



Le sauvetage en mer à la pointe de la Bretagne au XVIIIe siècle : entre impuissance, législation et adaptations

Sylvain Coindet

► To cite this version:

Sylvain Coindet. Le sauvetage en mer à la pointe de la Bretagne au XVIIIe siècle : entre impuissance, législation et adaptations. Histoire du sauvetage et de la sécurité en mer du phare d'Alexandrie au satellite, Les Indes savantes, p. 115-133, 2018, 978-2-84654-490-0. hal-02181744

HAL Id: hal-02181744

<https://hal.science/hal-02181744>

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.

Le sauvetage en mer à la pointe de la Bretagne au XVIII^e siècle

Entre impuissance, législation et adaptations.

Sylvain COINDET

Doctorant en Histoire moderne

CERHIO CNRS UMR 6258 – Université de Bretagne-Sud (Lorient)

Bien qu'il faille attendre la deuxième moitié du XIX^e siècle pour voir le sauvetage en mer se développer en France de manière structurée, notamment au travers de la *Société centrale des naufragés* (1865) et des *Hospitaliers sauveteurs bretons* (1873), la réalité d'une proto-organisation permettant d'apporter un secours aux équipages en péril apparaît dans les sources judiciaires bretonnes dès le XVIII^e siècle.

Ces initiatives relèvent de deux logiques. La première recouvre des sauvetages, ou des tentatives de sauvetages, effectués depuis le rivage visant avant tout à limiter les conséquences d'un accident inéluctable ; et la seconde d'un sauvetage en mer à proprement parler, c'est-à-dire d'un secours impliquant volontairement un bâtiment et son équipage se portant au-devant d'un navire *dans le danger du naufrage*.

Si ce terme de « sauvetage » n'est pas ou peu employé dans la législation¹, il apparaît pourtant bel et bien au fil des archives, non pas dans son acception actuelle, celle relevant de l'assistance aux personnes, mais pour désigner la récupération sur le rivage de l'ensemble des effets tombant sous le vocable commun d'*épave*. Malgré cette lacune sémantique, qui assimile l'acte de sauver à la récupération d'objets, l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681² édicte une obligation de principe prescrivant une assistance aux équipages en péril, obligation qui se double de la protection du Roi pour les marins et leurs navires³. En revanche, le texte demeure assez vague sur ce qui peut être tenté pour sauver ou accueillir les naufragés, se bornant à inciter les habitants du littoral à recevoir favorablement marins et passagers rejetés sur les grèves. Les articles relatifs aux navires et à leurs cargaisons sont eux beaucoup plus nombreux, et surtout beaucoup plus diserts, quant à la récupération des effets et aux modalités de celle-ci, et ce, dans une logique visant avant tout à limiter les pertes financières engendrées par « l'accident économique » que constitue le naufrage. Afin de faciliter ce qui s'apparente d'abord à un ramassage, à une collecte, le droit prévoit, selon les circonstances, l'octroi de rémunérations suffisamment incitatives pour que des communautés littorales ou insulaires en viennent à développer des pratiques proches du sauvetage en mer, sauvetage dûment rémunéré et qui s'impose comme le double antithétique du pillage des épaves.

Cet article se propose de mettre en évidence une législation, celle de la grande ordonnance de Colbert, au travers de son application par les sièges particuliers d'amirautés tout au long du XVIII^e siècle. Si le texte de 1681 définit le droit et les obligations en matière de naufrage et conséquemment de sauvetage, l'exégèse que constitue le *Nouveau Commentaire de*

¹ CAILLE Frédéric, *La Figure du Sauveteur : naissance du citoyen-secourreur en France (1780-1914)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2006, p.13.

² *Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681, commentée et conférée sur les anciennes ordonnances, le Droit Romain et les nouveaux règlements*, Paris, Charles Osmont, 1714.

³ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre IV, titre IX, art. I^{er}. « Déclarons que nous avons mis et mettons sous notre protection et sauvegarde, les vaisseaux, leurs équipages et chargements qui auront été jetés par la tempête sur les côtes de notre royaume, ou qui autrement y auront échoué, et généralement tout ce qui sera échappé du naufrage ».

l'Ordonnance de la Marine de René-Josué Valin⁴ (1760) permettra également, par son abondante jurisprudence, de souligner localement, des adaptations à la règle de droit obéissant à une volonté d'assurer les linéaments d'une sécurité maritime. Ces amendements sont à replacer dans un double mouvement, qui vise à mieux protéger les biens et les personnes et à limiter pillages et déprédations, en rendant financièrement intéressante une récupération en mer des navires et de leurs cargaisons permettant ainsi de déplacer « l'action » des sauveteurs de la grève au large⁵.

La mesure de l'évènement à la pointe de la Bretagne

Pesée globale de l'accidentologie maritime

Avant même la question du sauvetage en mer, c'est la matérialité de l'accident maritime qui s'impose au travers des archives. Sur cette portion du littoral breton qui s'étend de l'évêché de Léon à celui de Vannes, englobant quatre ressorts d'amirautés, ce sont près de 850 navires⁶ de commerce qui firent naufrage entre la dernière décennie du XVII^e siècle et 1791⁷. C'est avant tout le siège de Quimper, dont le ressort recouvre les limites maritimes de l'évêché de Cornouaille, avec 337 *bris*, qui composera l'essentiel de l'analyse ici proposée. Objet de nombreux travaux depuis Henri Bourde de la Rogerie⁸, Marie-Christine Theurkauff⁹ et jusqu'à la remarquable synthèse d'Alain Cabantous¹⁰, ce ressort offre, par sa richesse archivistique, un panorama complet des accidents maritimes sur une portion du littoral breton de sinistre réputation¹¹. Bien que ces études évoquent le plus souvent le diptyque du naufrage et du pillage, les procédures instruites par les commissions d'amirautés permettent de dépasser cette seule approche de la prédation au profit d'une l'analyse des réactions des équipages et des populations face à un événement récurrent. De ce récit « sur le vif » émerge un portrait souvent différent des acteurs du drame, où l'image du sauveteur, l'acte courageux le disputent couramment à l'acte criminel que constitue le pillage.

⁴ VALIN, René-Josué, *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681*, La Rochelle, Jérôme Legier, 2 tomes, 1766 (1760 pour la première édition).

⁵ Symboliquement, ce déplacement peut d'ailleurs s'observer dans les représentations picturales du naufrage, qui, à partir de la fin du XVIII^e siècle « prennent la mer » pour dépeindre l'action des hommes se rendant au secours d'un bâtiment en perdition, et non plus seulement le point de vue du témoin resté à terre.

⁶ Il ne s'agit ici que d'une estimation basse, basée sur les fonds d'archives des amirautés de Léon, Cornouaille, Lorient et Vannes. Échappent à ce décompte les navires ayant péri corps et biens et plus généralement les accidents pour lesquels l'amirauté n'eut aucune information, soit par absence de déclaration ; c'est le cas pour les bâtiments de très faibles tonnages, soit par méconnaissance des accidents.

⁷ Les amirautés sont supprimées définitivement en France par les lois des 9 & 13 août 1791. À titre d'exemple, les derniers naufrages dont l'amirauté de Cornouaille eut connaissance datent de janvier 1791, alors même que les compétences en la matière avaient été transmises aux tribunaux de commerce par les décrets des 6, 7 et 11 septembre 1790.

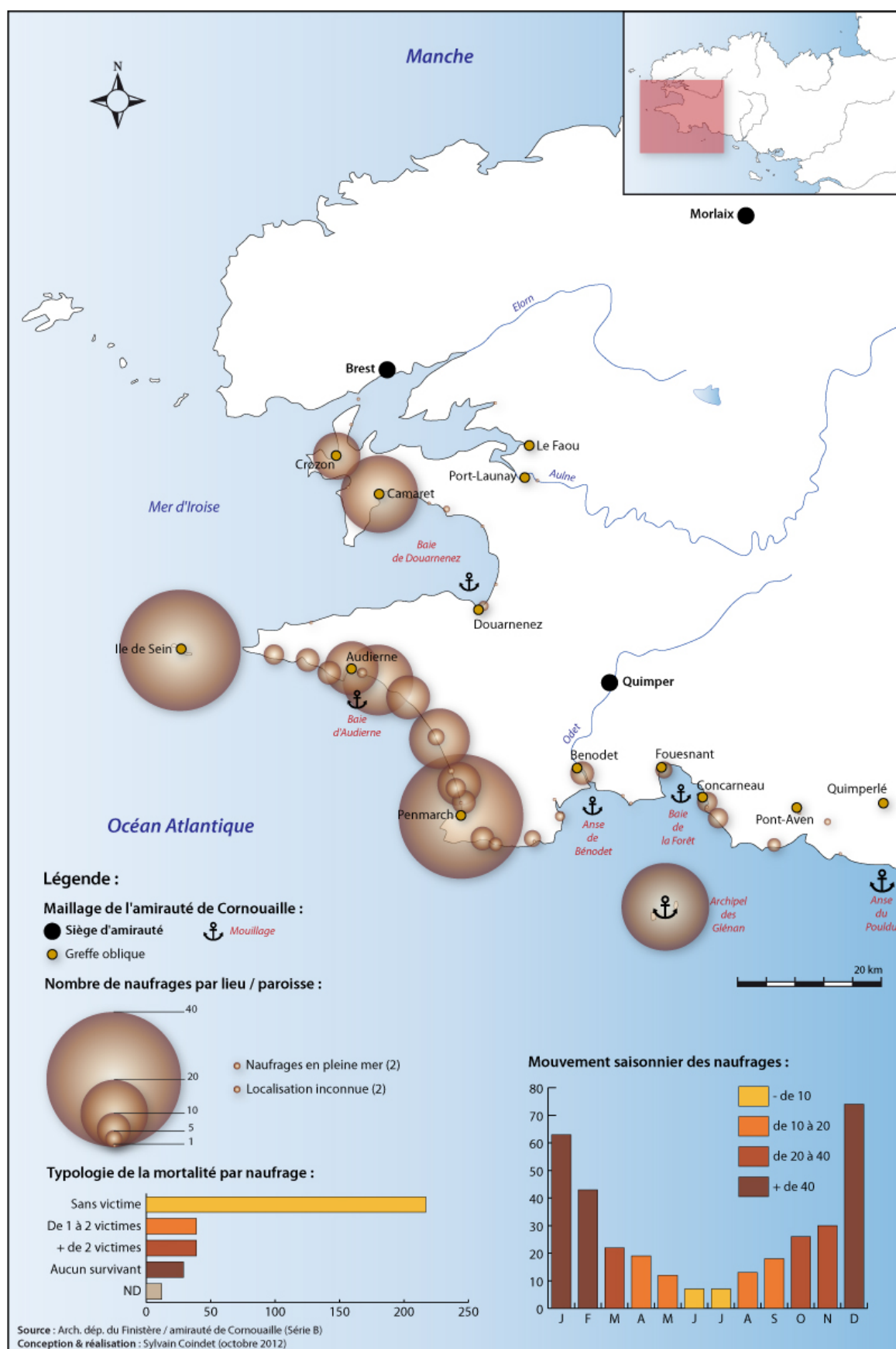
⁸ BOURDE DE LA ROGERIE, Henri, *Inventaire sommaire des Archives départementales du Finistère*, Tome III, Quimper, 1902, pp. 5-247.

⁹ 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.

¹⁰ CABANTOUS Alain, *Les côtes Barbares : pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France 1680-1830*, Paris, Fayard, 1993, 305 p.

¹¹ Bien que les parages de cette côte soient effectivement « mal famés », des travaux plus récents sur d'autres portions du littoral atlantique montrent également qu'il n'existe pas « d'exception bretonne » et que les accidents maritimes se retrouvent en nombre sur l'ensemble des littoraux du royaume. Voir notamment, PERET, Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVI^e et XVIII^e siècles*, La Crèche, Geste éditions, 2004, 263 p.

Carte : Naufrages et mortalité dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII^e siècle



Une telle approche est rendue possible par la nature même des archives conservées. Les *commissions du siège* ou *commissions de l'amirauté*, composées d'officiers, dépêchées sur les lieux des sinistres doivent, selon les dispositions de l'Ordonnance de 1681¹², déterminer les circonstances dans lesquelles se sont produits les accidents. Aussi, les interrogatoires des rescapés (essentiellement ceux des capitaines et maîtres de navires) traduisent tantôt l'impuissance face au risque, tantôt le combat résolu d'un équipage se refusant à perdre la vie. Le récit que fournit Guillaume-Thomas Bourde de la Villaubert de son naufrage sur les Glénan en 1778 illustre bien ce deuxième aspect :

« (...) Le vent est venu en tempête et même si violente que son grand hunier s'est déchiré dans ce moment le vaisseau ayant touché par une grande secousse à peine les renversa de dessus le pont que lui dit interrogé s'est jugé par cette cruelle rencontre sur les Glénan et parmi les écueils de ces dangereuses îles qu'il a porté toute son attention pour éviter ces écueils et tranquilisé son équipage qui se regardait et se croyait même perdu sans ressources, que secondé de ses officiers il a enfin réussi à rassurer toutes les têtes et à porter toute son attention à éviter les écueils qui se multipliaient à chaque instant, la tempête continuant toujours avec plus de force déchirant toutes les voiles qu'il n'avait pu faire serrer, que ce malheur joint à celui de ne pouvoir gouverner le navire par la force du vent et de la mer et les élans subits de tribord à bâbord qu'il était obligé de faire dans une nuit aussi obscure pour éviter les dangers sur lesquels la mer brisait et s'élevait affreusement menaçant d'engloutir à tout moment le navire et n'offrant de tout côté que l'image d'une prochaine destruction, c'est dans cet instant terrible et vers les 6 h 45 du soir que le vent et la tempête l'ont jeté sur une des îles des Glénan nommée Baleine joignant l'île de Saint-Nicolas dans le sud desquelles est la rade des Glénan sans pouvoir par aucune force humaine éviter ce malheur qui ne lui laissait plus envisager que la perte de son vaisseau la sienne et celle de son équipage. C'est dans ce moment affreux où les âmes les plus fortes ressentent de cruelles secousses que se raidissant contre le cruel tableau de destruction, il a pris une supériorité sur son équipage comme sur lui-même pour encourager tout le monde et faire les derniers efforts pour sauver son vaisseau et son équipage, que secondé de ses officiers il a employé tout ce que la théorie et la pratique mettent en usage dans ces moments qu'il a calmé la peur et enfin rendu le courage à tout son monde (...) »¹³.

