



HAL
open science

Faire naufrage au xviii^e siècle sur les côtes languedocienne et roussillonnaise

Léa Tavenne

► **To cite this version:**

Léa Tavenne. Faire naufrage au xviii^e siècle sur les côtes languedocienne et roussillonnaise. Patri-
moines du sud, 2021, 10.4000/pds.6331 . hal-03165572

HAL Id: hal-03165572

<https://hal.science/hal-03165572>

Submitted on 10 Mar 2021

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.



Faire naufrage au XVIII^e siècle sur les côtes languedocienne et roussillonnaise

Shipwreck in the 18th century on the Languedoc and Roussillon coasts

Léa Tavenne



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/pds/6331>

DOI : 10.4000/pds.6331

ISSN : 2494-2782

Éditeur

Conseil régional Occitanie

Référence électronique

Léa Tavenne, « Faire naufrage au XVIII^e siècle sur les côtes languedocienne et roussillonnaise », *Patrimoines du Sud* [En ligne], 13 | 2021, mis en ligne le 01 mars 2021, consulté le 03 mars 2021. URL : <http://journals.openedition.org/pds/6331> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pds.6331>

Ce document a été généré automatiquement le 3 mars 2021.



La revue *Patrimoines du Sud* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Faire naufrage au XVIII^e siècle sur les côtes languedocienne et roussillonnaise

Shipwreck in the 18th century on the Languedoc and Roussillon coasts

Léa Tavenne

NOTE DE L'AUTEUR

Remerciements

Cet article est issu d'une conférence faite à deux voix avec Marie-Pierre Jézégou « Le terrible & redoutable Golfe du Lion : fortunes de mer à l'époque moderne », donnée à Pierresvives, Montpellier, dans le cadre de l'Exposition temporaire « Fortune à bord, Chronique de la *Jeanne Élisabeth* » du musée de l'Éphèbe d'Agde, le 6 décembre 2019. Je remercie vivement Marie-Pierre Jézégou, ingénieure d'études au sein du Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm), pour son accueil et ses conseils qui ont fortement fait avancer mes travaux. Cette contribution est tirée d'une thèse de doctorat en cours de réalisation, débutée en octobre 2019, « Perdu dans la *tempeste*, Les naufrages dans le golfe du Lion comme marqueurs des relations entre l'homme et le milieu à travers les siècles » (titre provisoire). Je remercie la Région Occitanie, l'Université Paul Valéry Montpellier 3, le LabEx ARCHIMEDE, et l'UMR 5140 Archéologie des sociétés méditerranéennes pour leurs soutiens qui permettent à cette recherche de se construire. Merci également à mon directeur de recherche, Benoît Devillers, maître de conférences HDR à l'Université de Montpellier 3, pour me suivre et me guider dans cette traversée. Je remercie Marc Conesa et Patrick Louvier, tous deux également maîtres de conférences à l'UM3, pour les éclairages et les conseils qu'ils apportent à mes recherches. Un dernier grand merci à Marine Jaouen, technicienne de recherche au Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, et Bertrand Ducourau, directeur des Musées et du

Patrimoine d'Agde, pour le travail formidable qu'ils accomplissent autour de la *Jeanne Élisabeth*.

- 1 Les vagues, les rochers, le vent, la nuit, les cris... scènes de films, peintures romantiques ou unes de journaux, les représentations collectives des naufrages ne manquent pas. Il ne s'agira donc pas, dans cet article, d'en donner une nouvelle. Cette communication s'appuiera sur les « traces » des fortunes de mer¹ au XVIII^e siècle sur les côtes languedocienne et roussillonnaise. Si le naufrage du brick suédois la *Jeanne Élisabeth* le 14 novembre 1755 offre un éclairage de ce que pourrait être l'expérience du naufrage, il sera, dans cette recherche, accompagné de 217 autres exemples de bâtiments naufragés au siècle des lumières sur les côtes des provinces du Languedoc et du Roussillon. Ces accidents de mer ont été à l'origine de la production d'écrits administratifs et juridiques qui sont aujourd'hui consultables dans les archives. Ce dépouillement en archives², permet de saisir, au plus près de l'histoire, ce que cela pouvait être de faire naufrage sur ces côtes et à ce siècle. Les questions sont nombreuses : Quels sont les causes des naufrages ? Où fait-on naufrage ? Qui fait naufrage ? Quel est le cadre juridique français sous l'Ancien Régime pour les fortunes de mer ? Les naufrages avaient-ils des conséquences sur les sociétés littorales ? etc. Cet article tentera d'apporter des éclairages nouveaux à ces questions tout en faisant de nombreux parallèles avec le naufrage de la *Jeanne Élisabeth*³.
- 2 Les archives qui concernent les naufrages au XVIII^e siècle se trouvent, en grande partie, dans les fonds d'archives des amirautés provinciales, conservés aux archives départementales. En effet, si avant la seconde moitié du XVII^e siècle les seigneurs locaux, dont les terres allaient jusqu'aux rivages, empiètent très largement sur les pouvoirs royaux notamment avec le « droit de bris »⁴, ces droits seigneuriaux anciens sont remis en question dès la première moitié du XVII^e siècle et disparaissent avec la mise en place de l'*Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681*. Cette loi royale applicable dans tout le royaume s'inscrit dans l'œuvre normative de Colbert et vise à unifier les pratiques littorales et, par conséquent, réduire les marges du royaume⁵. Le titre IX du livre IV « *De la police des ports, côtes, rades et rivages de la mer* » de cette ordonnance s'intitule « *Des Naufrages, Bris et Échouemens* » et son premier article stipule « *Déclarons que nous avons mis et mettons sous notre protection et sauve-garde 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, (...)* ». Les côtes françaises se trouvent donc sous la juridiction de différentes amirautés. Le littoral méditerranéen se compose, au XVIII^e siècle, de treize amirautés⁶. Pour les côtes languedocienne et roussillonnaise il s'agit des amirautés d'Aigues-Mortes, de Sète, d'Agde, de Narbonne et de Collioure. Ces cinq amirautés sont soumises à des contrôles et doivent rendre des comptes aux institutions parisiennes. Elles sont donc de grandes productrices d'écrits. Les naufrages sont des événements importants pour les amirautés, tout comme ils le sont pour les habitants des côtes, et, par conséquent, donnent lieu à la rédaction de nombreux documents. Ces « sources » pour les historiens sont inégales selon les amirautés. En effet, si l'amirauté de Collioure produit de nombreux écrits autour des naufrages⁷, chaque fortune de mer pouvant faire l'objet d'un dossier de plus de 400 folios. Dans les fonds d'archives de celles d'Aigues-Mortes⁸, de Sète⁹ et de Narbonne¹⁰ ne sont conservées que des déclarations de naufrages sous la forme de registres annuels¹¹ bien moins détaillés, quant à celle d'Agde, peu de documents sur les naufrages existent encore¹². Bien qu'inégales, la plupart de ces sources comportent une déclaration du capitaine. Il s'agit

d'un témoignage fait par le capitaine ou, s'il n'est plus en vie, par un membre de l'équipage, après le naufrage. Il y décrit son voyage, son équipage, sa cargaison ainsi que les circonstances de l'événement malheureux. Cette déclaration doit ensuite être approuvée par plusieurs membres de l'équipage.

- 3 « L'Enquête Chardon »¹³, qui a déjà donné lieu à de nombreux travaux¹⁴, a également été mobilisée pour cette étude. Cette enquête, menée par Daniel Chardon, commissaire du roi, de 1781 à 1785 sur les littoraux français, s'inscrit dans une volonté royale et étatique de prendre ou reprendre le contrôle sur les littoraux, leurs ressources et les activités maritimes. C'est une enquête littorale très vaste qui renseigne aussi bien les orientations de la politique maritime française que la gestion des amirautés de province¹⁵. Cette source particulièrement riche contient également les rapports faits par les officiers des amirautés de province dans le cadre de l'enquête. Si son but était la réforme de la fiscalité maritime et la modernisation de la *grande ordonnance de Marine de 1681*, cette enquête donne de nombreuses informations sur les amirautés des côtes françaises. Une des sections à renseigner concerne le nombre de bâtiments qui ont fait naufrage sur les côtes de la juridiction de ces amirautés : « *Etat des bris et naufrages qui ont eu lieu depuis dix ans dans le ressort de cette amirauté* ». C'est à la fin de l'enquête, en 1785, que Daniel Chardon visite les amirautés méditerranéennes. Ce dernier demande aux officiers des amirautés de Collioure, de Narbonne, d'Agde, de Sète et d'Aigues-Mortes de lui notifier les naufrages qui se sont produits sous leur juridiction durant les dix dernières années, de 1775 à 1785.
- 4 Les sources concernant les naufrages dans les archives ont également été trouvées dans les écrits des Intendants de la Santé¹⁶. Bien que la peste ait cessé d'exister à l'état endémique en France, cette menace est encore présente au XVIII^e siècle en Méditerranée et les côtes françaises méridionales y sont particulièrement exposées¹⁷. À partir de 1709, tous les bâtiments venant du Levant ou du Maghreb doivent passer par Marseille¹⁸ pour faire vérifier leurs patentes de santé¹⁹ afin d'obtenir l'autorisation d'aller dans les autres ports français méditerranéens. La capitale phocéenne est également « au cœur d'un réseau de surveillance sanitaire composé de vingt-six bureaux-relais établis dans les ports du littoral de la France méridionale »²⁰. Néanmoins, la tempête ne se préoccupe pas des mesures mises en place pour endiguer les épidémies ; elle frappe sans se soucier des patentes de santé. Ainsi les côtes du Languedoc et du Roussillon voient se produire les naufrages de bâtiments venant du Levant et du Maghreb. Si la provenance des bâtiments qui font naufrage sur les côtes est jugée « douteuse » ou que leurs patentes de santé ne semblent pas en règle ou ont été perdues dans le naufrage, les amirautés font appel aux intendants de la santé les plus proches du lieu du naufrage. Ces intendants de la santé vont être en charge de la gestion des naufrages présentant des risques sanitaires. Selon le degré de risque, les bâtiments, les cargaisons et les équipages sont soumis à des quarantaines variables. Celles-ci sont décidées par les intendants de la santé en accord avec les intendants de la province et le bureau de la santé de Marseille. Ces décisions donnent lieu à de nombreux et riches échanges entre ces institutions ainsi qu'avec le ministère de la Marine.
- 5 Les archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille Provence conservent également des documents concernant des naufrages. En effet, après le naufrage d'un bâtiment de commerce, les patrons entraînent en contact avec la chambre pour faire des déclarations de pertes. Ces déclarations forment un registre par an²¹. Ces registres sont classés par ordre chronologique et regroupent tous les naufrages de

bâtiments français qui ont eu lieu dans le monde au cours de l'année. Compte tenu de l'importance réduite en termes de kilomètre de la côte étudiée, les naufrages intéressants cette étude ne sont qu'une infime partie de tous les naufrages compilés dans ces registres. Leur consultation est donc particulièrement chronophage. Néanmoins, ce sont des sources intéressantes puisque le naufrage et ses circonstances sont détaillés sur une à cinq pages.

