à l'abri des regards indiscrets. Ce serait toutefois

---

<sup>3</sup> Art. XLV

cautionner une légende sans preuve, tant les archives ne révèlent aucun acte de la sorte. Tout au plus trouve-t-on pour l'amirauté de Cornouaille une question émanant d'un lieutenant général en 1771 exprimant cette possibilité, possibilité aussitôt battue en brèche par le capitaine naufragé<sup>4</sup>.

Ajoutons enfin que la peine encourue dans l'éventualité d'un tel crime est la mort par pendaison sur le lieu du forfait *afin que la honte et la vérité du supplice servit à détourner de pareils crimes*.

Malgré tout, l'idée de l'existence des naufrageurs perdure encore aujourd'hui, selon le dicton qui veut que derrière toute légende se cache une part de vérité.

Le terme en lui-même n'apparaît qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (1874), couronnant les représentations portées par les folkloristes sur des espaces où milieu naturel et populations se rejoignent dans une même sauvagerie, en opposition à un siècle industriel où l'homme, par sa technique, domine le milieu et où les populations se rangent à la morale républicaine, notamment sous les traits du *citoyen sauveteur*. Indiquons enfin que les naufrageurs ne sont pas une spécificité française et encore moins inhérente à la Bretagne, mais se retrouvent en Angleterre, en Espagne et jusqu'en Amérique du Sud et au Japon, où les mêmes travers sont prêtés aux habitants des marges et des isolats.



La conclusion qui s'impose au terme de ce panorama du naufrage et des naufragés en Bretagne au XVIII<sup>e</sup> siècle porte sur l'idée de *sécurité* et de prise en compte du *risque*. Si ces deux termes sont aujourd'hui au cœur de toutes les réflexions, leur prise en compte au XVIII<sup>e</sup> siècle est plus que relative. L'Ordonnance de la Marine et son Commentaire constituent pourtant, et à bien des égards, une première étape dans la sécurisation des corollaires d'un phénomène jugé à l'époque inévitable. Il s'agit, au-delà des mécanismes de l'assurance maritime, de pourvoir à la récupération des effets et marchandises sauvés et ainsi de limiter la perte financière induite par un tel accident.

Du point de vue de la sécurité à bord, la réglementation évolue également au cours du siècle, avec l'obligation de visites de navires afin de vérifier l'état du bâtiment et du matériel embarqué à bord. La mesure, qui s'applique également aux navires du petit cabotage, reste toutefois limitée.

Il faudra en fait attendre le développement de la machine à vapeur et le transport massif de passagers pour qu'une prise de conscience émerge sur la nécessité de pourvoir à une sécurité en mer. De fait, les navires de commerce au XVIII<sup>e</sup> siècle transportent, équipages et passagers compris, moins de vingt personnes. L'intérêt se focalise donc plus sur la perte financière induite par le naufrage et la perte de la cargaison que sur le facteur humain d'un vivier de gens de mer disponible.

---

<sup>4</sup> Arch. dép. du Finistère. Naufrage des « Deux Sœurs », navire de Sneck, le 28 janvier 1771 sur la côte de Plonivel.

C'est cette même logique qui voit l'émergence d'un sauvetage en mer et de développement de stations au XIX<sup>e</sup> siècle. Le nombre et la diversité des passagers transportés font de chaque drame un évènement touchant toutes les couches de la population, instillant dès lors la nécessité de tenter de se prémunir contre ce phénomène.

C'est dans ce contexte que l'éclairage des côtes de France intervient à la faveur d'une révolution technique illustrée par *la lentille de Fresnel*, qui voit le littoral se couvrir de phares et faire de la France le fer de lance en la matière.

## Sources :

Ordonnance de la Marine de 1681

René-Josué VALIN, *Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, 1766, 2 tomes.

Archives départementales du Finistère et du Morbihan. Amirautés de Quimper, Lorient et Vannes, séries B.

## Orientations Bibliographiques :

Henri BOURDE DE LA ROGERIE, *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790*, Archives civiles, série B, Tome III, Quimper, 1913.

Christian BUCHET & Claude THOMASSET (dir.), *Le naufrage*, Actes du Colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris (28 – 30 janvier 1998), Paris, Honoré Champion, 1999, 438 p.