Au terme de ces récits, la tragédie, qu'elle soit humaine, économique, s'impose dans le discours des rescapés. Ce dernier demeure la plupart du temps biaisé par le fait que seuls les interrogatoires des capitaines sont conservés et dûment enregistrés dans les procédures lorsqu'ils ont survécu. Auditionnés par les officiers du siège, les matelots et les autres membres de l'équipage (tout comme les éventuels passagers), sauf décès du capitaine, ne sont mentionnés qu'au titre du récolement des interrogatoires, pour confirmer par une phrase lapidaire la version enregistrée dans la procédure. Ces récits offrent donc l'image d'une double dramaturgie, où l'effroi du naufrage passé, la catastrophe économique que représente l'accident, reprend le dessus, nourri par d'éventuels pillages qui en augmentent encore la portée. En l'absence de survivants, d'autres témoignages peuvent aussi être collectés auprès des populations littorales lorsqu'elles ont été témoins depuis le rivage des derniers instants des équipages disparus. En 1773 lors du naufrage de *La Fortune* au large de la paroisse de Plozévet, plusieurs procureurs terriens témoignent ainsi des derniers instants de l'équipage tentant de gagner le rivage dans la chaloupe du navire¹⁴.

Bien qu'une étude approfondie pourrait fournir de cette masse de témoignages quelques éclairages sur cette expérience vécue par les marins, témoignages souvent saisissants comme

¹² *Ordonnance de la Marine...*, op. cit., livre IV, titre IX, *Des Naufrages, Bris et Échouements*.

¹³ Arch. dép. Finistère, B 4388, *Le Laboureur* (1778). Interrogatoire du capitaine, 29 décembre 1778.

¹⁴ Arch. dép. Finistère, B 4383, *La Fortune* (1773). Interrogatoire, 27 février 1773. « (...) Le même jour environ midi ils virent en pleine mer ainsi que tous les autres riverains une chaloupe qu'ils présumèrent être celle du navire naufragé chargé de monde louvoyant dans la baie et cherchant un endroit propre à aborder qu'enfin environ six heures du soir ils aperçurent la dite chaloupe près le lieu où s'était brisé le dit bâtiment et tous ceux y étant disparaître à leurs yeux et n'avoir autre connaissance du dit naufrage (...) ».

l'illustrent ces brefs exemples, il nous paraît ici important d'insister, au travers d'une synthèse chiffrée, sur la matérialité de ce danger, qui prend corps dans une donnée quantifiable, à savoir la mortalité par naufrage.

Le chiffre global des bris, pour cette seule amirauté de Cornouaille, dont les archives sérielles conservées couvrent un court XVIII^e siècle (1720-1791), renvoie à une fréquence de quatre à cinq évènements annuels. Ce sont les écueils de la Chaussée de Sein, de la pointe de Penmarch et de l'archipel des Glénan, qui, avec respectivement 37, 36 et 26 naufrages, apparaissent comme les principaux lieux de cette accidentologie maritime des navires de commerce. Ces chiffres et cette répartition obéissent bien évidemment à des contraintes naturelles, mais aussi à une géographie de la navigation qui impose aux rouliers des mers comme aux petites barques de cabotage de longer cette côte au plus près. Cette nécessité, alliée à un régime des vents dominants (principalement des vents d'ouest) conduit les navires en cas de gros temps à se rapprocher dangereusement et souvent fatalement du littoral. La récurrence des accidents et les conditions dans lesquelles ils ont lieu ont pour corollaire une mortalité indéniable, encore accentuée par la nature du linéaire côtier, décrit par les contemporains comme rocheux et difficile d'accès¹⁵, ce qui amoindrit encore l'éventualité d'une assistance apportée aux équipages depuis la terre, mais ne décourage pas forcément les pillers¹⁶.

Dans près d'un tiers de ces *fortunes de mer* (107), on constate la mort d'un, de plusieurs, ou de la totalité des membres d'équipages. Afin de mieux appréhender cette mortalité, il convient de tenter d'en cerner les aspects et les évolutions tout au long de notre période d'étude.

Tableau 1 – L'évolution de la mortalité par naufrage dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII^e siècle¹⁷

Tranches chronologiques	1721-1729	1730-1739	1740-1749	1750-1759	1760-1769	1770-1779	1780-1789
Nombre de naufrages	39	43	55	35	60	32	63
Une victime (%)	7,7 %	11,6 %	12,7 %	5,7 %	3,3 %	3,1 %	3,1 %
Une victime et + (%)	48,7 %	32,7 %	29 %	31,4 %	26,6 %	12,5 %	33,3 %
Totalité de l'équipage (%)	12,8 %	4,65 %	7,3 %	14,3 %	13,3 %	/	7,9 %

¹⁵ Arch. Nationales, C⁴ 170, *amirauté de Quimper ou Cornouaille*, folio 6, « Les côtes de cette amirauté sont tellement entrecoupées de rochers inaccessibles, d'embouchures de rivières et de baies qui rentrent assez avant dans les terres qu'il est souvent difficile de les approcher à pied, il se trouve même peu de côtes de sable si l'on en excepte le bord de la baie de Douarnenez, de celle de Penmarch et du côté de Moëlan et Clohars ».

¹⁶ Arch. dép. Finistère, B 4354, *L'Aimable Dame* (1743). Lettre avertissant du naufrage (16 janvier 1743). « (...) Le navire est dans un précipice où l'on ne peut s'approcher avec charrettes ni chevaux, à peine même peut-on y descendre, il n'y a que les pillards des côtes qui risquent le tout pour le tout ».

¹⁷ Concernant les années 1790 et 1791 qui ne sont pas comprises dans ces échantillons, on trouve la trace de huit naufrages, dont deux comportant plus d'une victime.

Plusieurs conclusions partielles peuvent être tirées de cette pesée globale. La première d'entre-elles, et qui ne doit pas être négligée, est, paradoxalement, l'absence de victimes dans près des deux tiers des accidents (64,4 %) ¹⁸ pour le cas d'espèce que constitue l'amirauté de Quimper. Ce chiffre atteint même plus de 85 % entre 1770 et 1779, avant une remontée significative sur la période 1780-1789 (41,2 %). Imputer cette baisse globale à un éventuel développement du sauvetage en mer paraît prématuré pour l'heure. Toutefois, bien qu'il s'agisse d'un épiphénomène, nous verrons qu'il a pu concourir à cette inflexion. Tout comme a pu y contribuer l'appropriation du rivage par les différentes institutions royales au travers d'un meilleur quadrillage des grèves, d'une surveillance accrue, synonymes d'une plus grande réactivité en cas d'accident, favorisant la survie des équipages naufragés. Concernant d'éventuelles mesures proactives prises à bord, il est en revanche délicat de dégager des tendances lourdes. Pas d'équipements spécifiques, mais des improvisations qui de la ligne de vie reliant le bâtiment au rivage à l'utilisation de la chaloupe du bord comme canot de sauvetage composent les éléments rudimentaires d'une sécurité bien précaire.

Outre ces naufrages dont les conséquences ne sont que matérielles, le tiers restant des navires présente une mortalité que l'on peut analyser sous deux perspectives : une « mortalité anecdotique » et une « mortalité lourde ». On en trouve une traduction dans les chiffres : 78 bâtiments (23,2 % du total) déplorent la disparition d'au moins un membre d'équipage et 29 (8,7 %) la perte de la totalité des marins embarqués.

Cette disparité, entre une mortalité qui frappe une part limitée de l'équipage du navire et la perte complète de celui-ci, s'explique souvent par les conditions dans lesquelles les accidents sont survenus. Ainsi, le terme « naufrage » n'est que l'expression englobante d'une réalité protéiforme. Celle-ci se retrouve dans la triple segmentation qu'effectue l'Ordonnance de la Marine. Le titre IX du livre IV traite ainsi des *Naufrages, Bris et Échouements* ¹⁹. Le *naufrage* suppose une perte de l'intégrité de la coque lors d'un accident survenu sur le rivage, alors que la notion de *bris* renvoie à l'idée d'éloignement de la côte et d'une dislocation du bâtiment en plusieurs morceaux. L'*échouement* enfin, implique une préservation du corps du navire pouvant permettre un relèvement du bâtiment ²⁰. Le juriste Balthazard-Marie Émerigon dans son *Traité des assurances et des contrats à la grosse* en précise les contours et les nuances, parlant pour les bris, de *bris absolu* et de *bris partiel*, distinguant deux types de naufrages, selon que le navire est échoué ou submergé et différenciant l'*échouement simple* de l'*échouement accompagné de naufrage* ²¹.

C'est au travers de cette grille de lecture que l'on peut mieux comprendre ces statistiques de mortalité et mieux appréhender la diversité des situations. L'*échouage* par la conservation du corps du navire permet, le plus souvent, la survie de l'ensemble de l'équipage. Le *naufrage* peut se révéler plus hasardeux et amoindrir les chances de survie des marins, en fonction notamment de la configuration physique du lieu de l'accident. Le *bris*, quant à lui, est souvent synonyme de la perte *corps et biens* du navire et de la disparition de l'ensemble de

¹⁸ Les douze naufrages pour lesquels aucun décompte n'a été possible représentent des accidents dont la procédure ne conserve qu'une simple mention ou un simple document. Aussi n'est-il pas possible de les affecter à une rubrique précise.

¹⁹ *Ordonnance de la Marine...*, *op.cit.*, livre IV, titre IX, *Des naufrages, Bris & Échouements*.

²⁰ Arch. dép. Finistère, B 4401, *Le Choise* (1791). Procès-verbal, 5 avril 1791. « (...) Un navire se brise quand il n'arrive que des débris à la côte : alors on y voit les débris du navire, les marchandises viennent, ou perdues ou brisées suivant leur nature et leur qualité, les matelots se sauvent rarement dans cette espèce d'événement malheureux. Le naufrage présente à peu près le même spectacle, un vaisseau entrouvert, battu, percé, écrasé par la tempête, un vaisseau hors d'état désormais de servir, c'est là l'espèce du naufrage. Un navire en bon état dans le cas d'être relevé de la côte, c'est celui de l'échouement (...) ».

²¹ ÉMERIGON, Balthazard-Marie, *Traité des assurances et des contrats à la grosse*, Marseille, Chez Jean Mossy, 1783, Tome 1, p. 399-410.

l'équipage²². S'ajoutent des éléments conjoncturels, tels que les conditions météorologiques (force des vents, hauteur des vagues, température de l'eau), les capacités des marins (forme physique, capacité à nager, à endurer la fatigue, la désorientation, le stress), ou encore les naufrages nocturnes qui du fait de l'absence de repères visuels à terre (selon les conditions météorologiques la visibilité peut également être réduite de jour) entravent la capacité des marins à se sauver eux-mêmes, et en cas d'échouage prémédité, c'est-à-dire de *jet*²³ pour *le salut commun du navire et de l'équipage* ne leurs permet pas de distinguer la nature de la côte qu'ils s'approprient à gagner²⁴. Ces différents facteurs loin d'être isolés les uns des autres peuvent être cumulatifs, cette adjonction tragique amoindrissant les chances de survie des équipages.

S'il est possible de classer les naufrages et de lier localisation et mortalité, il est également possible de dégager une victimologie. En effet, au sein des équipages et parmi les passagers, existent des facteurs qui ne les rendent pas égaux face aux périls.

Un profil des victimes

Ce sont bien des profils types qui émergent de la mise en série des archives de l'amirauté de Cornouaille, ébauchant le portrait de « victimes toutes désignées ».

Les capitaines, les maîtres de barques, premiers personnages de leurs navires respectifs, constituent un premier groupe de victimes. Par leur obstination à demeurer à bord jusqu'à la dernière extrémité, ils sont même, bien souvent, les seuls à perdre la vie. Ce fut le cas pour le capitaine d'une flûte hollandaise, *La Dalida*, lors de son naufrage sur la côte de la paroisse de Beuzec-Cap-Caval en 1764, choisissant de rester *après l'équipage dans le navire sur son lit, n'en voulant sortir quelque instance qu'on lui fit*²⁵. Sans aller jusqu'au renoncement (que l'on pourrait ici assimiler à une forme de suicide) ou à la résignation, l'indécision peut aussi engendrer la mort d'un capitaine soucieux d'éviter l'accident économique total. Simon Winkle en fit tragiquement l'expérience lorsque son bâtiment se brisa au sud de l'île de Sein en novembre 1730. Alors que le reste de l'équipage parvint à se mettre à l'abri en quittant le bord dans la chaloupe, mettant en place un grelin pour relier le navire à la terre, le capitaine se résolut trop tardivement à emprunter cette ligne de vie improvisée et se noya en tentant de gagner le rivage²⁶.

Bien qu'apparaisse en filigrane dans ces deux cas l'enjeu commercial crucial que constitue la perte du navire pour le capitaine, représentant de l'armateur, souvent intéressé dans le navire et garant de la cargaison des marchands-chargeurs, un enjeu plus personnel peut aussi

²² Bien que cette expression « corps et biens » désigne implicitement la mort de l'équipage, le « corps » ici mentionné est celui du navire et non pas les dépouilles de marins.

²³ Sur la question du *Jet*, voir : *Ordonnance de la Marine...*, op.cit., Livre III, Titre VIII, *Du Jet et de la Contribution*.

²⁴ Arch. dép. Finistère, B 4351, *L'Emmanuel* (1740). Interrogatoire du capitaine, 12 décembre 1740. « (...) Voyant qu'il n'y pouvait plus résister et qu'il allait se perdre corps et biens il prit le party à la sollicitation de son équipage qui se jeta à ses genoux pour lui demander la vie de couper son câble pour tacher de sauver leur vie et les marchandises croyant voir une anse de sable, mais qu'il fut jeté sur les roches ou il est actuellement (...) ».

²⁵ Arch. dép. Finistère, B 4375, *La Dalida* (1764). Procès-verbal, 20 janvier 1764.