- 6 Les accidents de mer ont également été étudiés à travers les mentions qui en étaient faites dans la presse locale. Les *Annonces, affiches et Avis divers* ou *Affiches de Montpellier* (1770-1774)²² et *Le Journal de la généralité de Montpellier ou Recueil des annonces, affiches et avis divers* (1790-1791)²³ ont été exploités pour cette étude²⁴. Les informations contenues dans ces revues pouvant être erronées ou amplifiées par les auteurs des articles, cette source requiert de nombreuses précautions à l'usage et les informations rencontrées dans cette documentation ont été croisées avec celles déjà récoltées.
- 7 Ces différentes sources, bien que répondant à des logiques plurielles et ayant différents biais, éclairent, chacune à leur manière, les naufrages qui se sont produits au XVIII^e siècle sur les côtes des provinces du Languedoc et du Roussillon. Les archives consultées concernant les naufrages ont été rentrées dans une base de données dans laquelle chaque naufrage fait l'objet d'une ligne. Cette ligne est interrogée à travers plus d'une cinquantaine de champs représentés par des colonnes. Cette base de données permet de répondre à de nombreuses questions tant de manière quantitative que de manière qualitative.

Qui fait naufrage sur ces côtes au XVIII^e siècle ?

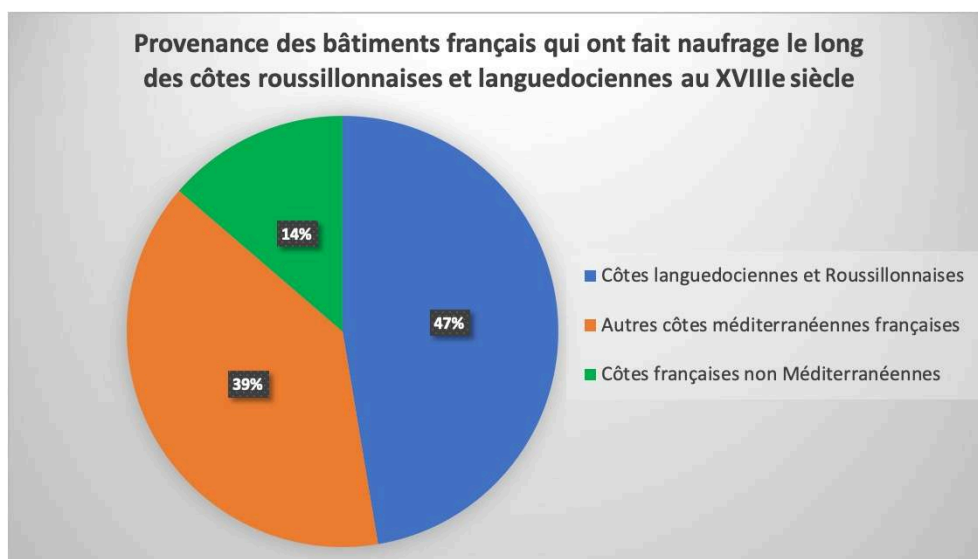
- 8 L'une des premières questions à poser aux archives est sans doute : qui ? Qui fait naufrage au XVIII^e siècle sur les côtes de la partie ouest du golfe du Lion ? Pour répondre, il sera, dans un premier temps, intéressant de se pencher sur l'origine des bâtiments et des équipages qui se perdent sur ces rivages ainsi que sur leurs vulnérabilités, puis c'est la fonction et le type de bâtiment qui seront interrogés.

Pavillons et ports d'attaches des naufragés ?

- 9 Dans les sources étudiées, le pavillon des bâtiments est presque toujours mentionné. D'après cette documentation, 57 % des bâtiments, qui ont fait naufrage, sont français. Parmi les bâtiments français, 47 % sont des locaux ayant leur port d'attache sur les côtes languedocienne ou roussillonnaise (fig. 1), près de la moitié étant des agathois. 39 % des bâtiments français naufragés viennent, eux, du reste des côtes méditerranéennes françaises principalement de Marseille, Martigues et Cannes. Cependant, 14 % des bâtiments français qui ont fait naufrage sur ces côtes ne sont pas méditerranéens. Ils viennent de Cherbourg, Dunkerque, Nantes, Saint-Malo, etc. Bien que cette proportion puisse paraître faible elle semble largement supérieure à la fréquentation des ports languedociens et roussillonnais par des français non méditerranéens. Le trafic maritime dans le golfe du Lion au XVIII^e siècle n'est pas des plus documentés, les sources étant éparpillées et relativement lacunaires²⁵. Cependant des études faites à ce sujet, notamment grâce à la base de données réalisée dans le cadre du programme ANR NAVIGOCORPUS (2007-2011)²⁶, montre que les côtes du Languedoc et du Roussillon sont très peu fréquentées par des gens de mer non méditerranéens. Pour

exemple, seul 8 % des bâtiments qui entrent et qui sortent des ports roussillonnais durant l'année 1787²⁷ ne sont pas méditerranéens (toutes nationalités confondues).

Fig. 1

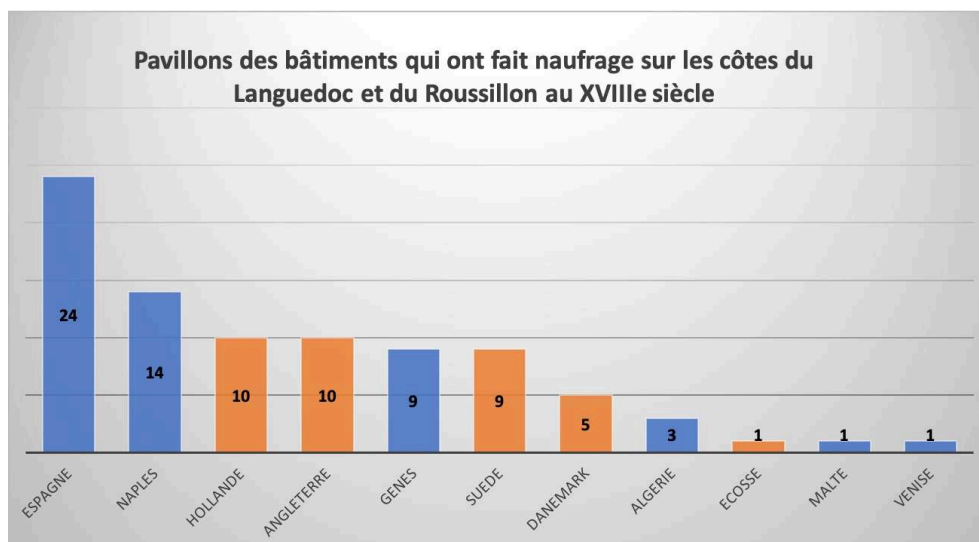


Graphique circulaire représentant la provenance des bâtiments français qui ont fait naufrage le long des côtes roussillonnaise et languedocienne au XVIII^e siècle. L'écrasante majorité de ces bâtiments sont méditerranéens.

Léa Tavenne ©

- 10 Les bâtiments étrangers représentent donc 43 % des naufragés. Les origines de ces bâtiments sont intéressantes car elles ne correspondent pas à ce que l'on sait sur le trafic le long des côtes languedocienne et roussillonnaise. Des études sur la navigation méditerranéenne, notamment le long des côtes françaises, démontre que seul Marseille a un rayonnement international. Les autres ports sont d'importance secondaire²⁸. Ces derniers, comme c'est le cas pour Sète, Agde et Port-Vendres²⁹ enregistrent principalement des entrées de caboteurs méditerranéens français, espagnols et provenant des côtes de la péninsule italienne. Or, en se penchant sur les origines des bâtiments, 43,2 % des bâtiments étrangers naufragés ne sont pas des bâtiments Méditerranéens (en bleu sur la fig. 2). Ces bâtiments ne faisaient pas route vers les ports des côtes languedocienne et roussillonnaise. Ils ont rencontré des difficultés qui les ont forcés à faire naufrage sur ce littoral. Par exemple, neuf bâtiments suédois ont fait naufrage sur ces rivages. Parmi eux se trouve la *Jeanne Élisabeth*, qui fait route vers le plus grand port méditerranéen français au XVIII^e siècle : Marseille. Mis à part une fortune de mer, rien ne l'aurait fait s'approcher de ces côtes.

Fig. 2



Historiogramme présentant le nombre de bâtiments étrangers, répartis par pavillons, qui ont fait naufrages le long des côtes roussillonnaise et languedocienne au XVIII^e siècle

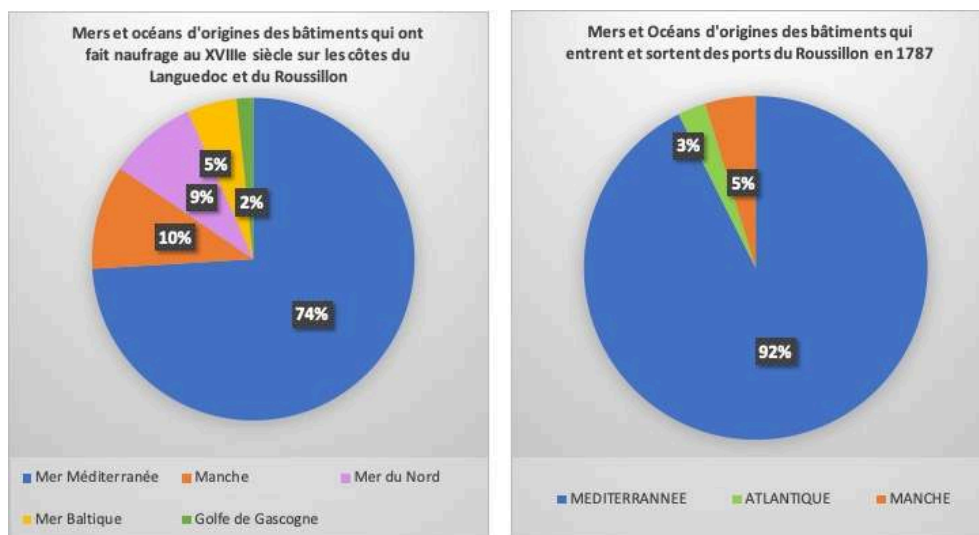
Léa Tavenne ©

- 11 Le pourcentage d'étrangers et de français naufragés non méditerranéens est important ; il amène à se demander si les étrangers à cette mer ne sont pas les plus vulnérables. En effet, la navigation en Méditerranée, et plus encore dans le golfe du Lion, est très différente de celle sur l'Atlantique par exemple. Les vents y sont bien moins réguliers et prévisibles tout comme l'agitation de la mer et les courants.

Les bâtiments non méditerranéens plus vulnérables ?

- 12 À bord de la *Jeanne Élisabeth*, le capitaine Andres Knappe Hanson était de Stockholm, tout comme les dix autres membres de son équipage. Difficile d'affirmer qu'ils étaient tous étrangers à la navigation en Méditerranée. Ils n'étaient cependant pas méditerranéens. Leur manque de pratique de la navigation sur cette mer a-t-il causé leur perte ? A-t-il été une vulnérabilité supplémentaire face aux tempêtes du golfe du Lion ?