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

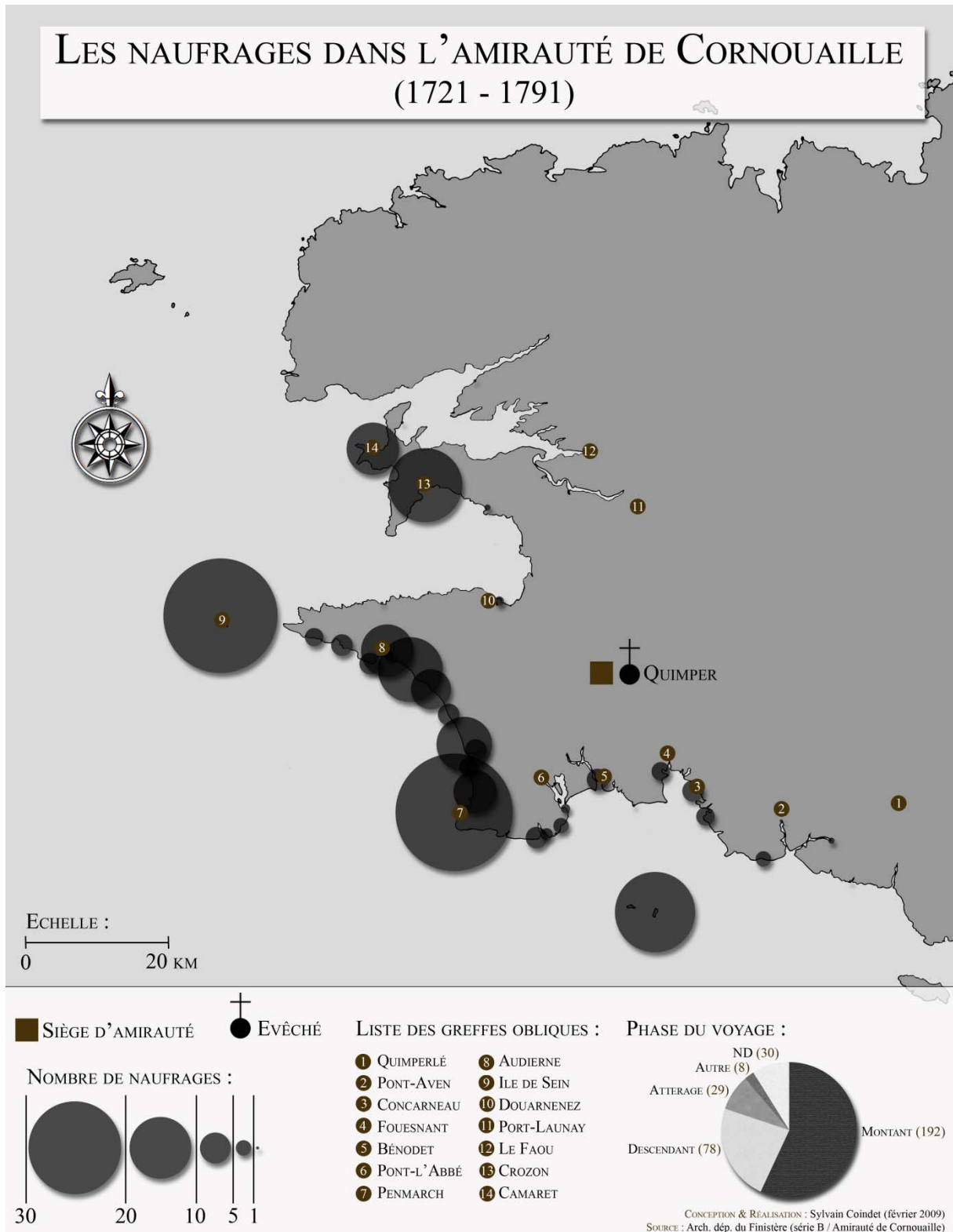
Frédéric CAILLE, *La figure du sauveteur : Naissance du citoyen secourateur en France, 1780-1914*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006, 320 p.

Jacques CAMBRY, *Voyage dans le Finistère*, Paris, Editions du Layeur, 2000, 378 p.

Sylvain COINDET, « Les naufrages sur l'île de Sein au XVIII<sup>e</sup> siècle : une lente évolution vers le sauvetage », Rennes, Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest, tome 113, n°1, 2006, p. 87 - 109.

Jacques PERET, « Dépouillés, inhumés ou ensablés : les noyés sur les côtes saintongeaises au XVIII<sup>e</sup> siècle », Corps submergés, corps engloutis : une histoire des noyés et de la noyade de l'Antiquité à nos jours, Paris, Créaphis Editions, 2007, p. 139-148.

Carte I: Les naufrages dans l'amirauté de Cornouaille (1721 - 1791)



Carte II : mortalité par naufrage dans l'amirauté de Cornouaille (1721 - 1791)