²⁶ Arch. dép. Finistère, B 4341, *Les Sept Étoiles* (1730). Interrogatoire, 21 novembre 1730. « (...) Ils sautèrent dans la chaloupe et vinrent à terre entre deux eaux et que le capitaine du dit équipage alors que les sept autres vinrent à terre par le moyen d'un grelin qui fut attaché contre le bord et que ledit capitaine ne voulut pas aussi venir à terre disant qu'il voulait voir son bâtiment périr tout à fait avant de le quitter et que cependant sur la fin de la journée du six de ce mois, le capitaine ayant pris la résolution de venir à terre voulut s'attacher au grelin, mais qu'il tomba dans la mer dont ne put lui donner aucun secours (...) ».

être à l'origine du décès. William Dodsworth, capitaine de *La Betsy* de Londres perd ainsi la vie en tentant de sauver son épouse restée dans la chambre du navire²⁷.

Si des décisions trop tardives conduisent un nombre conséquent de capitaines à mourir alors que le reste de l'équipage parvient à se sauver ; le naufrage constitue également un moment où les solidarités, les hiérarchies peuvent se rompre dans un sauve-qui-peut général. Cette panique qui s'empare d'un ou de plusieurs membres de l'équipage peut engendrer de sévères blessures²⁸ ou conduire aux décès de marins ayant mal évalué le danger et l'abri que constituait malgré tout la carcasse du navire²⁹. Le capitaine peut même être laissé à son triste sort par une partie de son équipage et ne devoir sa survie qu'à la chance³⁰.

L'accident met aussi à rude épreuve les capacités physiques des individus. Ce sont donc bien souvent les plus faibles ou les plus inexpérimentés qui succombent. Les marins âgés³¹ ou les jeunes mousses³², incapables de gagner à la nage le rivage ou d'endurer une lutte pour la vie qui peut parfois durer plusieurs heures, accrochés aux reliefs du navire³³, constituent souvent les victimes éparses de cette mortalité qui n'a finalement rien d'anecdotique. Si la condition physique, l'endurance insuffisante expliquent bien des décès, les infirmités dont peuvent souffrir certains marins avant même l'accident, illustrent aussi l'âpreté des métiers de la mer et participent de cette surmortalité. Le matelot Guillaume Faro meurt ainsi dans le naufrage de *La Françoise* parce que ses infirmités l'avait mis hors d'état de se sauver³⁴. Il est ainsi fréquent de retrouver, particulièrement sur les barques du petit cabotage ou de la petite pêche, des « boiteux » et autres invalides au premier rang des victimes.

²⁷ Arch. dép. Finistère, B 4401, *La Betsy* (1791). Interrogatoire, 13 janvier 1791 : « (...) que le capitaine à la vue du danger se mit à prier Dieu, que le navire ayant une seconde fois talonné chavira, qu'alors le capitaine entra dans sa chambre pour sauver sa femme et qu'il y fut submergé avec elle ainsi que le petit mousse (...) ».

²⁸ Arch. dép. Finistère, B 4337, *Le Saint-Jacques* (1725). Interrogatoire, 11 janvier 1725. « (...) Répond que Pierre Perdu l'un de ses matelots voulant mettre le bateau à la mer afin de se sauver s'est brisé les reins et est actuellement détenu au lit requérant à ce que nous ayons à le faire panser et médicamer et pour cet effet le faire transporter à Quimper par litière attendu qu'il ne peut pas se tenir à cheval ».

²⁹ Arch. dép. Finistère, B 4375, *Le Portugal Packet* (1764). Interrogatoire, 7 février 1764. « (...) Et l'ont fait l'échouer dans la nuit du 4 au 5 à la côte de Penhors il se trouva brisé et resta dans son navire jusqu'au lendemain matin avec son équipage à l'exception de deux qui se jetèrent à la mer dont un matelot nommé Alexandre Ford s'est noyé et l'autre sauvé à terre (...) ».

³⁰ Arch. dép. Finistère, B 4379, *La Marie-Anne* (1768). Interrogatoire du capitaine, 18 septembre 1768. « (...) le lendemain environ cinq lieues de l'entrée du Raz dans le suroît il rencontra une galiote hollandaise dans laquelle se jetèrent trois de ses matelots et que se trouvant seul blessé avec son second qui ne voulut pas l'abandonner il se vit forcé de venir au gré des flots à la cote où il est échoué (...) ».

³¹ Arch. dép. Finistère, B 4351, *L'Aimable Famille* (1740). Interrogatoire du capitaine, 25 janvier 1741. « (...) son équipage était composé de cinq hommes lui compris et qu'ils se sont tous sauvés à l'aide des insulaires à la réserve de François Devineau un de ses matelots de Riberou âgé de soixante-douze ans, lequel a eu le malheur de se noyer ».

³² Arch. dép. Finistère, B 4353, *Le Saint-Jean* (1742). Interrogatoire, 17 octobre 1742. « (...) lui et son équipage voulurent se sauver dans leur chaloupe, mais que cette chaloupe chavira et que c'est dans cette occasion qu'il a perdu le dit François Raoul, son mousse (...) ».

³³ Arch. dép. Finistère, B 4376, *La Réparation* (1765). Interrogatoire, 10 novembre 1765. « (...) que le vendredi quatre entre les dix et onze heures le bâtiment talonna sur une roche sans savoir ce qui occasionna que le bâtiment fût privé de ses voiles et les mats rompirent par la violence de la tempête et du vent qui furent jetés sur le devant du navire qui se coucha sur le coté de tribord et écrasa la chaloupe sur le pont, et une houle de mer enleva le capitaine et quatre hommes de l'équipage et quatre autres s'amarrèrent aux manœuvres et moururent de froid et eau de mer le cinq du même mois. Ils eurent le bonheur d'être rencontrés par une chaloupe de Douarnenez armée de six hommes qui les sauva de la dérive du derrière du navire où ils étaient amarrés et transportés à Douarnenez où ils sont depuis (...) ».

³⁴ Arch. dép. Finistère, B 4344, *La Françoise* (1733). Interrogatoire, 29 décembre 1733.

Bien qu'au XVIII^e siècle les naufrages touchent principalement les gens de mer (et les soldats embarqués dans la Marine royale), ces derniers n'en sont pourtant pas les seules victimes. Les passagers embarqués, hommes et femmes, qui pour diverses raisons, commerce, voyages, simple amusement³⁵, se retrouvent à bord totalement démunis face à la précipitation des événements. Leur inexpérience de la mer et des manœuvres d'un navire, particulièrement en pleine tempête, les rendent encore plus vulnérables, et ce, avant même que le bâtiment ne se soit brisé. Le tumulte qui précède le naufrage engendre communément à bord une désorganisation complète. Lorsque les différents éléments des agrès et des appareils du navire viennent à rompre, que la cargaison en vient à se désarrimer, le pont du navire peut se transformer en un piège mortel comme pour cette passagère sur le *Saint-Denis* en 1743 qui mourut écrasée par une barrique d'eau désarrimée du pont³⁶. Les questions de l'arrimage, de la surcharge du navire face aux conditions météorologiques viennent aggraver encore les conséquences de ce moment cathartique du naufrage. On est loin au XVIII^e siècle des *niveaux d'enfoncement des navires autorisés*, selon les zones de navigation et les saisons, que l'on peut retrouver aujourd'hui sur le franc-bord des navires de commerce ; toutefois, le droit prévoit et organise la possibilité de jeter une partie de la cargaison ou des effets du navire pour alléger le bâtiment et lui permettre de continuer sa route³⁷, notamment pour empêcher le navire de sancir, méthode qui vise à la fois à garantir la sécurité de l'équipage et celle du reste de la cargaison demeurée à bord.

À cette mortalité primaire, résultant du seul accident, s'ajoute une surmortalité intervenant dans les heures et les jours faisant suite au naufrage. Selon la saison, selon les conditions d'accueil, la mortalité peut augmenter de manière significative. Souvent victimes d'hypothermies, de fractures ou d'autres pathologies, les équipages ne sont véritablement saufs que plusieurs heures ou plusieurs jours après l'accident. Encore faut-il que les soins prodigués aux survivants soient adaptés à leurs pathologies. En 1748, lors du naufrage de l'*Aurore*, sur la côte de Penmarch, l'interrogatoire du capitaine indique qu'un des matelots de ce navire de pêche à la morue, Jean Dalençon tombé de la mature lors d'une manœuvre durant la traversée de retour, s'est cassé la jambe. Heureusement rescapé du naufrage, il a pu compter sur la « compétence » d'une fille que l'on dit être entendue à remettre et panser pareils blessés, ce qu'elle a commencé de faire³⁸.

Les blessures produites par un impact mécanique ne sont sans doute pas les plus dangereuses pour la survie des marins dans la phase succédant à l'accident. L'hypothermie s'impose dans les sources comme la cause d'alitement des marins, consécutive à un séjour prolongé dans l'eau. Mathieu Léonard, capitaine de Granville est ainsi décrit comme *un homme gisant au lit malade et cependant saint d'esprit et d'entendement*³⁹ lorsqu'il est interrogé par les officiers de l'amirauté. Le capitaine de ce brigantin, obligé de s'agripper à une partie de la carcasse de son bâtiment brisé à une lieue et demie de la terre, dû couvrir une partie de cette distance à la nage, et ce en plein mois de décembre, avant d'être recueilli sur le rivage. Les prescriptions pour réchauffer les personnes en situation d'hypothermie, outre le

³⁵ Arch. dép. Finistère, B 4347, *La Sally* (1736). Interrogatoire, 26 janvier 1736. « (...) Il y avait de plus à bord le marchand ci-dessus nommé propriétaire des dites marchandises et trois passagers dont deux allaient voir leurs parents à San Sébastien et l'autre s'était embarqué seulement par amusement et par curiosité (...) ».

³⁶ Arch. dép. Finistère, B 4354, *Le Saint-Denis* (1743). Interrogatoire, 18 février 1743. « (...) Celle qui s'est noyée se trouva écrasée par la barrique d'eau qui était sur le pont lorsqu'elle cherchait comme les autres à sa sauver du bâtiment (...) ».

³⁷ *Ordonnance de la Marine...*, op. cit., livre III, titre VIII, *Du Jet et de la Contribution*.

³⁸ Arch. dép. Finistère, B 4359, *L'Aurore* (1748), interrogatoire, 25 décembre 1748.

³⁹ Arch. dép. Finistère, B 4350, *L'Angélique* (1739). Interrogatoire, 8 décembre 1739.

bon sens qui pousse les particuliers à coucher la personne dans un lit près d'un feu, peuvent se retrouver dans des traités abordant les *méthodes pour rappeler les noyés à la vie*⁴⁰.

Avant l'hypothermie, la fatigue extrême résultant d'une lutte acharnée pour la survie est prégnante dans le récit des naufragés. Joseph Chevrier, seul rescapé du navire *La Société*, bâtiment de Traite de retour de Saint-Domingue, déclare ainsi, qu'après que son bâtiment se soit brisé et qu'il ait pu s'accrocher à une planche de bois *il fut jeté à la côte le lendemain au matin sans savoir comment ayant perdu connaissance*⁴¹.

Ces exemples soulignent en creux le rôle joué à terre par ces « sauveteurs des grèves » que sont les habitants du littoral. Conforme en cela aux dispositions de l'Ordonnance de la marine, de la simple charité chrétienne, les naufragés durent souvent leur survie au feu du foyer, aux hardes séchées ou prêtées pour remplacer des vêtements dont les marins se débarrassaient en sautant à l'eau pour ne pas être entravés. Pour les rescapés souffrant de blessures plus graves, l'auberge la plus voisine des lieux de l'accident pouvant aussi servir pour les soins et la convalescence, les malades étant simplement alités et bénéficiant de soins prodigués par de rares chirurgiens⁴², dont les pratiques, telle la saignée, pouvaient affaiblir encore un peu plus des organismes déjà mis à rude épreuve. En cas de nécessité, les blessés les plus graves étaient évacués vers les hôpitaux, notamment celui de Quimper. Lors du naufrage de *La Bonne Union* en 1789, trois matelots furent envoyés à l'hôpital de Sainte-Catherine et l'un d'entre eux y trouva la mort trois jours plus tard⁴³. L'évacuation des blessés n'est pas sans poser de problèmes, ces derniers devant souvent effectuer le trajet entre le lieu du naufrage et l'hôpital dans des conditions difficiles. Ils peuvent même se voir refuser l'accès à un établissement, comme ce fût le cas d'un matelot du *Notre Dame de La Conception* en 1759, qui, essuyant le refus de l'administrateur de l'hôpital de Pont-l'Abbé du se faire accompagner à cheval à Quimper pour pouvoir y être soigné⁴⁴.

Enfin, bien qu'il s'agisse de signes difficiles à percevoir au fil des archives, un autre élément peut encore fragiliser la santé des rescapés. Il s'agit du passage, ou plutôt du retour, à une alimentation solide dans les heures et les jours qui suivent le dénouement de l'accident. Ce phénomène, observé notamment par Alain Bombard⁴⁵ au ^{xx}e siècle transparaît dans les mentions marginales des procès-verbaux où les capitaines se déclarent « indisposés » et hors d'état de se rendre sur les lieux des naufrages⁴⁶. Cette réalimentation solide peut être

⁴⁰ DE VILLIERS, Jacques-François, *Méthodes pour rappeler les noyés à la vie, recueillie des meilleurs auteurs*, Paris, Imprimerie Royale, 1771, p. 6. « (...) On peut encore le réchauffer en le tenant près d'un feu doux et modéré, en lui couvrant le corps de cendres chaudes, produites par la combustion du bois, du charbon de terre, de la tourbe, de la fiente de vache, du varec ou de la soude ; ou avec du sel chaud, du sable chaud, des couvertures de laines chauffées, des peaux d'animaux récemment tués, ou bien anciennes et chauffées, les habits de dessous des assistants et enfin par la chaleur douce de personnes saines couchées dans le même lit que le noyé (...) ».

⁴¹ Arch. dép. Finistère, B 4351, *La Société* (1740). Interrogatoire, 24 septembre 1740.