Fig. 3



Comparaison de deux types de séries : le premier graphique circulaire concerne les mers et océans d'origines des bâtiments qui ont fait naufrage sur les côtes des provinces du Languedoc et du Roussillon au XVIII^e, le second graphique circulaire concerne les mers et les océans d'origines des bâtiments qui sont entrés ou sortis dans les ports du Roussillon (malheureusement les sources de la série G5 ne contiennent pas de documentation sur les ports languedociens) l'année 1787. D'après la base de données constituées dans le cadre du ANR NAVIGOCORPUS (2007-2011).

Léa Tavenne ©

- 13 Il faut alors tenter d'expliquer la grande disparité entre les origines des bâtiments qui ont fait naufrage au XVIII^e siècle sur les côtes du Languedoc et du Roussillon et les origines de ceux qui entrent et sortent des ports du Roussillon lors de l'année 1787 (fig. 3). Plusieurs hypothèses peuvent être posées. La première est que les bâtiments qui ont leur port d'attache sur les côtes de la Manche, de la mer Baltique ou de la mer du Nord, naviguent au long cours ou grand cabotage et ne s'arrêtent donc pas dans les petits ports roussillonnais. Ce sont d'importants bâtiments puisqu'ils sont tous désignés, dans les sources concernant leurs naufrages, comme étant des vaisseaux, des bâtiments, des brigantins, des navires ou des galiotes. Toutes ces unités sont à gros tonnages. Ces bâtiments se dirigent donc vers des ports de grande envergure capables de les accueillir tels que Marseille, Toulon ou parfois Sète³⁰. Il faut ajouter à cela des trajets plus longs, un matériel à bord plus abimé et des équipages fatigués plus enclins à commettre des erreurs.
- 14 Les bâtiments non méditerranéens représentent plus de 26 % des naufrages le long des côtes du Languedoc et du Roussillon au XVIII^e siècle. Malgré la difficulté à quantifier le trafic le long de ces côtes, il semble difficile de croire que plus d'un quart des bâtiments qui naviguent dans le golfe du Lion n'était pas de cette mer. Peut-on alors évoquer une forme de vulnérabilité environnementale spécifique ? La tempête s'attaque aux bâtiments de tous pavillons. Néanmoins, il semblerait que, proportionnellement, les bâtiments qui ont un port d'attache extérieur à la Méditerranée, soient plus vulnérables aux intempéries. Bien que le tonnage élevé de ces bâtiments y soit pour beaucoup, l'hypothèse d'une sensibilité plus élevée aux caprices de la Méditerranée n'est pas dénuée de sens. En effet, la navigation en Méditerranée est très différente de celle sur l'Atlantique, la Manche, ou les mers d'Europe du nord. Les changements intempêtifs de directions des vents, les rafales violentes, les courants tournants, sont

autant de pièges dont la connaissance sécurise grandement la navigation sur la « mer au milieu des terres ». De plus, les portulans et les guides étant peu détaillés en ce qui concerne ces côtes, notamment la partie sableuse, seule la pratique peut permettre de les connaître et de savoir les appréhender. Les études de Thierry Allain permettent de mieux comprendre la composition des équipages qui prennent la mer vers la Méditerranée sur des navires néerlandais. D'après Thierry Allain, un des cas de figure le plus répandu est un homme qui commence sur un navire, qui navigue en Méditerranée, comme maître d'équipage ou pilote et qui devient ensuite capitaine. « Il faut donc supposer qu'il existait, au XVIII^e siècle, quelques véritables spécialistes de la navigation en Méditerranée »³¹. Le groupe des gens de mer engagés sur les routes maritimes entre Amsterdam et la Méditerranée est donc composé d'un « noyau solide de navigateurs régulièrement employés sur ces liaisons »³². L'importance de la pratique de la Méditerranée était donc prise en compte dans la composition d'une partie des équipages hollandais.

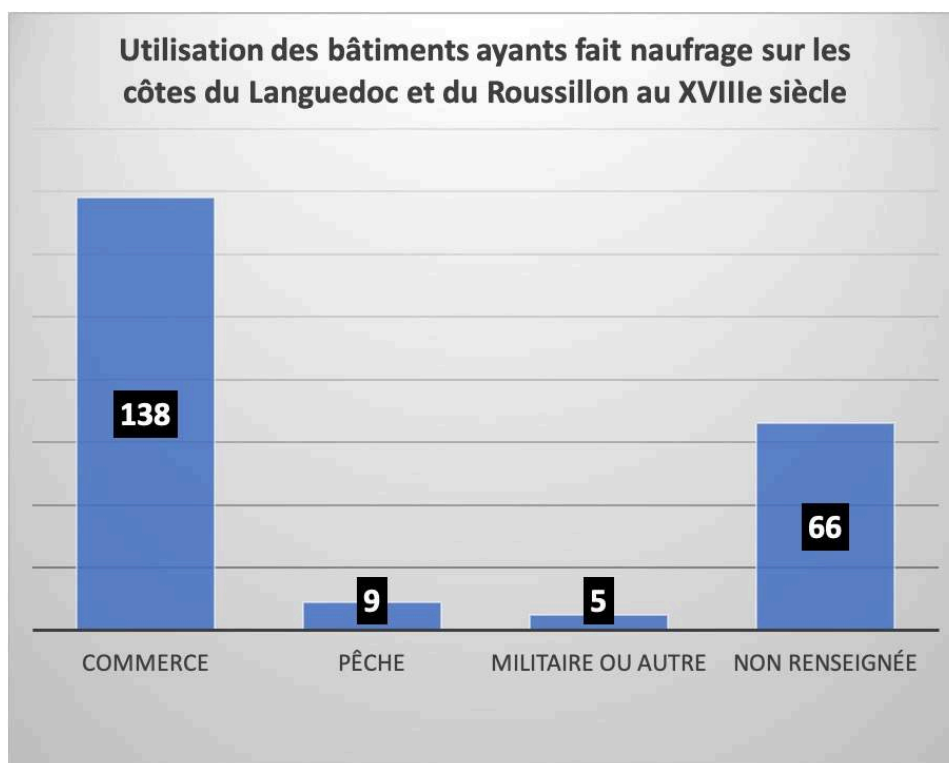
- 15 On ne peut écarter l'inexpérience des équipages face à cette mer comme facteur amplificateur de naufrage³³. Lorsqu'en mai 1741 le vaisseau suédois les *Armes de Suède* fait naufrage à l'entrée du port de Sète, les officiers de l'amirauté de Sète écrivent : « il ne perit pas a cause du mauvais temps mais du fait de l'ignorance ou de l'imprudence de deux pilotes que le capitaine avait embarqué a livourne et qui se trompèrent sur la reconnaissance du mole »³⁴. Un constat similaire est fait lors du naufrage d'un vaisseau danois la nuit du 24 décembre 1763, également à l'entrée du port de Sète. Cet accident serait dû à une « mauvaise estimation du fanal parce qu'il n'y avait qu'un tres petit vent »³⁵. La Méditerranée punirait-elle ceux qui ne la maîtrisent pas ? Difficile de trancher tant la navigation au XVIII^e siècle en Méditerranée est complexe. Pour autant, la forte représentation, dans les naufragés, des bâtiments d'origine hollandaise, suédoise, danoise ou anglaise, semble être un indice offrant la possibilité d'interroger une vulnérabilité, qui leur serait propre, face à cette mer. Le poids de l'expérience et des savoirs tacites transmis entre gens de mer semble alors permettre aux « locaux » – à l'échelle de la Méditerranée – de mieux affronter les tempêtes.
- 16 L'étude des naufrages sur ces côtes met donc en lumière une navigation qui reste invisible si l'on se concentre sur les entrées et les sorties des ports languedociens et roussillonnais. Bien que la navigation en Méditerranée soit très marquée par le cabotage³⁶, les pavillons et les usages des bâtiments qui ont fait naufrage font apparaître une navigation plus éloignée des côtes, parcourant de plus grandes distances, au sein de la mer du milieu.

Quels types de bâtiments se perdent sur les côtes languedocienne et roussillonnaise ?

- 17 L'utilisation des bâtiments qui ont fait naufrage sur ces côtes est relativement représentative de la fréquentation des côtes méditerranéennes françaises avec un commerce très important (fig. 4). 90 % des bâtiments naufragés identifiés sont consacrés aux échanges commerciaux. Il s'agit de petits ou grands cabotages et plus rarement de trajet au long cours entre d'importants ports à rayonnements internationaux. Ils se dirigent avec leurs cargaisons (ou lestés à vide) vers les ports de Sète, Agde ou plus généralement Marseille comme c'est le cas pour la *Jeanne Elisabeth*. Les cargaisons sont très variées et peuvent être diverses au sein même d'un bâtiment

comme l'illustre la cargaison de la *Jeanne Élisabeth* qui évolue au fil des étapes de son parcours.

Fig. 4



Historiogramme des différentes utilisations des bâtiments qui ont fait naufrage le long des côtes de la province du Languedoc et de celle du Roussillon durant le XVIII^e siècle

Léa Tavenne ©

- 18 Seulement 9 naufrages ont été signalés comme étant ceux de bateaux de pêche. Ce sont généralement des bateaux de type barque ou tartane de faible tonnage³⁷. Il est cependant possible que de nombreux naufrages de petits bateaux de pêche ne soient pas déclarés étant donné la différence de perte qu'il peut y avoir entre une petite barque remplie de poissons et un important navire de commerce avec cargaison. Il se peut qu'un certain nombre de pêcheurs se soient échoués sur les côtes sans le signaler aux autorités référentes.
- 19 Peu de bâtiments militaires et corsaires font naufrage sur ces côtes. Bien que des bâtiments de corsaires barbaresques et anglais soient encore actifs dans le golfe du Lion au XVIII^e siècle³⁸, la piraterie est en déclin depuis la fin du XVII^e siècle grâce à des accords passés avec les rives sud de la Méditerranée³⁹. La faible proportion de bâtiments corsaires ou militaires naufragés semble donc correspondre au trafic méditerranéen de ce type de bâtiment à ce siècle.