⁴² MEYER, Jean, « Le personnel médical en Bretagne à la fin du XVIII^e siècle », *Médecins, climat et épidémies à la fin du XVIII^e siècle, Civilisations et Sociétés*, n°29, 1972, p. 173-224. L'auteur y évoque le « désert médical » qu'il qualifie de « sous-développement médical de la Basse-Bretagne » avec seulement trois chirurgiens sur un territoire qui s'étend de Penmarch à la pointe du Raz s'expliquant probablement par l'absence de grands ports, dans lesquels les chirurgiens de marine fournissent un renfort non négligeable.

⁴³ Arch. dép. Finistère, B 4399, *La Bonne Union* (1789). Procès-verbal, 28 mars 1789.

⁴⁴ Arch. dép. Finistère, B 4370, *Notre Dame de La Conception* (1759). Procès-verbal, 17 janvier 1759.

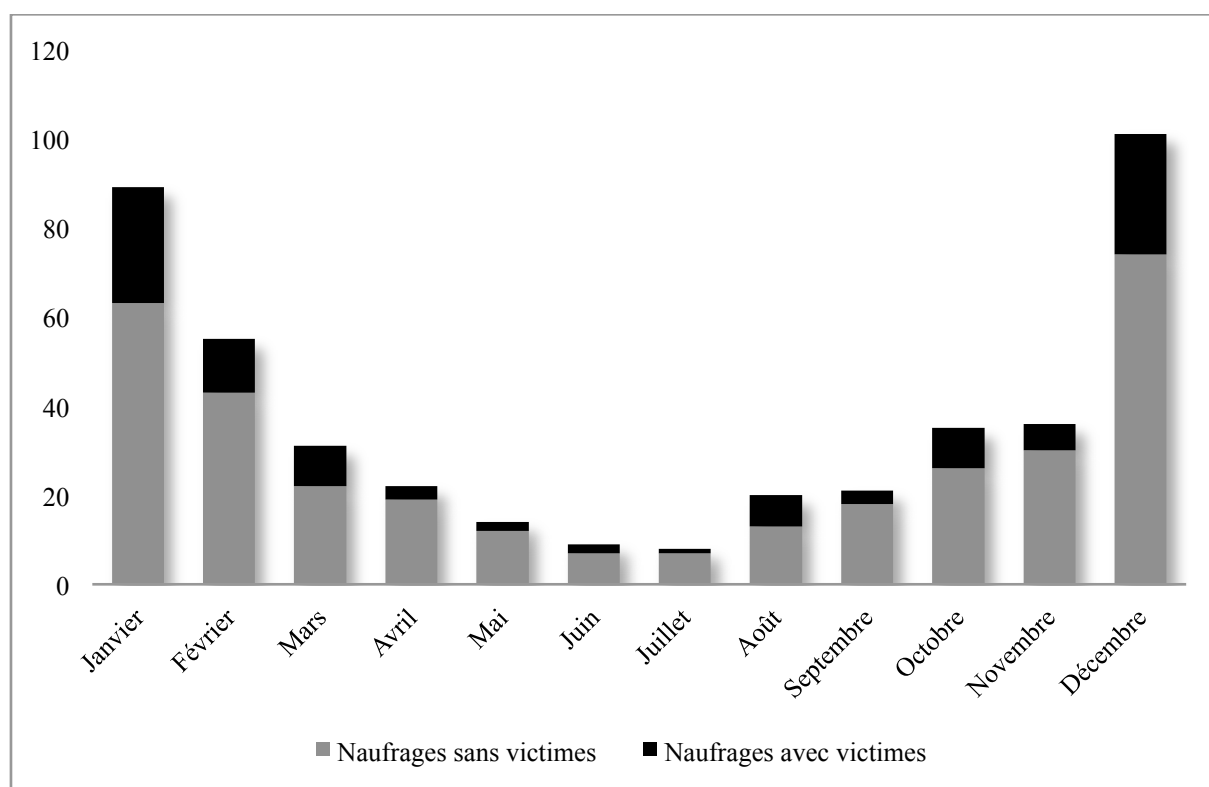
⁴⁵ BOMBARD, Alain, *Naufragé volontaire*, Paris, Éditions de Paris, 1958, p.298-299. « C'est là une circonstance sur laquelle je compte beaucoup pour éviter aux naufragés un premier repas trop rapide et trop abondant qui pourrait leur être mortel. Accepte, ô mon frère, tout ce qui te sera présenté liquide, méfie-toi de tout ce qui est solide : c'est un ennemi certain de ton estomac affaibli. Tu as arraché ta vie à la mer, ne laisses pas la terre te la prendre. Apprends comme moi que le combat contre la faim devient, aussitôt que tu as abordé, une lutte contre la suralimentation ».

⁴⁶ Arch. dép. Finistère, B 4345, *La Reine Esther* (1734), lettre, 7 mars 1734. Le capitaine, Guillaume Martin, dont le navire a fait naufrage sur la côte de Pouldreuzic, après une traversée difficile depuis Saint-Domingue

mentionnée dans les factures envoyées par des aubergistes au greffe de l'amirauté, comprenant outre le logement, des informations sur la nature de la nourriture consommée⁴⁷.

Ce bref panorama permet de montrer que les menaces qui pèsent sur la vie des gens de mer s'exercent sur une durée qui n'est pas uniquement circonscrite à l'accident. Le *temps du naufrage*⁴⁸ comporte un avant et un après, les deux faisant peser une menace sur la vie des gens de mer. Ces différents risques ne s'exercent toutefois pas avec la même intensité selon la période de l'année à laquelle les naufrages ont lieu. Ce sont les mois d'hiver, et principalement les mois de décembre et janvier, qui dessine une cartographie de l'accident maritime et de la mortalité par naufrage.

Figure 1 : Mouvement saisonnier de la mortalité par naufrage dans l'amirauté de Cornouaille au XVIII^e siècle



On retrouve ici une corrélation entre mauvaise saison, récurrence des naufrages et surmortalité. La permanence de la dangerosité de la navigation, traduite par une mortalité significative durable, s'impose tout au long du XVIII^e siècle.

Le classement des victimes selon les fonctions occupées à bord peut être complété par un dénombrement des pertes humaines en fonction du type de navigation. Le tableau suivant

(rationnement des vivres et de l'eau), s'est retiré dans une auberge et indique aux officiers la raison pour laquelle il ne peut concourir au sauvetage de son navire : « si je pouvais sortir dès hier je me serais rendu au bord de la mer, mais malheureusement pour moi je suis détenu ici par une colique des plus violente (...) ». Cette lettre se double d'un certificat délivré par le chirurgien-major du navire, Bernard Feuillez (8 mars 1734).

⁴⁷ Arch. dép. Finistère, B 4349, *Le Mercure* (1738. Facture, 1^{er} décembre 1738. « (...) 24 bouteilles de vin à dix sols la bouteille fait douze livres ; En pain quatre livres ; En beurre et viande, trois livres ; Pour leur coucher et le feu pendant la nuit trois livres douze sols (...) ».

⁴⁸ COINDET, Sylvain, « Le temps du naufrage : une triple vision de l'événement dans l'amirauté de Cornouaille (1720-1790) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, n°117-3, 2010, p. 73-94.

propose une appréciation de la mortalité et donc du risque, en fonction du type d'embarquement.

Tableau 1 – Mortalité et type de navigation⁴⁹

	Nombre de naufrages	Nombre de victimes identifiées	Nombre de victimes estimées	Nombre de marins naufragés estimés	% de victimes
Petit cabotage	165	101	135	926	14,6 %
Grand cabotage	85	93	173	757	22,9 %
Long cours	62	163	234	1097	21,3 %
ND	25	33	133	200	66,5 %
Total	337	390	675	2980	19,5 %

Le long cours et le grand cabotage apparaissent comme les navigations les plus « périlleuses » pour les marins, avec un taux de perte par naufrage qui s'établit au-delà des 20 %, quand le petit cabotage ne dépasse pas les 15 %. Malgré cet écart réel, ces chiffres doivent être relativisés. Tout d'abord, la source utilisée, celle de l'amirauté de Cornouaille, ne peut être considérée comme parfaitement exhaustive. Cette pesée globale du naufrage sur une portion du littoral ne constitue qu'une part d'une plus large réalité. En effet, nombre d'accidents demeurent inconnus des autorités. Qu'il s'agisse de bâtiments périssant corps et biens à quelques lieues du littoral ou de navires plus modestes qui ne font pas l'objet d'une commission d'amirauté, les effets à sauver ne couvrant pas les frais de la procédure. De la même manière, la découverte régulière de cadavres sur les grèves de pêcheurs locaux victimes de noyades, laisse augurer que la petite pêche et le petit cabotage fournissent un contingent important de noyés, tout comme les barques de transport de passagers, dont les naufrages, s'ils n'occupent que peu de place dans l'activité de l'amirauté n'en demeurent pas moins meurtriers. Se pose enfin la question de l'efficacité de l'amirauté dans la connaissance des naufrages ou des navires n'ayant pas ralliés leurs ports de destination. La correspondance entre les différents sièges rend parfois compte de cette difficulté, en témoigne la lettre adressée au Lieutenant Général de l'amirauté de Cornouaille par son homologue rochelais en 1765⁵⁰.

L'analyse sur l'ensemble de la période permet toutefois d'observer une légère inflexion dans la mortalité qui laisserait supposer quelques améliorations dans la prise en compte de

⁴⁹ Il s'agit ici d'une estimation. Le nombre d'hommes d'équipage, le tonnage du navire ne nous sont pas toujours connus, et il faut donc procéder à des estimations en fonction des itinéraires des pavillons ou des types de navires mentionnés dans les procédures.

⁵⁰ Arch. dép. Finistère, B 4375, *Le Saint-Jean* (1764). Lettre, 17 janvier 1765. « (...) Tous nos cœurs répondent à l'effroi pour la perte de plusieurs navires, deux de ce port venant des colonies se sont perdus *Les Deux Amis*, capitaine Dergny, corps et bien et *le Benjamin*, capitaine Aubry venant de la Louisiane a fait côte ; l'on a sauvé la cargaison ainsi que le monde, c'est à l'étranger où ils se sont perdus, il nous manque *l'Amphitryon*, capitaine Le Drun parti de Marseille le 7 novembre dernier. Si vous en apprenez quelque nouvelle, faites-nous part, il m'intéresse infiniment et vous me ferez plaisir de m'instruire des autres avaries s'il y en a du côté de chez vous ».

l'accident par l'ensemble de ses acteurs. Un meilleur accueil réservé aux naufragés à terre, facilité par un contrôle accru des littoraux par les institutions royales et la visite des navires par des « experts » à partir de 1779 qui s'applique à toutes les navigations, fourniraient les éléments tangibles de cette amélioration.

Sauvetage et assistance depuis la terre

Les réactions des populations littorales, des représentants de l'autorité royale face à l'évènement composent, avec la perception de ces attitudes par les équipages naufragés, une peinture de l'accident qui fait contraste avec un supposé « atavisme prédateur » des populations. Ces dernières semblent bien plus enclines, comme l'atteste la lecture des archives, à porter secours aux naufragés qu'à les détrousser⁵¹. Le capitaine du *Mercure* en 1738 peut ainsi déclarer à l'égard des habitants de la paroisse de Plouhinec *qu'il a reçu tous les secours que l'on peut attendre dans un pays bien policé*⁵². Ces secours consistent le plus souvent à donner un refuge aux marins lorsqu'ils arrivent sur la grève⁵³, à leur fournir des hardes⁵⁴ et de la nourriture⁵⁵. Cet accueil favorable se retrouve de manière quasi systématique dans toutes les paroisses littorales de la Cornouaille où, dans l'attente des officiers de l'amirauté, les soins et les secours s'organisent sans qu'il soit besoin de recourir à la moindre contrainte.

Les habitants des paroisses peuvent aussi, toujours à partir du rivage, concourir de manière proactive au sauvetage des équipages. Des cordes lancées vers les naufragés⁵⁶, l'improvisation d'un va-et-vient⁵⁷ furent à l'origine de nombreuses vies sauvées, en attestent les interrogatoires des rescapés où le dévouement des habitants ne manque pas d'être

⁵¹ De la même manière que dans deux naufrages sur trois l'ensemble de l'équipage survit, les deux tiers des bâtiments naufragés dans l'amirauté de Cornouaille ne sont pas pillés, et pour ceux qui le sont, les modalités de ce pillage oscillent entre un pillage de masse et un pillage limité qui n'excluent pas l'assistance aux personnes.

⁵² Arch. dép. Finistère, B 4349, *Le Mercure* (1738). Interrogatoire du capitaine, 2 décembre 1738.

⁵³ Arch. dép. Finistère, B 4335, *La Marguerite* (1723). Interrogatoire du capitaine, 25 décembre 1723. « (...) Qu'il demeura dans son bâtiment jusqu'au jour du lendemain 22 environ quatre heures du matin auquel temps le bâtiment se trouva à sec et vint à terre avec son équipage et ils trouvèrent des habitants à la cote qui les menèrent avec eux pour se chauffer et le jour étant venu il leur survint de l'aide (...) ».

⁵⁴ Arch. dép. Finistère, B 4339, *L'Anne* (1728). Interrogatoire du pilote, 24 janvier 1728. « (...) Répond qu'il a au contraire lieu de s'en louer et qu'en arrivant à terre il fut très bien accueilli par quelques particuliers qui s'y trouvèrent qu'ils firent transporter dans une maison ou on lui fit du feu et à ses compagnons et on leur donna les hardes qu'ils portent actuellement et qu'ils ne sont pas en état de les rendre étant venus à terre tout nus ».

⁵⁵ Arch. dép. Finistère, B 4345, *Le Saint-Florent* (1734). Interrogatoire du capitaine, 6 décembre 1734. « (...) Que le nommé Yves Calloch qui vint à la côte voyant le bâtiment se briser réfugia l'interrogé chez lui et le reste de son équipage, lequel Calloch du village de Saint-Viac en la paroisse de Tréguennec distant du dit naufrage de prêt d'une demi-lieue lui a donné et aux gens sauvés avec lui tous les secours et assistances dont il eut besoin, même jusqu'à les habiller de ses propres hardes et ledit Calloch les a aussi nourri jusqu'à présent (...) ».

⁵⁶ Arch. dép. Finistère, B 4379, *L'Espérance* (1768). Interrogatoire du capitaine, 4 décembre 1768. « (...) Ne pouvant doubler Penmarch il s'est vu forcé par l'impétuosité de la mer et du vent de couper ses mats à une lieue au large étant parmi les brisants et à dix heures du matin il s'est trouvé jeté à la cote où les riverains lui ont sauvé la vie et à son équipage par le moyen de cordes (...) ».

⁵⁷ Arch. dép. Finistère, B 4400, *La Peggy* (1790). Interrogatoire du capitaine, 23 décembre 1790. « (...) Ils n'eurent pour toute ressource que de couper les amarres qui tenaient la chaloupe à l'aide de laquelle ils eurent le bonheur de se sauver sur les rochers qui les entouraient, dénués de tout vêtement, dans un instant le navire et la chaloupe furent brisés en mille morceaux ; ils restèrent sur ce lieu d'horreur jusqu'à six heures du soir, la mer brisant par-dessus eux sans pouvoir être secouru, ils imaginèrent pour se retirer de ce lieu où inévitablement ils eurent perdu la vie, de pratiquer un radeau avec les débris du navire que la mer avait jetés sur les rochers où ils étaient à l'appui duquel et par le secours d'une corde que des âmes charitables qui étaient à terre parvinrent à leur jeter un bout, qu'ils amarrent contre un des rochers et au secours duquel ils eurent le bonheur d'atteindre la terre (...) ».

fréquemment souligné. Un matelot du *Friendship* en 1750 affirme ainsi que sans l'aide des riverains d'Audierne *ils auraient tous perdu la vie*⁵⁸.

Limités dans leurs moyens d'intervention et souvent impuissants face au drame qui se déroule devant eux, certains individus n'hésitent pas à prendre des initiatives, qui bien que désespérées, peuvent parfois se révéler payantes. Le guidage des navires depuis la terre en apporte un bon exemple. Devant les officiers de l'amirauté, le capitaine du *Sainte-Claire*, en 1735, observe qu'ayant pris la décision, en accord avec son équipage, de faire un jet, il fut guidé depuis la terre par des signaux prenant la forme de *mouchoirs blancs*⁵⁹. Il ne s'agit pas encore ici d'éviter l'accident, mais d'en limiter au moins les conséquences par le choix d'un lieu d'échouage plus favorable.

Ce genre d'initiatives atteste de l'implication des populations dans un processus d'aide et d'assistance qui se fait en fonction des moyens à leur disposition. Le « simple fait » de se jeter à l'eau, au sens premier du terme, pour secourir des marins au bord de la noyade reflète cette volonté de se porter au-devant du danger⁶⁰. On ne se trouve donc pas en face de populations passives face à l'événement, ou qui ne réagiraient qu'en fonction de leurs intérêts propres et s'adonneraient ainsi au pillage ; mais bien à de réels acteurs, qui par *charité chrétienne*, par *respect des lois de la nature*, par une forme de civisme avant même l'avènement du *citoyen-secours* au XIX^e siècle, concourent par leurs actes à limiter les conséquences matérielles et humaines des naufrages.

De tels actes, confrontés à l'action ou plutôt à l'inaction, des représentants de l'autorité royale invitent même à s'interroger à nouveau sur l'efficacité de l'amirauté en tant en matière d'accueil et d'assistance. L'ensemble du fonds du siège de Quimper consacré aux naufrages ne conserve la trace que d'un seul accident dans lequel les officiers ont pu jouer un rôle proactif et éviter la perte totale d'un bâtiment. En 1786, prévenus qu'un navire, *la Brunette*, se trouvait en perdition dans la baie d'Audierne, ils parvinrent à le guider depuis la terre par des signaux vers un lieu d'échouage plus favorable sur la côte de Plovan⁶¹. Cette « réussite » ne fut rendue possible que par la célérité de la transmission de l'information au siège et la rapidité avec laquelle une commission d'amirauté put se rendre sur les lieux, exception notable, mais exception tout de même !

Si le siège de l'amirauté de Cornouaille établi à Quimper peut paraître éloigné du littoral, l'institution dispose pourtant d'un double réseau installé dans les principaux ports du ressort et au sein de chaque paroisse littorale. Le premier est composé par les *receveurs de l'Amiral*, ou *commis-greffiers*, établis dans les *ports obliques* du ressort. Leurs fonctions relèvent principalement de la perception de droits, au travers d'un enregistrement de différents actes

⁵⁸ Arch. dép. Finistère, B 4361, *Le Friendship* (1750). Interrogatoire d'un matelot, 10 novembre 1750.

⁵⁹ Arch. dép. Finistère, B 4346, *La Sainte-Claire* (1735). Interrogatoire du capitaine, 20 janvier 1735. « (...) Il prit le parti de faire servir une petite voile et suivant les signaux qu'on lui faisait de terre avec des mouchoirs blancs d'y venir ; il prit le parti de couper son câble au deux tiers dehors et de s'échouer à l'endroit de l'anse appelé l'anse des Anglais (...) ».

⁶⁰ Arch. dép. Finistère, B 4359, *L'Hirondelle* (1748). Interrogatoire, 10 avril 1748. « Répond qu'il n'a aucun lieu de se plaindre et qu'au contraire les gens de la côte lui ont fait beaucoup de bien et l'ont aidé à se sauver, le bateau et leur bâtiment où il s'était mis ayant été brisé par les vagues contre les rochers, les gens de la côte se sont jetés à la mer pour le sauver (...) ». Il s'agit ici d'habitants de la paroisse de Plozévet.

⁶¹ Arch. dép. Finistère, B 4396, *La Brunette* (1786). Procès-verbal de descente, 3 décembre 1786. « (...) Sur les midi les vents qui avaient encore ce jour augmenté de violence paraissant sur le point de jeter à la côte le dit navire, on fit de terre les signaux pour lui indiquer l'endroit de la côte le plus propre pour le sauvetage et l'inviter à tacher d'aborder en cas de nécessité d'échouement, mais les câbles n'ayant manqué que vers les trois heures on le vit alors appareiller et faire les manœuvres convenables pour se diriger sur l'indication ci-dessus. Ledit navire ayant aussitôt été jeté à la côte debout à terre on s'empressa de lui donner tous les secours possibles, d'abord pour le sauvetage des gens de l'équipage et ensuite pour la conservation du dit navire (...) ».

nécessaires à la navigation⁶². Ils ont en charge, en matière d'accidents maritimes, la rédaction des inventaires des effets sauvés des naufrages, ainsi que des *épaves* découvertes sur le littoral. Ces attributions au profit du Roi et de l'Amiral engendrent des revenus importants comme l'observe Valin⁶³. Du point de vue du droit, la fonction de commis-greffier se limite donc en matière de naufrage à un rôle fiscal ; le titre consacré au *Receveur* dans l'Ordonnance de la Marine⁶⁴ ne mentionne en effet aucune disposition, aucun encouragement ayant trait à l'assistance aux marins naufragés. Pour autant, les commis-greffiers sont le plus souvent les premiers représentants de l'amirauté à œuvrer au sauvetage des marchandises. Ils sont aussi de manière récurrente, à l'origine de l'avis du naufrage transmis au siège ; et peuvent aller, comme sur l'île de Sein, jusqu'à se substituer à une commission d'officiers, si cette dernière ne peut se rendre sur les lieux du sinistre. Leur répartition dans les principaux ports obliques (voir carte pour l'amirauté de Cornouaille) obéit plus à une géographie du commerce qu'à une prise en compte de la dangerosité des parages où est installé ce « bureau ». Il s'agit avant tout de procurer aux capitaines et maîtres de navires un service, en leur permettant de s'acquitter des différents droits de navigation. Cette obligation se traduit, pour le receveur par des horaires d'ouverture du greffe qui peuvent entraver l'action éventuelle des commis dans ce *temps du naufrage*.

À ce premier maillage relativement large des ports obliques, répond un « quadrillage » théoriquement plus dense des paroisses, constitué par les gardes-côtes⁶⁵. Deux gardes-jurés devaient être désignés chaque année⁶⁶ au sein des paroisses maritimes afin d'assurer le long du littoral une surveillance en matière de naufrages et d'effets naufragés, et d'informer le siège de tout accident. Pourvus d'une commission de l'amirauté, ces gardes-côtes ne sont que peu présents dans les archives et leur désignation annuelle peu suivie par les généraux de paroisse. Aussi n'est-il pas rare que les officiers du siège procèdent à cette nomination lors commissions d'amirauté. Valin ne manque pas d'observer qu'une telle charge n'est que peu convoitée, et que seuls des individus de *second ordre* assurent ces fonctions⁶⁷. De plus, ces hommes, lorsqu'ils sont effectivement nommés, résident, de manière inopportune, dans des villages en retrait du littoral. S'agit-il là d'une géographie propre à ces paroisses où les hameaux se trouveraient à l'abri des outrages de la mer ou une manière d'éloigner ces « surveillants » de leur objet principal ?

Si l'efficacité des différents relais de l'amirauté demeure discutable en matière d'assistance apportée aux naufragés, on peut en revanche mettre en avant le rôle essentiel joué par les recteurs des paroisses, dans toutes les étapes de ce *temps du naufrage*. Souvent à l'origine de l'avis de l'accident envoyé au siège, ils accueillent les naufragés, organisent les premiers secours et les premières opérations de sauvetage des marchandises, servent d'intermédiaires, voir aussi d'interprètes entre les officiers et les populations littorales durant toutes les phases

⁶² VALIN, René-Josué, *Nouveau Commentaire...*, *op. cit.* p. 196. L'auteur indique que le receveur doit théoriquement tenir huit registres : pour les congés, le droit d'ancrage, les droits de lestage et délestage, les feux, tonnes et balises, le produit des naufrages, les amendes et confiscations, les séquestres, le dixième des prises, la recette du droit annuel.

⁶³ VALIN, René-Josué, *Nouveau Commentaire...*, *op. cit.* p. 197.

⁶⁴ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre I, titre VI, *Du Receveur*.

⁶⁵ Ces gardes-jurés ne doivent pas être confondus avec la milice garde-côte qui constitue une mise en défense du littoral par l'utilisation des habitants des paroisses maritimes.

⁶⁶ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre IV, titre IX, *Des Naufrages, Bris et Échouements*, art. III. « Les seigneurs et habitants des paroisses voisines de la mer, incontinent après les naufrages et échouements arrivés le long de leurs territoires, seront tenus d'en avertir les officiers de l'Amirauté dans le détroit de laquelle les paroisses se trouveront assises, et à cet effet commettront au commencement de chacune année, une ou plusieurs personnes pour y veiller, à peine de répondre du pillage qui pourrait arriver ».

⁶⁷ VALIN, René-Josué, *Nouveau Commentaire...*, *op. cit.* p. 590-591.

qui succèdent à l'accident à proprement parler, et s'impliquent en faveur des populations dans le règlement souvent chaotique des états de frais dus aux travailleurs.

Les réactions à terre peuvent donc être analysées sous deux aspects, l'un purement institutionnel, qui permet de voir comment l'amirauté est organisée pour répondre à l'accident maritime, et qui conduit à conclure que l'institution n'est pas en l'état, une « agence de moyens » et l'autre au travers d'un large spectre de réactions individuelles qui démontre une solidarité envers les naufragés et compose un portrait plus laudatif des populations littorales, empreint d'humanité et de dévouement, aux antipodes d'une légende noire des habitants des littoraux bretons, même s'il faut ici nuancer le propos, l'objet de cet article étant de s'intéresser uniquement à la question du sauvetage en mer ou à terre. D'ailleurs, la vision proposée jusqu'ici ne semble couvrir que l'assistance apportée aux naufragés à terre, suggérant une incompatibilité avec le sauvetage en mer, rendu impossible par l'absence de moyens humains et techniques.

Le sauvetage en mer au XVIII^e siècle : un objet historique introuvable ?

Les mots du sauvetage : sauvetage, sauveteur, sauvement...

Bien que le terme de « sauvetage » n'apparaisse dans le *Dictionnaire de l'Académie française* qu'en 1798⁶⁸, l'utilisation du mot est attestée dès 1773 par le *Dictionnaire historique de la langue française*⁶⁹. Il y désigne *l'action de sauver un navire en détresse, ses passagers et plus généralement de sauver quelqu'un d'une situation périlleuse*. Selon cette même source, l'occurrence « sauveteur » n'apparaîtrait quant à elle qu'en 1816.

Les archives proposent néanmoins une utilisation du mot bien antérieure à son « adoubement » par les académiciens du quai Conti. En 1765, évoquant le remorquage d'un navire dans le raz de Sein, un mémoire rédigé au nom des insulaires désigne leur action comme relevant d'un *sauvetage*⁷⁰. Cas d'autant plus éclairant que le terme et son usage sont ici relativement proches de l'acception actuelle, constituant là un des nombreux exemples de l'antériorité de son emploi. Les différents dictionnaires du XVIII^e siècle relèvent pourtant de manière restrictive que le mot désigne la récupération des effets provenant du navire ou de sa cargaison à terre, et non un secours apporté en mer à un bâtiment et à son équipage.

La consultation de plusieurs dictionnaires et encyclopédies, publiés entre 1680 et 1798, année de la publication de la cinquième édition du *Dictionnaire de l'Académie française* précédemment mentionné, permet de déceler dans la langue la lente évolution sémantique de ce terme, aujourd'hui indissociable de l'assistance apportée aux hommes confrontés à un danger. Afin de mieux saisir cette notion, et de mieux cerner sa définition, nous avons également retenu dans notre analyse trois termes corrélatifs : le verbe « sauver » et les mots « sauveur » et « sauvement », tous trois présents au fil des archives dans les procès-verbaux rédigés par les commissions d'amirauté.

⁶⁸ CAILLE, Frédéric, *La figure du Sauveteur...*, op. cit. , p.13.

⁶⁹ REY, Alain (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris, Dictionnaires Le Robert, Nouvelle Édition, 2010, p. 2044.