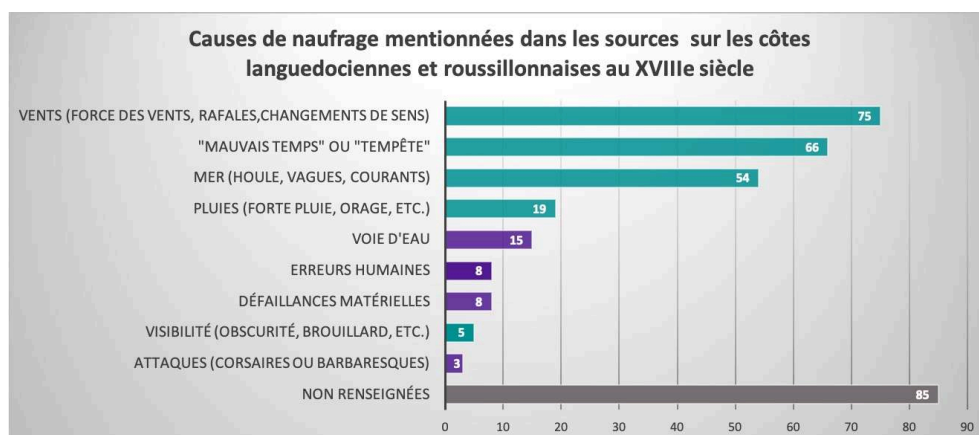
Des hommes, des tempêtes et des côtes : les causes des accidents de mer

- 20 Chaque naufrage a ses causes ; elles s'additionnent souvent. La force des vents, des courants, des vagues s'ajoutent à la fatigue des hommes, ou à leur manque d'expérience, sans compter une géomorphologie côtière présentant des zones à risque.

Tableau global et autres causes additionnelles des naufrages

- 21 Deux sortes de causes semblent être identifiées dans les sources. Il y a, tout d'abord, les causes météorologiques (en bleu sur le graphique ci-après). Ces dernières vont du simple mot « *tempeste* » à la description des vents et de leur changement intempestif de direction. La deuxième catégorie de cause de naufrage, est liée soit aux hommes soit à leur matériel (en violet sur le graphique ci-après) : les erreurs humaines dues principalement à la fatigue ou au manque d'expérience, les attaques corsaires ou barbaresques, mais également le matériel trop vétuste ou mal entretenu qui casse ou amène parfois à une voie d'eau (fig. 5).

Fig. 5



Graphique représentant les facteurs de naufrage évoqués dans les sources qui concernent les fortunes de mer au XVIII^e siècle sur les côtes des provinces du Languedoc et du Roussillon.

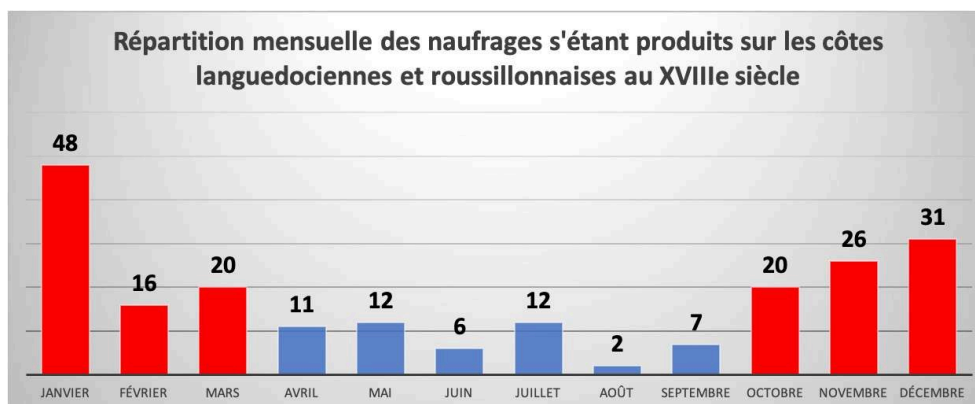
Léa Tavenne ©

- 22 Seulement 7,5 %⁴⁰ des naufrages, dont les causes sont renseignées dans les sources, n'accusent que des erreurs humaines ou des défaillances matérielles. 16,5 %⁴¹ des bâtiments ajoutent des mauvaises conditions météorologiques aux deux premières causes. Ces pourcentages doivent cependant être nuancés. Les écrits sur lesquels se base cette étude sont des documents administratifs et officiels. Ils vont ensuite servir d'appui aux armateurs et aux assureurs afin de régler les litiges dus au naufrage. Les responsabilités du capitaine, ou de l'équipage, dans l'accident (choix de route, manœuvres, entretien du matériel, etc.), sont donc minimisées.
- 23 Malgré cela, étant mêlé à 92,5 % des naufrages et étant les seules accusées dans 76 % des cas dont les causes sont renseignées au XVIII^e siècle, les conditions météorologiques sont les premières causes d'accidents de mer sur les côtes languedocienne et roussillonnaise. En effet, s'il est facile de minimiser une mauvaise manœuvre, il est plus difficile

d'inventer une tempête face à des membres des amirautés et des témoins vivants sur les côtes. Sans surprise pour les personnes ayant navigué dans le golfe du Lion, ce sont les vents qui sont les principaux accusés par les naufragés. Des rafales extraordinaires, des changements de directions imprévisibles et des vents très forts apparaissent dans 56 % des naufrages. À côté des vents, sur le banc des accusés, se trouve la mer elle-même. Sa houle, ses vagues et ses courants sont impliqués dans 40,5 % des cas de naufrages documentés. Viennent ensuite les pluies, les orages et les problèmes de visibilité dus à des nuages qui obscurcissent le ciel ou du brouillard qui empêchent de voir les côtes distinctement et donc de jauger la distance à la côte.

- 24 À ces causes relativement précises, s'ajoutent des termes plus vastes tel que « *tempeste* », « *mauvais tems* », « *gros tems* », « *temps extraordinairement affreux* » etc. Le service officiel de la météorologie et de la climatologie en France donne une définition spécifique aux tempêtes en météorologie marine et tropicale « en météorologie marine, une tempête correspond plus précisément à la force 10 de l'échelle Beaufort ». La force 10 de cette échelle correspond à des vents moyens de 89 à 117 km/h et des rafales de 110 à 150 km/h. Cependant il faut souligner que les définitions données par les météorologues, diffèrent quelque peu du sens commun plus répandu. Le Père Georges Fournier, dans son *Hydrographie*, donne la définition suivante : « Nous appelons tempeste, tourmente, ou grand temps, toute émotion extraordinaire de la Mer. Cette émotion arrive parfois de la Mer mesme, sans que l'air soit agité, & parfois par la violence des vents & de la pluye »⁴². En effet, loin de ne concerner que de fortes rafales, les « tempêtes » évoquées dans les sources font références au déchainement conjoint de plusieurs éléments. Elles associent généralement un grand vent, une mer très agitée et de grosses pluies. De plus, le XVIII^e siècle se situe à la fin du Petit Age Glaciaire. Les récentes études sédimentaires faites sur les littoraux du golfe du Lion⁴³ mettent en lumière une recrudescence des tempêtes et une augmentation de leur intensité à cette période. Cela coïncide avec la forte représentation des naufrages dont les causes sont présentées comme étant météorologiques.
- 25 Sans surprise au regard de la forte proportion de naufrages étant due à de mauvaises conditions météorologiques, ces accidents ne se répartissent pas équitablement en fonction des saisons. La saisonnalité des fortunes de mer semble être un fait avéré. Fernand Braudel écrit « qui navigue en hiver doit se savoir à la merci des éléments »⁴⁴. Le golfe du Lion ne déroge pas à cette règle, en témoigne l'important ralentissement du trafic maritime entre le mois de novembre et celui de mars⁴⁵. C'est cependant durant ces 6 mois que se produisent les trois quarts des naufrages enregistrés dans les archives (en rouge dans le graphique ci-après). Les mois de janvier enregistrent 24 fois plus de naufrages que le mois d'août. Cela coïncide parfaitement avec une période de tempêtes plus fréquentes : « Si des tempêtes violentes peuvent se produire en toute saison, la période où les vents sont les plus forts s'étend d'octobre à mars »⁴⁶. D'après ces données, et en prenant compte de l'affaiblissement du trafic maritime, il y a bien une saison propice à la navigation allant du mois d'avril au mois de septembre et une saison qui ne l'est pas allant du mois de novembre au mois de mars (fig. 6).

Fig. 6



Historiogramme de la répartition mensuelle des naufrages s'étant produits sur les côtes du Languedoc et du Roussillon au XVIII^e siècle, mettant en évidence une véritable saison des naufrages allant d'octobre à mars.

Léa Tavenne ©

- 26 À des difficultés rencontrées par mauvais temps, par manque de connaissance de cette mer ou encore par vétusté du matériel, s'ajoutent des facteurs de naufrages plus difficilement saisissables : les côtes languedocienne et roussillonnaise présentent, en elles-mêmes, de nombreux dangers.

Naufrages et dynamiques spatiales

- 27 Certains endroits concentrent les naufrages et apparaissent comme des zones à haut risque pour la navigation. Sur une côte rocheuse, sableuse, aux abords d'un grau ou bien à l'entrée d'un port, les lieux de dangers sont variés et dessinent une géographie du naufrage. Loin d'être un tableau fixe, cette géographie est faite de dynamiques et de récurrences spatiales.

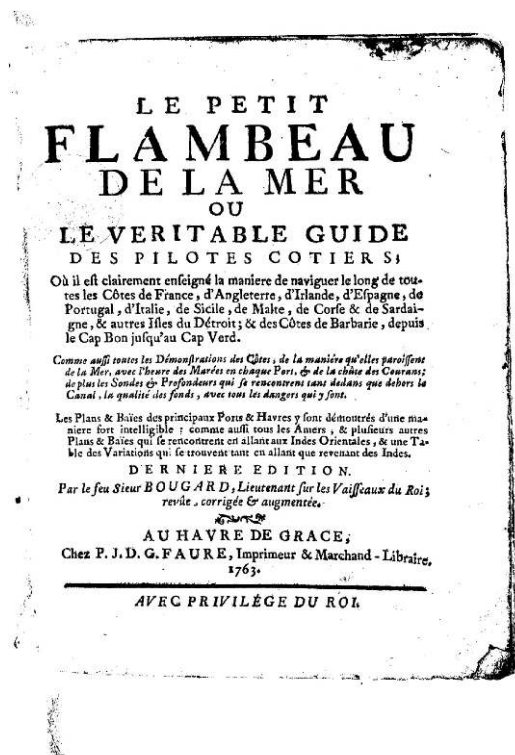
Le golfe du Lion

- 28 La navigation en Méditerranée, et plus encore dans le golfe du Lion, est marquée par la géomorphologie. Les vents et les courants sont influencés par les côtes de cette mer fermée et remodelés dans les différents golfes qui se succèdent. Cependant, le plus grand risque que présente la géomorphologie du golfe du Lion au XVIII^e siècle reste la méconnaissance de celle-ci par les navigants. En effet, peu d'ouvrages sont rédigés durant ce siècle au sujet de ce golfe et plus généralement de la Méditerranée. Les cartes marines restent encore peu fiables et se concentrent sur le large : « paradoxalement alors que le danger est à l'approche de la terre, les documents nautiques restent d'abord des outils du large, instruments dont la petite échelle masque la grande imprécision »⁴⁷. Les cartes ou plans qui constituent des descriptions, en image, des côtes sont rares⁴⁸, mais il existe des routiers⁴⁹ qui cherchent à gagner en précision afin de rendre la navigation, le long des côtes méditerranéennes, plus sûre. Ils ne nécessitent pas une bonne pratique de la lecture et sont, par conséquent, accessibles à tous. Néanmoins, la grande majorité des bâtiments n'ont pas de carte à leurs bords. Les hommes de mer qui pratiquent le petit cabotage, ou la pêche, le long des côtes

méditerranéennes connaissent les écueils et les zones d'abris. Leur mémoire est sûrement plus exacte qu'un grand nombre de cartes côtières au XVIII^e siècle.