⁷⁰ Arch. Dép. du Finistère, B 4376, *Le Prince Guillaume* (1765). Mémoire, 26 octobre 1765. « L'on a vu que les insulaires ont eu bien de la peine et qu'ils ont été de beaucoup exposés, qu'ils essuient beaucoup de pertes, ainsi on ne trouve pas excessive une demande de trente mille livres, cette somme répartie entre cent vingt qui ont tous contribué au sauvetage du bâtiment ne donne à chacun que deux cent cinquante livres, faible récompense qui pour secourir autrui se sont eux-mêmes exposés à perdre la vie ».

Le *Dictionnaire Français* (1680)⁷¹ donne au verbe « sauver » le sens de *délivrer de dangers et de peines, garantir de quelque perte. Empêcher de périr. Sauver la vie à quelqu'un. Sauver son âme de martyr*. Cette même définition se retrouve dans le *Dictionnaire universel français et latin* (1771)⁷² où il renvoie à l'action de se sauver d'un péril imminent, mais ne s'applique pas à l'acte de se porter au secours d'autrui. Il faut attendre 1798 donc, pour que le pas soit franchi et que *sauver* rime avec *garantir, tirer du péril, mettre en sûreté* un individu⁷³, bien que le lien avec le monde maritime ne s'établisse que par la mention finale relative au sauvetage, encore une fois, des marchandises d'un navire.

« Sauvement » est, quant à lui, fréquemment employé à contre-emploi. Alors qu'il désigne comme terme de marine, l'arrivée à bon port d'un bâtiment⁷⁴, le mot est utilisé dans les sources pour la récupération des effets et des marchandises échoués sur le rivage, par des particuliers employés à la journée par l'amirauté. Ces hommes et ces femmes ne sont d'ailleurs pas désignés par le droit comme des « sauveteurs », mais comme des « travailleurs »⁷⁵, employés au « sauvement » ou au « sauvetage ». C'est ce sens que l'on retrouve dans le *Dictionnaire universel français latin*⁷⁶.

Enfin, « Sauveur », dérivé ancien de « sauveteur », désignerait quant à lui les individus qui ont œuvré à la récupération des marchandises et des effets du navire⁷⁷. On y retrouve toutefois une transposition de l'acte de « sauver en mer », par le fait de repêcher des biens à la dérive. Proche par sa définition de la notion de « sauvetage », son emploi reste limité dans les archives, « sauveteur » étant utilisé dès le début du XVIII^e siècle pour désigner ces « inventeurs ».

Les définitions de ces différentes sources imprimées font prioritairement référence au processus de récupération du navire et de sa cargaison, processus qui se déroule principalement sur le rivage et non en mer. Il n'est donc pas étonnant que les marins rejetés sur le littoral n'aient que peu de place dans ces définitions. Cette place du « naufragé », dans les mots comme dans les faits, se réduit à la portion congrue, le malheureux ne « surnageant » qu'à titre d'exemple final et sous le vocable de *malheureux naufragés* dans la définition donnée par le *Dictionnaire de l'Académie française* en 1798⁷⁸.

Cette difficulté à appréhender le sauvetage de manière livresque a été soulignée par André Zysberg lorsqu'il s'est intéressé au discours sur le naufrage. Prenant comme démarche l'analyse des titres des imprimés français du Catalogue général de la Bibliothèque nationale

⁷¹ RICHELET, Pierre, *Dictionnaire français*, Genève, J.H Widerhold, 1680.

⁷² *Dictionnaire universel français et latin*, Paris, Compagnie des libraires associés, 1771. « Avec le pronom personnel, signifie aussi s'échapper, se mettre en sûreté, en liberté. Il s'est sauvé à la nage ou par le Marais ; il s'est sauvé de la bataille, dans les bois à la course ; il s'est sauvé heureusement de prison ».

⁷³ *Dictionnaire de l'Académie française*, Paris, Smits, 1798. « Garantir, tirer du péril, mettre en sûreté. Il a sauvé la ville, sauvé son pays. Je l'ai sauvé entre les mains des ennemis. Sauver de la corde, de la famille, de la misère. Le vaisseau a échoué, on en a sauvé les marchandises ».

⁷⁴ *Dictionnaire universel français et latin*, Paris, Compagnie des libraires associés, 1771. « Terme de commerce de mer. On dit qu'un vaisseau marchand est arrivé en bon sauvement, salva et incolumis, pour dire, qu'il est arrivé à bon port, sans aucun accident ».

⁷⁵ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre IV, titre IX, art. VIII.

⁷⁶ *Dictionnaire universel...*, *op. cit.*, « Sauvement : terme de Marine, qui se dit de l'action, par laquelle on sauve les marchandises après un naufrage, ou de celles qu'on trouve après les avoir jetées ».

⁷⁷ *Dictionnaire universel français et latin*, *op. cit.*, « Sauveurs : en termes de marine, se dit de ceux qui ont sauvé ou pêché les marchandises perdues en mer, soit par le naufrage, soit par le jet arrivé pendant la tempête, auxquels appartient le tiers ».

⁷⁸ *Dictionnaire de l'Académie française*, *op. cit.*, « Qui se dit des vaisseaux, effets et marchandises qui ont péri par un naufrage, soit qu'ils aient été retirés de la mer, soit qu'il ait été impossible de le sauver. Vaisseau naufragé. Effets naufragés. On le dit aussi des hommes. Malheureux naufragés ».

de France⁷⁹, il y a constaté pour l'Ancien Régime, une absence de titres traitant du sauvetage à deux exceptions près⁸⁰. L'une d'elles, un traité scientifique présentant un gilet de sauvetage en liège datant de 1741⁸¹ ne trouve semble-t-il aucune application à bord des navires ! L'auteur ne manque pourtant pas d'insister sur le double intérêt de l'invention qu'il s'attribue et que l'on retrouve dans le sous-titre de son traité : *Invention à l'aide laquelle on peut toujours se sauver du Naufrage ; et en cas de besoin, faire passer les plus larges rivières à des Armées entières*.

L'aspect économique de la catastrophe, par la perte du bâtiment, de sa cargaison semble constituer dans la langue française, la définition première du sauvetage laissant à la marge les marins composant l'équipage.

La place des marins naufragés dans la législation

Cette approche purement lexicale du sauvetage rend également compte d'une réalité qui se retrouve dans les sources, celle de la difficulté même de porter assistance en mer à un bâtiment et à un équipage en péril. Ces interventions ne peuvent donc relever que d'un acte spontané qui n'est que très faiblement encadré juridiquement. Seules quelques incitations, puisées dans les sentiments humains et chrétiens pouvaient servir de viatique aux équipages avant l'Ordonnance de la Marine selon Valin⁸².

Pour autant, l'Ordonnance de Colbert ne ménage qu'une place limitée aux naufragés. La principale disposition, contenue dans l'article deux du titre consacré aux *Naufrages, bris et échouements* ne fait, là encore, qu'inciter toute personne témoin d'un naufrage à se porter au secours des marins, prévoyant la peine de mort pour ceux qui auraient attenté à leurs vies⁸³.

Des quarante-cinq articles que compte ce titre, seuls sept abordent de fait, le sort réservé aux naufragés. L'article premier, sous la forme d'une déclaration d'intention, met sous la protection du Roi tout navire, chargement et équipage qui viendrait à faire naufrage dans l'étendue du Royaume⁸⁴. Il est intéressant de noter l'ordre dans lequel est attribuée cette protection, les marins fermant la marche de ce triptyque. Cette « garantie » se double, comme précédemment indiquée, d'une exhortation à porter assistance aux marins en danger. Faisant le pendant de ces deux prescriptions qui consacrent une « protection de papier » aux marins survivants, cinq autres articles règlent la question de l'inhumation des cadavres retrouvés sur le littoral ou en mer⁸⁵.

Il s'agit avant tout pour l'amirauté de s'assurer que les marins soient bien *catholiques, apostoliques et romains* selon la formule consacrée, pour pouvoir procéder à une inhumation dans le cimetière paroissial le plus proche (art. XXXIV). Pour les autres, essentiellement

⁷⁹ ZYSBERG, André, « Naufrages, épaves et sauvetages maritimes au miroir des titres d'imprimés français (1660-1969) », in Christian BUCHET et Claude THOMASSET (dir.), *Le Naufrage*, Actes du colloque tenu à l'Institut Catholique de Paris, Paris, Honoré-Champion Editeur, 1999, p. 179-192.

⁸⁰ *Ibidem*, p. 187.

⁸¹ BACHSTROM, Jean-Frédéric, *L'Art de nager*, Amsterdam, chez Zacharie Chatelain, 1741, 70 p.

⁸² VALIN, René-Josué, *Nouveau Commentaire...*, *op. cit.*, livre IV, titre IX, art. II. « L'obligation de fournir les secours convenables en pareil cas, puisée dans les sentiments de la nature, indépendamment même de la charité chrétienne, avait déjà été recommandée assez inutilement plusieurs fois ».

⁸³ *Ordonnance de la Marine...*, *op.cit.*, livre IV, titre IX, art. II. « 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 vie et biens, soient punis de mort, sans qu'il leur puisse n'être accordé aucune grâce, laquelle dès à présent nous avons déclarée nulle, et défendons à tous juges de n'y avoir aucun égard ».

⁸⁴ *Ibidem*, livre IV, titre IX, art. I. « Déclarons que nous avons mis et mettrons sous notre protection et sauvegarde, les vaisseaux, leurs équipages et chargements qui auront été jetés par la tempête sur les côtes de notre Royaume, ou qui autrement y auront échoué, et généralement tout ce qui sera échappé du naufrage ».

⁸⁵ *Ibidem*, livre IV, titre IX, Articles XXXII, XXXIII, XXXIV, XXXV & XXXVI.

protestants, la grève joignant le lieu du naufrage servait de lieu de sépulture⁸⁶ sans autre forme de cérémonie. Afin d'inciter les habitants des littoraux à mettre hors des outrages de la mer ces cadavres, leurs hardes étaient octroyées aux « inventeurs » comme dédommagement (art. XXXII & XXXV), avec toutefois l'interdiction de s'emparer des autres effets retrouvés sur les dépouilles (art. XXXII & XXXVI). Il revenait aux officiers de l'amirauté de faire procéder à la *visite* des cadavres (art. XXXIII) afin de déterminer les causes de la mort et d'autoriser une inhumation quelle qu'elle fût. Pour ce faire, les commissions nommaient deux *chirurgiens* qui réalisaient une *visite du cadavre*, au terme de laquelle un compte-rendu détaillé indiquant le plus souvent la noyade comme cause probable du décès était transmis au siège de l'amirauté.

Bien que ces dispositions soient claires, leur application pouvait poser un certain nombre de problèmes, principalement en ce qui concerne les règles d'inhumation. La détermination de la confession d'un marin décédé tenant parfois à peu de choses, notamment lorsque l'ensemble de l'équipage avait péri et qu'il ne restait aucun témoin ou aucun document pour attester de la foi des dépouilles. Les indices collectés sur les corps permettaient alors de fixer la décision. Des chapelets retrouvés dans les poches des marins⁸⁷ ou le tatouage d'une croix⁸⁸ sur un bras pouvaient suffire à garantir une sépulture chrétienne aux naufragés.

Le droit maritime au XVIII^e siècle, au travers de l'Ordonnance de la Marine, n'envisage les équipages naufragés que sous deux modalités : la survie, indemne, ou le décès. Aucune mention n'y est faite quant aux dispositions à prendre pour l'hébergement des rescapés, les soins à leur prodiguer. Le texte se borne à une lecture juridique de l'événement qui correspond à la réalité de l'accident maritime. C'est en effet dans la phase qui succède au naufrage que s'opère l'action de l'amirauté. Et en la matière, ce sont principalement les effets du navire et de la cargaison que retient le droit et qui accaparent l'institution et ses officiers ; les équipages étant congédiés une fois leurs déclarations prises, afin de justifier des causes précises de l'accident à l'exception du capitaine, représentant de l'armateur et des marchands-chargeurs.

Cette mise à l'index des équipages par le droit peut aussi parfois, se retrouver au détour d'une archive, dans le discours tenu par un armateur à la suite de la perte de son bâtiment. Le fond de l'amirauté de Nantes conserve un mémoire qui illustre, peut-être de manière caricaturale, un manque de considérations pour les marins naufragés et leurs veuves en de pareilles circonstances. De ce navire de Traite déjà évoqué, *La Société*, naufragé à la pointe de Penmarch en 1740⁸⁹, seul un marin eut la vie sauve. Les familles du reste de l'équipage tentèrent de réclamer, mais en vain, le paiement des *loyers* des marins. Répondant à cette demande, l'armateur, Jacques La Brouillère, tenant à faire valoir ses droits, présente la situation des marins et de leurs familles de la manière suivante :

« Le généreux avocat qui a entrepris dans cette cause de soutenir gratuitement les intérêts de la veuve et de l'orphelin s'attendrit un peu trop sur le malheur des matelots infortunés ; il ne reconnaît ni milieu, ni tempérament. Il voudrait dans la ferveur de son zèle, trouver dans la loi naturelle, dans la coutume et dans l'ordonnance des décisions qui l'autorisassent à leur sacrifier non seulement les malheureux restes

⁸⁶ Cette pratique est encore aujourd'hui à l'origine de la découverte d'ossements enterrés sur les littoraux et dont les analyses révèlent bien souvent une origine datant de l'époque moderne.

⁸⁷ Arch. Dép. Finistère, B 4353, navire inconnu (1742). Interrogatoire, 16 octobre 1742. « (...) Qu'à mesure que lesdits cadavres sont venus à terre il les a fait fouiller en présence du procureur terrien de Camaret, et qu'on n'a rien trouvé sur eux si ce n'est trois livres quatre sols et un bonnet de laine sur l'un d'eux, et trois petits chapelets sur trois des autres, lesquels chapelets il leur a laissés sur leurs cadavres ».

⁸⁸ Arch. Dép. du Finistère, B 4362, *La Providence* (1751). Procès-verbal de descente, 5 août 1751. « (...) ledit pilote nous a fait entendre que ledit passager était catholique apostolique et romain et que nous avons nous-mêmes remarqué qu'il avait sur le bras droit la marque d'un crucifix nous avons ordonné au recteur ou curé de l'inhumer en terre sainte (...) ».