- 29 Les guides ou les portulans sont également une nécessité face aux risques que représentent la navigation en Méditerranée et dans le golfe du Lion. En 1709, dans *Le portulan de la mer Méditerranée* (fig. 7), Henry Michelot écrit : « cependant comme les Navigateurs de l'Océan qui viennent dans la Méditerranée ne se servent que de ces Cartes ou Miroirs de Mer, j'ay crû que je devois prévenir les funestes Naufrages, que ces sortes de cartes pourroient causer, je l'ay fait d'autant plus volontiers, que plusieurs Capitaines & Pilotes de S. Malo, ma patrie, m'en ont souvent prié »⁵⁰. Ces descriptions qui, selon Henri Michelot sont « fidèlement observées sur les lieux », permettent aux gens de mer d'avoir une approche, sur le papier, des côtes. Elles fournissent des indications extrêmement détaillées des ports, des anses pouvant servir de zones de mouillage, des caps à franchir, des types de fonds et de leurs hauteurs. Néanmoins, rédigées par des hommes de mer, au service du Roi, à bord d'importants bâtiments, ces dernières ne sont pas toujours exactes. Des confusions ou des simplifications apparaissent clairement quand il s'agit des côtes roussillonnaise et languedocienne. La côte sableuse, rarement abordée par les bâtiments de fort tonnage sur lesquels sont embarqués les écrivains des guides publiés, est extrêmement mal décrite ou ignorée. Les équipages qui n'ont pas l'habitude de ces côtes peuvent donc rapidement se trouver en difficulté.

Fig. 7



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Extrait de BOUGARD, René, *Le petit flambeau de la mer, ou Le véritable guide des pilotes côtiers*, P.-J.-D.-G. Faure (Au Havre de Grâce), 1763, première page.

© BNF, département Littérature et art, V-9626

- 30 La navigation en Méditerranée est expérience. Les savoirs tacites, la transmission orale et le poids de l'expérience sont la clef d'une minimisation des risques en mer. Comme le souligne très justement le Père Georges Fournier en 1643 dans son *Hydrographie*, « cet art [de la navigation] n'ayant été trouvé que ces derniers Siècles par nos Matelots : lesquels n'en ont pareillement rien couché par écrit, estans plus adroits à bien faire qu'à bien s'expliquer »⁵¹. Le passage du théorique à la pratique de la Méditerranée, pour les hommes de mer qui ne lui sont pas coutumiers, peut s'avérer extrêmement dangereux.

Côte rocheuse vs. côte sableuse

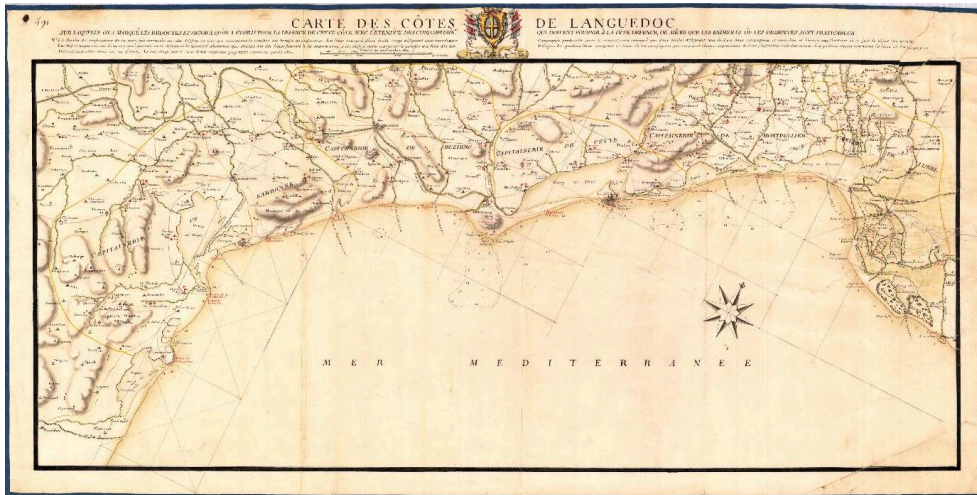
- 31 La zone géographique choisie pour cet article présente deux types de côtes bien distincts. L'une est rocheuse l'autre est sableuse. Elles sont toutes deux à la fois actrices et scènes de naufrages. Néanmoins, leur rôle et leur décor sont assez différents.
- 32 Fermant le golfe du Lion, la côte rocheuse est constituée pas les falaises des Albères qui s'avancent dans la Méditerranée. Elle commence au sud d'Argelès-sur-Mer sur la plage du Racou et se prolonge jusqu'à la frontière espagnole à Portbou. La chaîne des Albères, se divise en deux crêtes principales qui se jettent à la mer, formant ainsi le cap Béar et le cap Cerbère. La morphologie côtière est extrêmement importante pour la navigation. La hauteur des caps et, plus encore, la netteté de leur découpe dans des paysages vu du large, apparaissent comme des éléments précieux pour se repérer. Ces caps et ces anses sont ambivalents. À la fois repères visuels, abris et zones de mouillage, ils peuvent également être de véritables écueils pour les marins. En effet, la côte rocheuse ne laisse quasiment aucune chance aux bâtiments qui viennent s'y aventurer par mauvais temps. Certains rochers sont détachés de la côte mais n'apparaissent pas forcément en surface ni sur les cartes du XVIII^e siècle. Le 15 janvier 1758, le bâtiment suédois *les Saints Innocents* est pris par la tempête. Il se disloque sur les falaises du Cap Peyrefite et la cargaison comme les hommes se sont échoués sur les plages de Terrimbeau et de Peyrefite. Son capitaine Thomas Bear déclare « que le coup que son vaisseau donna sur ce roch fut si violent que en moins de quatre minutes il fut entrouvert et séparé en mille morceaux »⁵².
- 33 De plus, cette côte se trouve juste après un passage redouté par les gens de mer : le Cap de Creus (Extrait de « Reconnaissance du cap de Creos à l'ouest, à trois milles de la mer... de la plaine de Roussillon, la plage de Canet à l'ouest à six milles à la mer », [s.n.], 1700. BNF, département Cartes et plans, GE D-16523). Extrémité orientale de la Péninsule Ibérique et des Albères, il laisse le golfe du Lion au nord et ouvre le golfe de Roses au sud. Ce promontoire abrupt et rocheux, de 672 mètres d'altitude, influence les courants, les vagues et les vents. C'est un passage compliqué et certains capitaines qui ont fait naufrage signalent avoir rencontré des difficultés à hauteur de ce cap ; il marque souvent le début des difficultés.
- 34 La côte rocheuse des Albères s'arrête au niveau de la plage du Racou. Les risques de naufrage changent avec le type de côte. Paysage très plat, la côte sableuse est constituée d'un chapelet de lagunes de taille variable et séparée de la mer par des lidos sableux et mouvants. Cette côte basse, dont le sable fin s'étend d'Argelès-sur-Mer à la Camargue, présente des conditions de navigation et des risques de naufrage très différents de ceux de la côte rocheuse.

- 35 Tout d'abord, la côte sableuse s'avère être très peu détaillée dans les guides et les portulans. De plus, le peu de lignes qui lui sont consacrées sont fréquemment fausses. Ces erreurs sont extrêmement révélatrices de la fréquentation maritime de ces côtes. En effet, la côte sableuse est peu recommandée. D'après René Bougard, elle est même à éviter : « toutes ces Rades ne sont guères bonnes, car des vents de Sud-Est & d'Est, la mer y est impétueuse, c'est pourquoi on y mouille que par nécessité »⁵³. Cette côte serait donc praticable uniquement par temps clément. Mais il faut remettre en contexte les sources. Les guides et les portulans sont écrits par et pour des hommes pratiquant la navigation au long cours ou le grand cabotage. Le petit cabotage local n'est pas concerné par ces recommandations. Il est évident que les bateaux de petits tonnages pratiquent cette côte quotidiennement.
- 36 Le rôle de la côte basse⁵⁴ dans les naufrages est important. Elle ne permet pas une bonne visibilité lorsque le temps se couvre ou que la nuit tombe. Le capitaine de la galiote *Christine-Marie* qui fait naufrage, sur la plage de Saint-Cyprien le 9 janvier 1758, déclare aux officiers de l'amirauté que lui et son équipage étaient dans l'incapacité de « pouvoir discerner la hauteur ou ils se trouvoient »⁵⁵. Le capitaine de la *Jeanne Élisabeth*, Andres Knappe Hanson, déclare aux officiers de l'amirauté « Le tems étoit obscur avec pluie et comme la côte est basse, il ne l'aperçoit point »⁵⁶. Sans aucun fanal ou repère sur ces plages, les gens de mer ne parviennent pas à s'orienter et très peu d'instruments de navigation sont mentionnés dans les sources. C'est donc, ici, la morphologie côtière qui devient un danger pour la navigation. Elle participe à la réputation de la côte sableuse qui est transmise par les guides et les portulans, mais sûrement également à l'oral, et en fait une côte à éviter.
- 37 Les gens de mer ont donc affaire à une côte basse mais également sableuse. Les fonds peu profonds aux abords de cette côte sont à l'origine de difficultés pour les équipages qui s'en approchent. Le capitaine Jean Ganne en fait l'expérience à bord du navire le *Saint-Michel*. Devant les officiers de l'amirauté, il déclare que « les grandes vagues le pousse a l'endroit ou il échoue distant de la cote d'environ cent quatre vingt toises »⁵⁷. C'est un banc de sable que rencontre ce navire et qui l'immobilise devant Canet la nuit du 15 janvier 1787. Les sédiments qui sont déplacés par les embouchures, les courants et les vagues forment des bancs de sable le long des côtes languedocienne et roussillonnaise. De plus, les tempêtes entraînent souvent des réponses morphologiques rapides et importantes sur les littoraux sableux : érosion du trait de côte, submersion de la plage, franchissements dunaires, mais également des déplacements importants vers le large des barres sableuses d'avant-côte⁵⁸. Ces dynamiques et formations sont impossibles à cartographier car extrêmement mouvantes. Les gens de mer ne peuvent alors compter que sur un savoir empirique. Les bancs de sable sont, encore aujourd'hui, un réel problème pour la navigation. Face à cela, les écueils de la côte rocheuse sont plus facilement repérables et cartographiables.
- 38 Malgré cela, certains capitaines font le choix de se réfugier sur la côte sableuse et d'autres sont soulagés de venir s'y ensabler. C'est sur la plage languedocienne de Vendres que trouve refuge le capitaine Estienne Tesquire d'Agde le 22 mai 1750. Ce dernier déclare que « vent changeant, mer devenue grosse, le vent devenu fort impetueux, il est obligé de s'ensabler pour trouver moyen de garantir leur vie »⁵⁹. Le capitaine Maillol et son équipage, qui font naufrage sur la plage de Saint-Laurent le 27 décembre 1783, explique quelle manœuvre il a fait pour s'échouer de son plein gré sur le sable « baisse donc la petite voile et fait vent arrière et a la pointe du jour se

trouve porté jusqu'à la plage de Saint-Laurent »⁶⁰. Il remet ensuite la petite voile pour être bien poussé sur le sable pour sauver son bâtiment et son équipage⁶¹. Il s'amarré à la plage avec une corde « pour empêcher que la mer ne le remporte ». Le sable de la plage devient alors un véritable refuge, sortant le bâtiment d'une lutte contre les éléments déchainés. Les dégâts sont, le plus souvent, moins graves lorsqu'un bateau échoue sur une plage de sable fin, que lorsqu'il va se fracasser contre des rochers. Sable amortisseur de choc ou cause de naufrage, la côte sableuse est donc tout aussi ambivalente que la côte rocheuse.

Les « graus » de la côte sableuse

Fig. 8



« Carte des côtes de Languedoc » réalisée vers 1744 à l'échelle d'environ 1/145.000 par Vidal, ingénieur géographe et capitaine garde-côte <https://www.montpellier.fr/4053-cartographie-ancienne-de-montpellier.htm>. Les nombreux graus présents sur la côte languedocienne y sont particulièrement visibles.

© Cartothèque de l'IGN

- 39 Au XVIII^e siècle, d'après les deux cartes présentées ci-après, les chenaux qui relient les étangs à la mer et les embouchures des rivières sont extrêmement nombreux le long des côtes roussillonnaise et languedocienne (fig. 8). Le golfe du Lion a une côte à étangs. Ils font également partie intégrante des risques de naufrages le long cette côte. De nombreux bâtiments qui ont fait naufrage le long de la côte sableuse ont fait naufrage à cause ou près d'embouchures (fig. 9).

Fig. 9



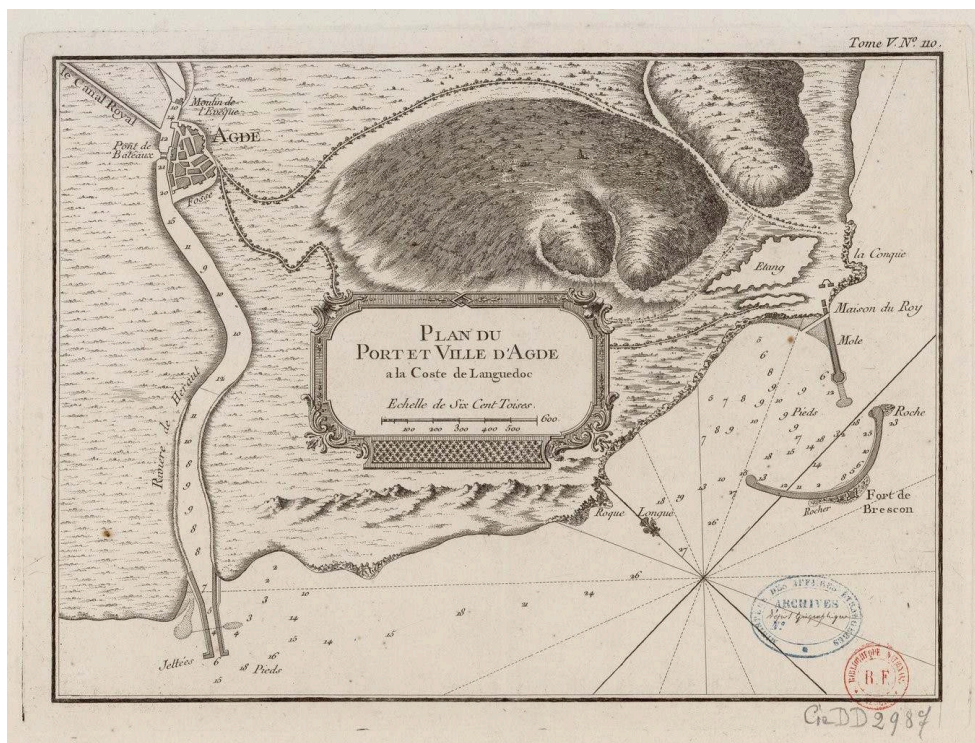
Carte des naufrages s'étant produits aux abords des graus au cours du XVIII^e siècle. Réalisation à partir des archives consultées⁶².

© Léa Tavenne

- 40 Les hauteurs des fonds sont extrêmement variables aux abords de cette côte. Les fonds sableux et les déplacements de sédiments dus, en partie, aux embouchures des rivières et aux « graus » des étangs, rendent les eaux peu profondes et ne facilitent pas l'approche des côtes pour les bâtiments. Le sable avance parfois jusqu'à plusieurs centaines de mètres dans la mer et est constamment alimenté par les alluvions des embouchures. Ajoutons le fait que les principales rivières et fleuves de la zone étudiée peuvent subir des événements à caractère torrentiel⁶³. Ces fleuves ainsi que leurs affluents sont caractérisés par leur régime pluvial, dit « cévenol », marqué par de brusques variations de débit entraînant des crues soudaines et importantes. Ils peuvent entrer en crues puissantes qui font évoluer leurs tracés et modifient les courants et les conditions de navigation aux abords des « graus ». Pour exemple, les capitaines de trois bâtiments qui font naufrage au niveau des Aresquiers le 5 décembre 1742 témoignent : « vent de mer très violent, l'étang et la mer s'étant joint, les eaux se levèrent à la hauteur du dessus des digues du canal »⁶⁴. Dans le sens inverse, cette mobilité des graus peut aller jusqu'à l'obstruction si les courants sont insuffisants pour assurer un auto-dragage de la passe. Ils sont alors difficiles à cartographier de manière durable ce qui rend la navigation, aux abords des côtes étudiées, risquée.
- 41 Le port d'Agde se trouve dans l'embouchure de l'Hérault. Comme le note au début du XVIII^e siècle l'intendant de la province du Languedoc, *Nicolas Lamoignon de Basville*, « Cette rivière formeroit un très-beau port, si l'embouchure dans la Mer n'étoit très difficile par les Sables qu'elle roule & qui reposant dans cette entrée, font que les bâtiments n'y ont pas assez de fond »⁶⁵. En effet, les mentions des difficultés liées à l'ensablement de ce port sont fréquentes dans les délibérations communales tout au long du siècle⁶⁶ ainsi que dans celles des états de Languedoc⁶⁷. Cet ensablement et les bancs de sable impossibles à cartographier qui se trouvent à l'entrée de ce port rendent son accès particulièrement difficile pour les navigants. Cependant, malgré cet accès difficile, le port d'Agde reste l'un des rares refuges en cas de tempêtes ainsi qu'un des ports les plus fréquentés du golfe du Lion. Sa fréquentation importante fait également

de ce port un important lieu de naufrage : 14 bâtiments s'y perdront au XVIII^e siècle (fig. 10).

Fig. 10



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

BELLIN, Jacques-Nicolas, « Plan du Port et Ville d'Agde », Paris, 1764.

© BNF, département Cartes et plans, GE DD-2987.

- 42 La côte sableuse et basse de cette partie du golfe du Lion renferme donc d'importants écueils : les graus. Le mouillage de ces côtes, au XVIII^e siècle, avec les instruments dont disposent les gens de mer, est donc fortement déconseillé. Il n'est pratiqué qu'en cas d'extrême nécessité. Une tempête qui se déchaîne peut pousser des équipages à se risquer au danger d'un ensablement. Cependant, de nombreux capitaines en péril font le choix de continuer jusqu'à un port pensant pouvoir y être plus à l'abri.

Les ports des côtes roussillonnaise et languedocienne.

- 43 Si la plupart du temps les ports sont perçus comme étant des refuges en temps de tempête, nombreux sont les bâtiments qui feront naufrage en tentant d'y rentrer ou bien à l'intérieur même des ports. 35 % des bâtiments dont le lieu de naufrage est mentionné précisément ont fait naufrage dans un port ou à son entrée (fig. 11). Les ports du Languedoc et du Roussillon apparaissent comme des lieux à risque. En plus de mettre en lumière, une énième fois, le risque que présente la navigation le long des côtes roussillonnaise et languedocienne par mauvais temps, ce chiffre met en lumière les faiblesses des infrastructures portuaires⁶⁸.

Fig. 11



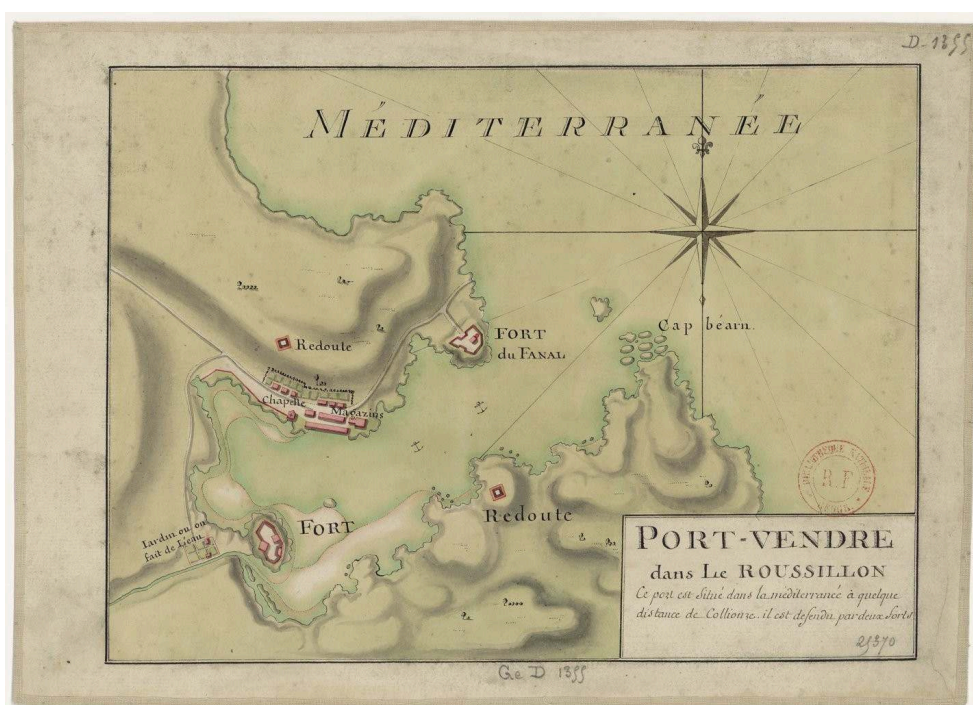
Carte des naufrages s'étant produits dans les ports ou dans les entrées de ces derniers au cours du XVIII^e siècle. Carte évolutive réalisée à partir des archives consultées et mise à jour en juillet 2020.