⁸⁹ Arch. Dép. Finistère, B 4351, *La Société* (1740).

de la marchandise périée, mais encore les autres biens du marchand (...). Il ne considère pas sans doute, que comme cent mille matelots ne pourront jamais donner un Jacques Cœur à l'État, et qu'un seul Jacques Cœur y fera naître, et à coup sûr y formera plusieurs milliers de matelots ; par cette raison, le négociant mérite plus de ménagement qu'un matelot »⁹⁰.

Si marchandises et navires focalisent l'attention du législateur, laissant les équipages à la marge, le droit effectue aussi une distinction précise sur le statut des effets et des marchandises selon le lieu de leur récupération et les modalités de celle-ci.

Le statut des effets sauvés

Le sauvetage des effets en mer

Le droit distingue deux statuts pour les effets sauvés. Le premier concerne les vaisseaux et marchandises échoués, dont la récupération s'opère sur le littoral sous la direction des officiers d'amirauté, les propriétaires devant s'acquitter des frais engagés pour recouvrer leurs biens dans un délai d'un an à compter du sinistre⁹¹. Il s'agit ici d'un *sauvetage à terre* effectué par des travailleurs sous la conduite des officiers d'amirauté comme nous l'avons déjà indiqué.

Le second statut se rapporte à ces mêmes effets lorsqu'ils sont retrouvés en pleine mer. Une part correspondant au tiers de la valeur, en nature ou en espèce, est alors accordée aux « inventeurs »⁹². Bien que l'Ordonnance de Colbert ne parle que d'effets, cette disposition s'étend, comme le souligne Valin, aux navires retrouvés en mer sans équipage⁹³.

Il ne s'agit donc pas seulement de quelques reliefs de navires ou d'éléments disparates d'une cargaison qui tombent sous cette jurisprudence, mais bien de navires, parfois intacts, dont la valeur globale (navire et cargaison) peut excéder plusieurs dizaines de milliers de livres tournois et constituer pour les armateurs, les marchands et leurs assureurs ainsi que les sauveteurs, un enjeu économique et financier, pour lequel l'amirauté se doit de rendre un arbitrage juridique conforme, en théorie, au droit maritime.

Cette disposition incitative, qui s'impose progressivement au XVIII^e siècle en lieu et place du pillage⁹⁴, n'est toutefois pas nouvelle et se retrouve dans une législation qui, bien que plus ancienne, est paradoxalement plus précise, plus restrictive pourrait-on dire. Étienne Cleirac rappelle ainsi que les *Rôles d'Oléron* faisaient varier cet intéressement en fonction de la profondeur à laquelle s'effectuait le sauvetage évoquant des *plongeurs et des sauveurs*⁹⁵.

C'est dans ce cadre juridique que les pêcheurs de l'île de Sein en 1754, retrouvant en pleine mer un navire anglais de 200 tonneaux, *Le Britannia*, avec à son bord trois cadavres,

⁹⁰ Arch. Dép. Loire-Atlantique, B 13165. Mémoire, 1742.

⁹¹ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre IV, titre IX, art. XXIV.

⁹² *Ibidem*, livre IV, titre IX, art. XXVII. « Si toutefois les effets naufragés ont été trouvés en pleine mer, ou tirés de son fond, la troisième partie en sera délivrée incessamment et sans frais, en espèce ou en deniers, à ceux qui les auront sauvés, et les deux autres tiers seront déposés pour être rendus aux propriétaires, s'ils les réclament dans le temps ci-dessus ; après lequel ils seront partagés également entre nous et l'Amiral, les frais de justice préalablement pris sur les deux tiers ».

⁹³ VALIN, René-Josué, *Nouveau Commentaire...*, *op. cit.*, p. 636. « 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 (...) ».

⁹⁴ 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*, n° 113-1, 2006, p. 87-109.

⁹⁵ CLEIRAC, Étienne, *Les Us et Coutumes de la Mer*, Rouen, chez Jean Berthelin, 1671, p. 17. « (...) que par ce droit soit adjugé aux plongeurs et sauveurs, la moitié, le tiers ou le dixième des choses sauvées, et ce suivant la profondeur de l'eau qu'elles sont pêchées, de quinze, de huit ou d'une coudée : comme aussi le dixième pour le droit de trouvaille sur le rivage, et le quint à celui qui se sauvant, porte et sauve quelque pièce avec lui ».

mais abandonné par le reste de l'équipage, parvinrent à le remorquer dans leur île et obtinrent de l'amirauté le tiers en nature de la valeur de ce bâtiment au titre de l'article XXVII⁹⁶.

Ce « sauvetage profitable » correspond en tout point aux attentes de ces communautés littorales ou insulaires. Un mode de paiement proportionné, quasi immédiat, qui, si on le compare à celui utilisé pour les opérations de récupération à terre, basé sur le principe de la réquisition et d'un salaire fixe, quelque soit la nature des objets retirés du rivage, se révèle être un outil efficace pour la préservation des intérêts des négociants et des armateurs, notamment par la diminution induite de l'ampleur des pillages. L'île de Sein en fournit le parfait exemple passant d'une situation de pillage systématique à un sauvetage rémunéré encouragé par les institutions.

La possibilité pour les « inventeurs » de choisir le type de gratification, *en nature ou en deniers*, voir d'opter pour un panachage correspondant au mieux de leurs intérêts vient encore ajouter à l'attrait du dispositif. En 1786, le remorquage d'une galiote hollandaise de 120 tonneaux, retrouvée sans équipage dans la baie de Camaret donne lieu à cette obtention de la troisième part du navire et de sa cargaison. Au terme de la procédure, les sauveteurs demandèrent et obtinrent *leur tiers*, tout en faisant le choix de toucher en nature les éléments qui pouvaient être divisés, principalement les marchandises, et en espèce, au terme d'une vente aux enchères, le produit de l'adjudication de la coque⁹⁷.

Bien qu'avantageuse et incitative pour les acteurs de ce sauvetage en mer, une limite juridique en amoindrit les effets. Dans le cas où les sauveteurs se portent au secours de navires dont l'équipage est demeuré à bord, même si ce dernier est réduit au rang de spectateur, il conserve pourtant juridiquement la maîtrise du navire et dès lors, l'article XXVII ne joue plus en leur faveur. Lors du sauvetage du *Prince Guillaume*⁹⁸ en 1765 dans le Raz de Sein, le bâtiment, désarmé, sans gouvernail et sans aucune possibilité de continuer sa route fut remorqué par neuf chaloupes de pêche de l'île de Sein. L'équipage demeuré à bord voulut dans un premier temps quitter le navire, voyant les pêcheurs s'éloigner pour aller chercher un renfort en hommes et en matériel. Laissant quelques matelots à bord dans cet intervalle en réponse à une demande pressante du capitaine, les sauveteurs parvinrent finalement à remorquer le bâtiment de 200 tonneaux vers le port de Douarnenez. Dans la requête formulée au nom des insulaires, les habitants de l'île de Sein, connaissant parfaitement la disposition de l'Ordonnance de la Marine, ne demandèrent pas formellement le tiers de la valeur du bâtiment et de sa cargaison, mais une « récompense » de trente mille livres, qui dans les faits correspondait peu ou prou à cette troisième part. Le mémoire, probablement rédigé par un négociant du port breton, insiste sur les difficultés de l'opération et le péril évident dans lequel se trouvait l'équipage secouru, cette récompense devant correspondre aux pertes subies durant les trois jours qu'ont duré le sauvetage et l'impossibilité dans laquelle ils se trouvèrent de pratiquer une pêche dont ils ne manquent pas de souligner le profit potentiel⁹⁹. La décision de l'amirauté se borne pourtant à une stricte application du droit, par l'octroi au titre des frais de sauvetage d'une somme de sept cent vingt livres, correspondant à un salaire journalier de

⁹⁶ Arch. Dép. Finistère, B 4365, *Le Britannia* (1754). Lettre du recteur de l'île de Sein, 26 mars 1754. « (...) je vous prie de faire en sorte que les pauvres insulaires qui n'ont et ne connaissent aucun protecteur que vous aient leur tiers en espèce qui leur est légitimement dû dans cette occasion (...) ».

⁹⁷ Arch. dép. Finistère, B 4396, *Le Saint-Antoine* (1786). Procès-verbal de descente, 22 janvier 1786.

⁹⁸ Arch. dép. Finistère, B 4376, *Le Prince Guillaume* (1765).

⁹⁹ *Ibidem*, mémoire du 6 octobre 1765. « Non seulement les insulaires ont eu de la fatigue et de la peine, non seulement ils ont été exposés à perdre la vie, ils essuient outre cela une perte pour eux considérable. Ils font la pêche du turbot, de la raie, du congre et autres poissons de différentes espèces qu'ils vont vendre à Brest, Landerneau et ailleurs et souvent en rapporte et bon (sic) argent. Cent francs vingt écus sont des prix communs pour une batelée, mais quelquefois ils en retirent cinquante, cent écus et davantage. Voilà une semaine perdue ».

quarante sols par marin et par jour. Cette somme comprend également un accord portant sur la récupération d'une ancre pour un montant de cent vingt livres.

La question des modalités de l'intéressement est ici cruciale, puisque le système est bâti sur la préservation des intérêts de l'armateur et des marchands. Or, tant que l'équipage demeure à bord, il reste, au moins en théorie, maître de son bâtiment, quel que soit le risque encouru pour se porter à son secours. Une lecture plus attentive de l'Ordonnance de la Marine, en dehors du titre consacré aux *Naufrages, bris et échouements*, permet pourtant de trouver un article permettant de ne pas transformer cet acte de courage, ce sauvetage en mer en un « sauvetage amer ». Il s'agit d'une disposition sise dans le titre consacré aux *pilotes-lamaneurs et locmans* :

« Ne pourront les lamaneurs et mariniers exiger plus grande somme que celles portées au règlement, sous peine de punition corporelle, si ce n'est en temps de tourmente et de péril évident ; auquel cas leur sera fait taxe particulière par les officiers de l'amirauté, de l'avis de deux marchands, eu égard au travail qu'ils auront fait et au danger qu'ils auront couru »¹⁰⁰.

Dans le ressort de l'amirauté de Cornouaille, ce dispositif ne semble avoir été utilisé qu'une seule fois, en 1753, lors du naufrage de *La Sainte Barbe* au large de la paroisse de Plogoff¹⁰¹. Faisant l'objet d'une demande au titre de l'article XXVII, le capitaine en vint à contester cette requête en indiquant que, s'il ne se trouvait plus à bord du navire, le sauvetage avait été effectué en sa présence, ce qui lui fit obtenir gain de cause, les sauveteurs se voyant déboutés y compris au titre de l'article III également invoqué et qui aurait pu constituer pourtant, une forme de majoration de leur rémunération.

Les décisions rendues par l'amirauté à la réquisition du procureur du Roi ne rendent donc pas toujours justice aux efforts consentis et aux risques pris pour se porter au-devant du danger. Il est pourtant fréquent de retrouver dans les demandes des sauveteurs des observations sur le rôle essentiel joué par eux dans cette sécurité maritime embryonnaire. Dans le cas précédemment évoqué du *Prince Guillaume* la teneur du préambule du mémoire adressé à l'amirauté au nom des insulaires souligne que *loin d'attenter à la vie de mariniers qu'ils voient en péril évident, ils se sont exposés eux et leurs bateaux pour leur porter un prompt secours*¹⁰². Quelle meilleure définition pour le sauvetage en mer que celle-ci !

La récupération des effets immergés

Bien que l'Ordonnance de la Marine traite des effets naufragés retrouvés en mer, elle comporte une lacune essentielle ayant trait à la question des marchandises et des navires immergés. Le droit ne prévoit en effet qu'un sauvetage immédiat, le plus souvent effectué sur le littoral et non en mer, sans qu'il existe, semble-t-il de dispositif incitatif pour le relèvement d'épaves submergées ou la récupération de cargaisons de valeur. Il faut attendre la déclaration du Roi du 17 juin 1735¹⁰³ concernant les naufrages maritimes pour voir la mise en place d'un dispositif propre à encourager les entreprises de renflouement. Cette déclaration prévoit qu'au-delà d'un délai de six mois après le naufrage, des permissions seront accordées sous forme de brevets par lesquels les inventeurs se verront gratifier des huit dixièmes de leurs

¹⁰⁰ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre IV, titre III, art. XIII.

¹⁰¹ Arch. dép. Finistère, B 4364, *La Sainte-Barbe* (1753).

¹⁰² Arch. dép. Finistère, B 4376, *Le Prince Guillaume*. Mémoire, 26 octobre 1765.

¹⁰³ VALIN, René-Josué, *Nouveau Commentaire...*, *op. cit.*, p. 636. Le procureur de l'amirauté de La Rochelle reproduit dans sa jurisprudence cette « Déclaration du Roi concernant les naufrages maritimes, donnée à Versailles le 15 juin 1735 ».

découvertes, les deux autres parties revenant à l'Amiral et au Roi, ces derniers pouvant même aller jusqu'à renoncer à ce droit pour rendre l'entreprise encore plus stimulante.

Cette lacune en matière d'épaves immergées n'est pourtant pas totale puisqu'une disposition du texte de 1681, relative à la récupération des ancres, admet cette logique, celle d'un acte technique pour lequel les inventeurs perçoivent une rémunération conséquente. L'article XXVIII, qui fait suite à celui consacré à la gratification du tiers, englobe les ancres et les mouillages, et octroie pour les ancres remontées et non réclamées dans un délai de deux mois une cession complète à l'inventeur¹⁰⁴. En cas de réclamation, l'ancre était rendue à son propriétaire contre le paiement du tiers de la valeur de la chose repêchée. Cette règle rend compte d'une réalité, celle de la nécessité de débarrasser les rades et havres de mouillages abandonnés et qui peuvent se révéler dangereux pour les navires. On retrouve la même disposition, mais sans intéressement cette fois dans l'obligation qui est faite aux pilotes-lamaneurs de procéder à ce « curage des rades »¹⁰⁵. Peut-être faut-il y voir également la nécessité de remettre sur un marché de l'occasion ces ancres, et d'alimenter ainsi les demandes des capitaines et maîtres de navires pour remplacer les mouillages perdus. Cette supposition est étayée par l'intérêt que semblent porter certains maîtres de barques pour cette « pêche aux ancres ». L'amirauté de Vannes en fournit un bon exemple en conservant pour le XVIII^e siècle plusieurs centaines de procédures¹⁰⁶, principalement pour Belle-Île.