© Léa Tavenne

- 44 L'ensemble de la côte rocheuse des Albères constitue un danger certain pour les bateaux qui viennent s'y frotter par mauvais temps. Néanmoins, la grande concentration des naufrages se trouve à Port-Vendres : les deux tiers des bâtiments qui font naufrage sur la côte rocheuse au XVIII^e siècle y sont recensés. Il s'agit du seul port capable d'accueillir des bâtiments à fort tonnage le long de la côte roussillonnaise. Il est donc celui qui accueille le plus de bâtiments. La morphologie de ce port, particulièrement enfoncé dans une côte rocheuse, lui permet d'être abrité de presque tous les vents. Un officier du siège de l'amirauté de Collioure écrit en 1766⁶⁹, « Il n'y a que le seul Port-Vendres qui puisse servir de refuge et de relâche aux Bâtiments qui traversent le Golfe de Lion »⁷⁰. Néanmoins il n'est pas à l'abri des vagues que soulèvent les vents de secteur nord-est puisqu'elles viennent directement s'engouffrer dans le port. Il faut également se méfier du relief qui, formant des couloirs pour les vents, les forçait. Henry Michelot met en garde les gens de mer contre ces phénomènes dans son *Portulan* « Le traversier est les vents de Nord'est, & Est-Nord'est, qui y causent quelques fois une grosse mer ; les vents de Sud-Ouest & Nord-Ouest qui viennent entre deux hautes montagnes, y sont aussi forts rudes, ainsi il faut y prendre garde. »⁷¹. Son entrée est difficile. Un fanal se trouve à l'entrée afin d'aiguiller les bâtiments entrants. Son allumage est, comme les autres fanaux en France au XVIII^e siècle, irrégulier. Il est cependant souvent allumé en hiver, lorsque les conditions de navigations se durcissent. Le capitaine de la tartane *Notre Dame de la Piété*, Thomas Scotti, rencontre des difficultés pour entrer dans ce port « le mauvais temps le prit et ayant soutenu la tempeste excitée par le vent, il ne put entrer au Portvendres, nonobstant les efforts qu'il fit pour y

prendre route »⁷². Cependant, certains bâtiments réussissent à voir de plus près le fanal de Port-Vendres et, se croyant au bout de leurs peines, certains équipages ont fait naufrage dans l'entrée du port. C'est le cas de la tartane agathoise *Saint-Vincent*. Le capitaine Esquot et son équipage parviennent à rentrer dans le port et jettent l'ancre au niveau du fanal (fig. 12) « pour se prévenir du vent qui le pousse sur les rochers »⁷³ mais « tous leurs efforts furent inutile », l'ancre lâche et la tartane échoue. La configuration de ce port est, comme le montre ce naufrage, particulière. En effet, son entrée se fait entre le fort du fanal et la redoute de Biarre⁷⁴ qui se trouve quasiment en face. Le passage est étroit et les rochers des deux côtes sont affûtés. Comme le confirment les plongeurs de l'ARESMAR⁷⁵, les bâtiments se dirigeant vers le fond du port pour rejoindre l'anse Gerbal, sont rattrapés par la tramontane qui les pousse vers la redoute Béar. Elle est, de tout temps, un lieu maudit pour les marins.

Fig. 12



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Anonyme, « Port-Vendres dans Le Roussillon », XVIII^e siècle, <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8440248p>

© Bibliothèque nationale de France, GED-1355.

- 45 Le port de Sète est sans aucun doute le plus fréquenté au XVIII^e siècle sur cette côte. Après Marseille et Toulon, Sète est le troisième port le plus important de la Méditerranée française⁷⁶. 36 bâtiments ont fait naufrage à l'intérieur ou à l'entrée de ce port entre 1700 et 1800. Cela représente 17,8 % des naufrages recensés au XVIII^e siècle. Autrement dit, presque deux bâtiments naufragés sur dix se sont perdus dans, ou à l'entrée, du port de Sète.
- 46 Aucun vent fort ne permet de rentrer dans ce port aisément : les obstacles sont partout. Si les bâtiments ne se heurtent pas au brise-lames devant l'entrée, ils se perdent contre le Môle Saint Louis, contre la jetée de Frontignan ou encore contre les rochers du fort Saint Pierre. Que l'entrée se fasse par le nord-ouest ou le sud-est, les difficultés

rencontrées sont réelles. Il faut également souligner que certains naufrages ont lieu à l'intérieur de ce port lors de tempêtes ou à cause des conséquences de celles-ci. En effet, lors des tempêtes extrêmes les vagues dépassent le brise-lames et le port devient alors plus un lieu dangereux, où les bâtiments s'entrechoquent, qu'un refuge.

- 47 Malgré des entrées délicates et des risques à l'intérieur même des ports, les naufrages qui ont lieu aux abords ou dans les ports de Port-Vendres, Agde et Sète ont plus de chance d'être secourus. En effet la proximité d'un port, au contraire d'une côte vide, implique la présence d'habitants et de marins. Il est alors possible de recevoir l'aide des locaux ou des hommes de mer qui ont déjà réussi à mettre leurs bâtiments à l'abri. C'est peut-être en cela que ces ports apparaissent réellement comme des ports-refuges.

Fortunes de mer et trésors de terre, quelles conséquences pour les sociétés littorales ?

- 48 Après avoir vu qui fait naufrage et dans quelles circonstances, il est alors important de se demander, quelles conséquences ont les naufrages sur les sociétés littorales roussillonnaise et languedocienne. Un certain nombre d'archives concernant les naufrages ne s'arrêtent pas à la déclaration du capitaine. Des documents, décrivant les opérations de sauvetages des hommes et des marchandises ou encore les ventes aux enchères et les vols commis, permettent une mise en lumière des communautés littorales languedociennes et roussillonnaises qui sont, encore aujourd'hui, peu connus.

Sauver et accueillir les naufragés

- 49 La première étape après le naufrage est sans aucun doute le sauvetage des hommes à bord. L'*Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681* stipule « enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger du naufrage »⁷⁷. Si le naufrage a lieu aux abords d'un port ou le long de la côte rocheuse des Albères, où les villages y sont proches de la côte, les naufragés auront peut-être la chance d'être secourus par des gens de mer qui se trouvent dans le port ou par des habitants de ces communautés. Au contraire, si le naufrage a lieu sur la côte sableuse roussillonnaise ou languedocienne, les villages étant, encore au XVIII^e siècle, à quelques kilomètres de la plage, les naufragés devront généralement s'en sortir seuls. Néanmoins l'équipage et les passagers à bord de la *Jeanne Élisabeth* ont bénéficié de l'aide, bien que non immédiate, des habitants des côtes avertis par les agents du guet : « Ledit capitaine ajoute que luy, son équipage et huit passagers restèrent sur les vergues et mats toute la nuit qui a suivi leur naufrage, souffrant extrêmement ; et hier vers les onze heures du matin il vint un bateau de terre dans lequel ils s'embarquèrent et qui les porta sur le rivage »⁷⁸.
- 50 Comme c'est le cas lors du naufrage de la *Jeanne Élisabeth*, il arrive que certaines personnes perdent la vie. Sur les 218 naufrages actuellement comptabilisés, 43 déclarent des pertes humaines. Pas moins de 193 personnes perdent la vie au cours de ces naufrages. Les victimes des tempêtes sont généralement des passagers ou des mousses qui sont moins formés aux risques de la navigation. Cela se vérifie lors du naufrage de la *Jeanne Élisabeth* puisque ce sont la dame Dubois, femme de chambre à

Marseille, et le sieur Lagrange, secrétaire du consul de France à Cadix qui sont les victimes de cette fortune de mer.

- 51 L'*Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681* ne consacre pas moins de 5 articles à la manière dont les corps des noyés au cours des naufrages doivent être traités⁷⁹. Outre la peur qu'elle suscite, la mort en mer pose des problèmes d'ordre sanitaire et logistiques. Les procédures mises en place, lorsque l'amirauté est avertie de la présence d'un cadavre sur la plage, sont donc très normées. Le diagnostic, prouvant que la cause de la mort est bien la noyade, est fait par un chirurgien. Trois ou quatre membres de l'équipage doivent identifier le corps et être formels sur sa religion. S'il était catholique, le défunt peut alors être inhumé par le curé dans le cimetière de la paroisse. Dans la réalité, il arrive fréquemment que les corps ne soient pas retrouvés ou que les membres de l'équipage enterrent leurs morts avant l'arrivée des officiers. Lors du naufrage de la *Jeanne Élisabeth*, ce sont les officiers de l'amirauté de Sète qui décident d'enterrer les victimes sur la plage. Le greffier rapporte « Nous avons aussi pourvu à l'inhumation des cadavres dudit sieur Lagrange et de ladite Marie- Magdelene Dubois. La situation des lieux, l'éloignement et l'état desdits cadavres ne nous ayant pas permis de les faire transporter dans un cimetiere, en la paroisse de Villeneuve qui est la plus prochaine ; il a fallu nécessairement les faire enterrer sur la plage même, dans des creux que nous avons fait faire aussi profonds qu'il a été possible. »⁸⁰. Les injonctions de la grande Ordonnance de la Marine sont donc adaptées en fonction des situations rencontrées par les officiers des amirautés.
- 52 La protection des équipages passe également par l'accueil des naufragés. Néanmoins, l'hospitalité, ou l'inhospitalité, des communautés littorales sont très peu détaillées dans les sources. Les équipages semblent rester près du lieu du naufrage, souvent dans des cabanes qui se trouvent sur les plages ou qu'ils construisent avec les débris du bâtiment naufragé. Il y a cependant quelques mentions de capitaines hébergés dans les auberges des villages voisins des lieux des naufrages. En ce qui concerne la *Jeanne Élisabeth*, qui a bénéficié du secours en barque des riverains, le capitaine déclare qu'on « les conduisit à Maguelonne où ils ont resté pour se remettre de leurs fatigues le reste de la journée, la nuit dernière et jusqu'à ce matin »⁸¹. Rares sont ces types de mention et le procès-verbal rédigé par le greffe de l'amirauté de Sète à l'occasion de ce naufrage offre un éclairage sur la question de l'hébergement. Pour la nourriture il semblerait qu'il y ait plusieurs cas de figures. Dans certains cas les équipages achètent eux-mêmes leurs vivres aux boutiques des villages voisins, dans d'autres cas il semblerait que ce soit les amirautés qui les avancent et se font rembourser ensuite. L'accueil des naufragés qui ont fait l'objet d'une quarantaine est bien plus détaillé. En effet, si les hommes à bord des bâtiments naufragés viennent de loin et n'ont pas de patente de santé ils sont soumis à une quarantaine. Cette procédure est très réglementée et donne lieu à la production de nombreux documents. On apprend dans ces sources que l'accueil de ces équipages est très couteux pour l'amirauté car c'est elle qui avance aux naufragés les vivres. Les rapports entre les équipages accueillis et le boucher ou le boulanger devaient donc être facilités par ces transactions. L'accueil des équipages naufragés, pouvant être composés de dizaines d'hommes, a donc de fortes conséquences sur les économies de ces communautés littorales. Les effets socio-culturels sont encore plus difficiles à mesurer car très peu renseignés dans les sources. Néanmoins, des échanges sont mentionnés entre les naufragés et les habitants des côtes, il est parfois fait mention de curiosité, de bonne entente ou de litiges.