L'Ordonnance de la Marine et la déclaration du Roi de 1735 forment l'ossature de dispositifs juridiques incitatifs, qu'il s'agisse d'ancres, de canons, ou de toutes autres marchandises immergées, afin d'éviter une perte totale. Les moyens à mettre en œuvre suggèrent une maîtrise technique, des moyens, que ne possèdent pourtant pas les différentes amirautés du littoral français. C'est pourquoi il n'est plus question ici de réquisition, à l'image de ce qui se pratique à terre avec les populations littorales, mais plutôt d'une contractualisation entre deux parties, dont on trouve parfois trace dans les archives¹⁰⁷.

L'organisation du sauvetage en mer comme à terre ménage les intérêts des armateurs et des marchands-chargeurs, tout en incitant les populations du littoral à pratiquer avec leurs moyens propres une forme rudimentaire de sauvetage. Bien que la législation, ne donne à priori, pas matière à interprétation, certaines dispositions ont pourtant pu faire l'objet d'adaptations.

Des formes d'adaptations locales

Pour l'amirauté de Cornouaille, les dispositions de l'article XXVII semblent ainsi s'étendre aux effets retrouvés à proximité du rivage, à condition toutefois, que les inventeurs se soient

¹⁰⁴ *Ordonnance de la Marine...*, *op. cit.*, livre IV, titre IX, art. XXVIII. « Les ancres tirées du fond de la mer, qui ne seront pas réclamées dans deux mois, après la déclaration qui en aura été faite, appartiendront entièrement à ceux qui les auront pêchées ».

¹⁰⁵ *Ibidem*, livre IV, titre III, art. XV. « Enjoignons aux lamaneurs de visiter journellement les rades des lieux où ils seront établis, de lever les ancres qui y auront été laissées et d'en faire vingt-quatre heures après leur déclaration au greffe de l'Amirauté ».

¹⁰⁶ Arch. dép. du Morbihan. 9B 157 à 9B 162. Ce fonds conserve la trace de 527 ancres repêchées principalement par des maîtres de chaloupes de pêche de Belle-Île. La récurrence des découvertes par les mêmes équipages et la teneur de leurs déclarations conduisent à penser qu'il existe bien un marché lucratif, qui permet d'approvisionner les navires de passage ayant eux-mêmes perdu un de leur mouillage.

¹⁰⁷ Arch. dép. Finistère, B 4375, *Le Grand Saint-Pierre* (1764). Ce navire chargé d'ardoise a fait naufrage près de l'île Penfret aux Glénan, sa cargaison d'ardoise reposant sur le fond. Procès-verbal de descente de l'amirauté, 25 janvier 1764. « et à l'égard des ardoises restées dans la coque du bâtiment vu l'état dans lequel le capitaine Cacheux nous l'a déclaré de son avis et sur les réquisitions du substitut nous avons proposé aux bateliers du dit Concarneau d'en entreprendre le sauvetage, et sur ce que la meilleure condition qu'on en a trouvé est d'en avoir le tiers pour droit de sauvetage (...) avons accordés et permis ledit sauvetage à ladite condition de retirer à leur profit le tiers de tout ce qu'ils pourront rapporter des dites pierres (...) ».

« mouillés » pour les récupérer. Il est donc fréquent de retrouver dans les demandes des habitants des paroisses littorales, des indications portant sur les difficultés rencontrées pour repêcher tel ou tel objet. Ils ne manquent jamais de préciser qu'ils se sont immergés dans une eau souvent très froide en hiver pour mettre en sûreté des marchandises promises à la dérive des flots¹⁰⁸. Cette confusion juridique sur la nature du sauvetage est pourtant dénoncée par Valin lorsqu'il précise que cette rémunération ne peut se concevoir que pour des effets trouvés en pleine mer et dont la récupération n'a pas obéi à un ordre de l'amirauté¹⁰⁹. Ils donnent ici deux prescriptions complémentaires en excluant d'une part les riverains ramassant sur le bord de l'eau des effets naufragés et d'autre part toute forme de collecte en mer qui obéirait à un ordre de l'amirauté ou s'effectuerait durant la descente des officiers du siège et qui, ne saurait donner lieu à aucune rétribution, autre que les frais de sauvetage.

Cette confusion, dénoncée par le procureur du Roi de l'amirauté de La Rochelle que fut René-Josué Valin, n'en est pourtant pas une. Pour l'amirauté de Cornouaille, les sources abondent qui rendent compte d'un aménagement de la règle de droit. Ainsi, en 1778, lors du naufrage du *Hocq* sur l'île de Sein, une note du greffier de l'amirauté, retrouvée dans un procès-verbal affirme explicitement que le siège de Quimper se montre dès plus tolérant sur cette question des effets naufragés, justifiant cet aménagement par *une ancienne coutume* et le fait que les marins de l'île de Sein assurent *la sûreté de la navigation dans cette mer orageuse* que constitue le passage du Raz¹¹⁰. Bien que l'argument ici soulevé fasse référence implicitement aux écueils de la chaussée de l'île de Sein, qui s'étend sur près de vingt-cinq kilomètres, et insiste sur le fait qu'il est plus aisé de récupérer les effets en mer que sur ces rochers, il n'en reste pas moins que cette tolérance s'étend également à l'île elle-même. Il faut attendre 1789 et les requêtes de deux armateurs pour voir cette « coutume » abolie et revenir à une application conforme au droit. Leurs deux navires, *l'Expéditif*¹¹¹ et *l'Antoinette*¹¹² firent naufrage sur la chaussée de l'île de Sein en janvier 1789. Les armateurs, dans la réclamation des effets sauvés ne manquèrent pas de rappeler les limites de l'article XXVII en soulevant une objection dirimante, prenant pour appui les observations de Valin :

« L'article 27 du même titre porte que si les effets naufragés ont été trouvés en pleine mer ou tirés de son fond, la troisième partie en sera délivrée incessamment et sans frais en espèces ou en deniers à ceux qui les auront sauvés. Mais cette disposition de l'Ordonnance de la Marine est susceptible d'une distinction qui est faite par M. Valin sur l'article 27 que l'on vient de citer ; ce commentateur observe qu'il faut prendre garde à ne pas étendre ledit article au-delà de ses bornes, c'est-à-dire ne pas confondre les effets sauvés en pleine mer ou de son fond, hors le cas d'un naufrage connu auquel on travaille actuellement avec ceux qui ont sauvés de la même manière par ordre ou sans ordre à peu de distances du rivage et à la vue des travailleurs. M. Valin ajoute que dans ce dernier cas les sauveteurs n'auront

¹⁰⁸ Arch. dép. du Finistère, B 4344, La Marie (1733). Procès-verbal de descente, 2 janvier 1734. « (...) Lesdits particuliers nous ont dit en l'endroit de la capture qu'ils étaient dans le dessein et faire bien entendu que le tiers leurs en serait délivré ayant sauvé lesdits savons à la mer et s'étant même mis à la mer jusqu'au cou pour en faire le sauvetage de façon que sans eux et les peines qu'ils se sont donnés ils auraient été entièrement perdus (...) ».

¹⁰⁹ VALIN, René-Josué, *Nouveau Commentaire...*, op. cit., p. 635. « Il faut prendre garde de ne pas l'étendre au-delà de ses bornes : c'est-à-dire, comme il a été observé sur l'art. 19 à ne pas confondre les effets sauvés en pleine mer ou tirés de son fond, hors le cas d'un naufrage connu auquel on travaille actuellement, avec ceux qui sont sauvés de la même manière, par ordre ou sans ordre, à peu de distance du rivage, et à vue des travailleurs ».

¹¹⁰ Arch. dép. du Finistère, B 4387, *Le Hocq* (1787). Procès-verbal de descente, 12 février 1778. « Suivant un usage ancien, 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 ».

¹¹¹ Arch. dép. du Finistère. B 4399 (1789).

¹¹² *Ibidem*.

que leurs frais de sauvement suivant la taxe qui en sera faite eu égard à la nature du travail pour la raison qu'il ne s'agit pas dans ce dernier cas d'une chose perdue ou réputée abandonnée comme dans le premier, mais seulement d'un naufrage dont on est occupé à recueillir les restes et les débris »¹¹³.

Malgré cette remise en ordre à la veille de la Révolution, la tolérance manifestée par l'amirauté tout au long du siècle traduit la recherche d'un compromis par une juridiction qui tout en faisant appliquer le droit, doit tenir compte des usages locaux et de ses propres insuffisances en matière d'assistance aux navires et aux équipages. Ce *modus vivendi* a permis de faire décroître puis disparaître les pillages dans cet isolat insulaire¹¹⁴, au point que cet isolement géographique en vienne à constituer à la fin du XVIII^e siècle, selon les autorités, un rempart contre le pillage¹¹⁵ ! Ce basculement se retrouve également dans deux sources livresques distantes de plus d'un siècle. Dubuisson-Aubenay, en 1636, dans son journal de voyage dépeint les insulaires sous les traits d'inquiétants naufrageurs, tirant une partie de leur subsistance des pillages des navires¹¹⁶, alors que Jacques Cambry en 1794, consacre les sénans comme les préfigureurs des sauveteurs en mer du XIX^e siècle¹¹⁷. Profitant de cette libéralité accordée par l'amirauté de Cornouaille, ils ont su s'organiser progressivement au cours du siècle pour se porter au-devant des navires, parvenant ainsi à récupérer plusieurs bâtiments abandonnés dans le raz de Sein, se ménageant des rémunérations substantielles tout en concourant à limiter les pertes financières que représente un naufrage total. Cette transition aboutie à une rupture que Karine Salomé date de 1760, par une *emprise croissante du pouvoir royal et une intégration de la loi par les insulaires qui font preuve d'une connaissance précise*¹¹⁸. Encore tributaire des représentations romantiques du XIX^e siècle, Henri Bourde de la Rogerie en convient lui-même lorsqu'il reconnaît *les bons soins et les bons services qu'ils rendirent aux marins naufragés*¹¹⁹. Cette mutation est aussi soulignée par Alain Cabantous lorsqu'il évoque la soumission des insulaires à la loi après un passé voué au pillage¹²⁰.

Le XVIII^e siècle ne serait donc pas en matière de naufrages le siècle du pillage. Bien qu'il ne faille pas minorer ce phénomène de prédation, le sauvetage en mer, l'assistance aux personnes, sur ou depuis le rivage, tend à s'imposer comme un double antithétique, une autre lecture de l'accident maritime. Faute de moyens techniques, humains et matériels, d'une amirauté qui n'est pas une agence de moyens, l'assistance en mer relève à la fois de la solidarité des gens de mer et d'un droit maritime, qui s'il privilégie le sauvetage des biens sur

¹¹³ Arch. dép. Finistère, B 4399, *L'Expéditif* (1789). Procès-verbal de descente, 12 février 1789.

¹¹⁴ COINDET, Sylvain, « Les naufrages sur l'île de Sein au XVIII^e siècle (...) », *op. cit.*, p. 95.

¹¹⁵ Arch. dép. Finistère, B 4388, *Le Nicolas* (1778). Procès-verbal de descente, 3 décembre 1778. « (...) Considérant d'ailleurs que la commission à l'île des Saints pouvait être différée sans périls le pillage étant presque impossible dans cette île comme dans tous les lieux isolés (...) ».

¹¹⁶ DUBUISSON-AUBENAY, François-Nicolas, *Itinéraire de Bretagne. D'après le manuscrit original de Dubuisson-Aubenay de son voyage en Bretagne en 1636*, Paris, Éditions du Layeur, Tome 1, 2000, p. 216. « L'île de Sain ou de Sizun, en breton (...) est à présent habitée de gens sauvages qui courent sus aux naufragans, vivans de leurs débris et allumans des feux en leur isle, en des lieux de péril pour faire faire naufrages aus passans le raz (...) ».

¹¹⁷ CAMBRY, Jacques, *Voyage dans le Finistère ou état de ce département en 1794 et 1795*, Paris, Imprimerie Librairie du Cercle social, 1799. Tome II, p. 254. « Tous volent au secours des naufragés, à quelque heure de la nuit que le canon fasse un 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 pitié inconnue sur les côtes de la grande terre ».

¹¹⁸ SALOMÉ, Karine, *Les îles bretonnes : une image en construction (1750-1914)*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2003, p. 117.

¹¹⁹ BOURDE DE LA ROGERIE, Henri, *Inventaire sommaire...*, *op. cit.*, p. 81.

¹²⁰ CABANTOUS, Alain, *Les côtes barbares...*, *op. cit.*, p. 226.

celui des personnes, se trouve être suffisamment incitatif pour voir localement se développer des pratiques qui s'apparentent aux prémices d'un sauvetage organisé, où solidarité et intérêt se côtoient.

Au reste, les moyens utilisés pour ce sauvetage ne sont à tout prendre pas si éloignés de ce qui fût mis en place en France dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. Le sauvetage en mer était alors – et l'est toujours - une affaire de professionnels de la mer, bien souvent des pêcheurs, qui par leur connaissance de leur trait de côte et l'utilisation d'embarcations très manœuvrantes, comme le sont les chaloupes de pêche du XVIII^e siècle, parvinrent à se porter au-devant du danger.

Dans un XIX^e siècle où les gens de mer ne sont plus les seuls sur les flots et où l'augmentation du nombre de passagers sur les navires à vapeur aura pour conséquence l'augmentation vertigineuse du nombre des victimes à chaque accident, la figure du *citoyen secourreur*¹²¹ viendra ancrer de manière durable jusqu'à nos jours cette image d'un acte héroïque et désintéressé, déjà présente au fil des archives au XVIII^e siècle et qui perdure dans un sauvetage en mer gratuit pour les hommes, tel que le pratique la SNSM.

¹²¹ CAILLE, Frédéric, « Des médailles contre la violence ? Le sauvetage maritime, les Hospitaliers sauveteurs bretons et l'imagerie civique du dévouement courageux au XIX^e siècle », in Mickaël AUGERON et Mathias TRANCHANT (dir.), *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XII^e-XIX^e siècles)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, p. 376.