Le « Sauvement »

- 53 Vient ensuite une autre étape très importante pour les sociétés littorales : le « sauvement »⁸² des marchandises et agrès du bâtiment naufragé s'il n'a pas sombré totalement. C'est en effet une étape qui peut mobiliser une très grande partie de la communauté y compris les femmes et les enfants. Un sauvement peut durer de quelques heures à plusieurs mois. La durée de ces chantiers est très variable selon l'état du bâtiment naufragé, selon la cargaison qu'il contient⁸³ mais également selon les conditions météorologiques. Le chantier autour de la *Jeanne Élisabeth* sera fortement ralenti par de nombreuses tempêtes⁸⁴. Un chantier peut mobiliser jusqu'à 200 personnes par jour et durer plusieurs semaines. Malgré de nombreuses tentatives et des mois d'espérance la précieuse cargaison de la *Jeanne-Elisabeth* n'a pas pu être sauvée⁸⁵.
- 54 La documentation disponible contient peu de renseignements concernant le choix de la main d'œuvre sur des opérations de « sauvement » à la suite d'un naufrage. Il semblerait que l'amirauté « appelle » des hommes, des femmes et des enfants à venir participer à ces opérations. Les rémunérations sont journalières et proportionnelles aux expériences, à la « force » et au matériel que chacun peut apporter sur le chantier (bateau, charrette, cheval, etc.). Les pêcheurs sont donc mieux payés que les ouvriers journaliers, qui sont eux même mieux payés que les femmes et les enfants. Ces sauvements ont généralement lieu entre novembre et mars ce qui est une période plutôt creuse pour l'agriculture. Ces naufrages peuvent donc être une véritable aubaine pour ces communautés littorales durant une saison calme leur procurant ainsi un salaire inattendu. Une seule plainte a été trouvée dans les sources. Il s'agit du « *mémoire des habitants de Leucate, rédigé par les consuls, adressé à l'intendant du Roussillon concernant les journées de travail à l'embarcation des effets algériens* »⁸⁶. Ce chebec Algérien fait naufrage sur la plage de Leucate en novembre 1777. La cargaison et les agrès sont sauvés et embarqués sur un autre bâtiment. Cela donne lieu à un chantier de 7 jours mobilisant jusqu'à 97 personnes par jour. Dans cette supplique, les habitants, à travers leur consul, expriment, en plus des conditions de travail extrêmement rudes, les sacrifices qu'ils ont dû faire lors de ce sauvetage en abandonnant leurs terres et leur bétail. Voir le sauvetage comme une opportunité, pendant la basse saison, semble donc une généralité ne pouvant s'appliquer à tous. De plus, les inégalités salariales normalisées par l'amirauté apparaissent, dans ce mémoire, comme un problème majeur. Les hommes sont payés en fonction de leur profession : les brassiers et les ménagers sont payés 10 sous par demi-journée alors que les matelots touchent 15 sous. Il est également fait mention d'un dimanche de travail impayé et d'excessives réquisitions qui, par conséquent, (im-)mobilisent les hommes inutilement. On notera que dans le cadre de ce sauvement, les hommes sont « appelés » par les officiers de l'amirauté de Collioure, la participation n'est pas volontaire, mais obligatoire, au point de devoir délaissier les activités principales.

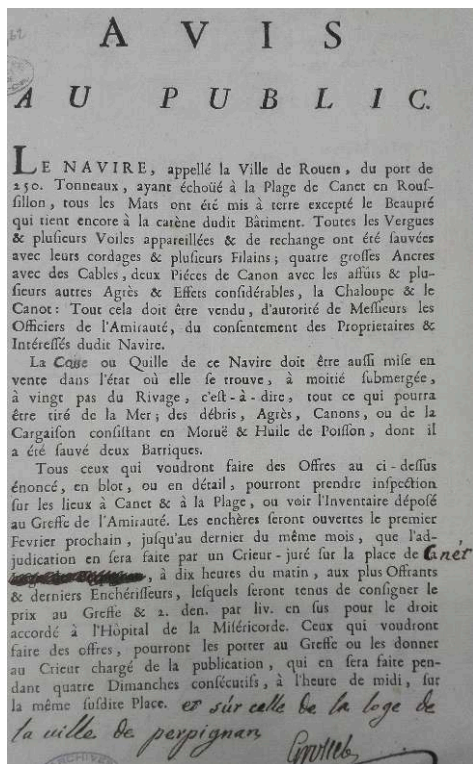
Ventes aux enchères et économies parallèles

- 55 Si la précieuse cargaison de la *Jeanne Élisabeth* n'a pas pu être sauvée, ses mâts, voiles, agrès et apparaux ont été placés sous scellés à Sète, dans l'attente de leur vente aux enchères. En effet, si ces sauvements peuvent être de grand chantier, ils peuvent être

également très coûteux. Il est possible de lire dans les sources que les frais des sauvements tels que le salaire des journaliers, la location du matériel, la location d'un entrepôt etc., sont généralement avancés par les amirautés. Selon l'état du bâtiment, le remboursement de ces frais peut se faire lors d'une vente aux enchères des agrès des débris et des marchandises qui ont pu être sauvés.

- 56 Les ventes sont organisées par les officiers des amirautés et suivent généralement un schéma régulier. La vente a normalement lieu plusieurs semaines après le naufrage ce qui laisse le temps de transmettre l'information. Il arrive cependant que la vente soit mise en place très rapidement lorsque le type de marchandises l'oblige. Si ce sont des denrées périssables, tel du blé abimé par l'eau de mer, la vente s'organise dans les jours qui suivent le naufrage. Si les denrées peuvent être conservées, sur la plage ou bien dans un entrepôt, des affiches (fig. 13) sont placardées sur les portes des églises des villages avoisinant le lieu du naufrage ainsi que celles des villes importantes comme Perpignan, Sète ou Marseille. Un crieur nommé par l'amirauté fait également des annonces chaque semaine sur les places des villages. Ces annonces sont particulièrement importantes dans une société qui est encore celle l'oral. À cette occasion, le crieur enregistre les offres faites. L'adjudication, également menée par le crieur, est la dernière étape, elle se déroule auprès de l'entrepôt où ont été déposés les éléments sauvés, directement sur la plage si les objets n'ont pas été déplacés, ou bien sur la place du village.

Fig. 13



Affiche annonçant la vente aux enchères des débris, agrès et cargaisons du navire la *Ville-De-Rouen*⁸⁷.

© AD Pyrénées-Orientales, cote 3B16/62

- 57 Durant les ventes ce sont généralement les notables et bourgeois des villes de Perpignan, Sète et même Marseille ou les propriétaires de mas qui enchérissent. Les

habitants des communautés littorales y assistent en tant que spectateurs. Néanmoins, lorsque la cargaison est une denrée périssable, la communication autour de la vente n'est pas aussi importante et les acheteurs se composent de familles habitants les villages voisins du lieu du naufrage. Le « blé mouillé » qui peut servir à nourrir le bétail à prix cassé, est le type de vente qui n'attire que des locaux.

- 58 Mais, la vente aux enchères n'est que la version officielle d'un événement. Certaines sources laissent cependant entrevoir des failles dans ce système. Les habitants des villages côtiers s'emparent parfois de ce qui ne leur appartient pas officiellement. Des trésors disparaissent. Onze articles dans l'ordonnance de la marine de 1681 concernent les pillages ou les appropriations illégales de débris, cargaisons ou agrès⁸⁸. Voler ces débris revient à défier l'amirauté et donc l'autorité royale. Si les habitants des côtes sont évidemment visés par ces articles, les officiers de l'amirauté et les seigneurs locaux faisant de l'excès de zèle le sont aussi. Les punitions évoquées dans l'*Ordonnance* sont dissuasives (amendes, bannissements, punitions corporelles, incarcérations, etc.), quand elles sont appliquées elles deviennent des exemples.
- 59 Le pillage est l'une, si ce n'est la plus grande, peur des officiers des amirautés. Se défendre contre d'éventuels voleurs est une mission importante pour les officiers de l'amirauté. L'établissement de gardes, jours et nuits, sur les lieux du naufrage et la mise en magasin des objets sauvés permettent de se prémunir des pillages. Lors du naufrage de la *Jeanne Élisabeth* la surveillance de l'épave et son trésor s'organise immédiatement et passe également par l'interdiction à tous pêcheurs et mariniers de l'approcher. Malgré cette peur très présente dans les documents produits, peu de cas d'enquêtes de vols sont présents dans les sources. Cette faible représentation des vols doit être nuancée pour plusieurs raisons. Tout d'abord, un vol n'est mentionné que s'il est remarqué. De plus, il est possible que les officiers des amirautés minimisent le nombre de vols s'ils n'arrivent pas à en identifier les coupables.
- 60 Néanmoins, quand elles sont détaillées les affaires de vol sont particulièrement intéressantes. Pour exemple, lors du naufrage d'un chebec algérien, sur la plage de Saint-Laurent-de-la-Salanque en décembre 1764, des vols sont déclarés⁸⁹ : cette affaire va occuper l'amirauté de Collioure pendant plus d'un an. Les officiers de l'amirauté se rendent rapidement compte que certains habitants sont vêtus avec des morceaux de voiles volées. Ils vont alors interroger les habitants des lieux voisins du naufrage. Après plusieurs mois d'interrogatoire, le premier habitant à donner des noms est le paysan Honoré Forcade. Il déclare avoir vu que des « paisans pilloient et emportoient cequils pouvoient des provisions, vivres, ou autre chose malgre les défenses du capitaine en second ». Il va ensuite livrer 27 noms à l'amirauté comme étant « ceux quil se rappelle avoir vu sobstiner a ce pillage ». Ces pêcheurs, laboureurs, brassiers ou pagés, ont pillé en famille, entre amis ou entre voisins. Les officiers de l'amirauté ne tardent pas à faire le lien : ils se sont servis du sauvement comme d'un repérage. 46 habitants de Saint-Laurent, Pia et Saint-Hyppolite vont être reconnus coupables un an et demi après les faits. Il est à noter qu'Honoré Forcade, l'homme qui avait dénoncé ses voisins, est finalement impliqué dans les vols. Il avait également oublié de mentionner Michel et Bernard Forcade comme suspects lors de sa déclaration. Après des mois d'enquêtes les officiers de l'amirauté auront peut-être réussi à briser les liens intracommunautaires mais pas intrafamiliaux.

Conclusion

- 61 Finalement l'étude des naufrages sur les côtes languedocienne et roussillonnaise met en lumière, au moins partiellement, le trafic maritime dans le golfe du Lion, le risque maritime, mais également les sociétés littorales. Le naufrage peut être vu comme un événement générant des écrits qui sont ensuite une fenêtre ouverte pour l'historien, ou l'archéologue, permettant la compréhension de dynamiques spatiales et sociales. Mais, aujourd'hui, sur une côte particulièrement urbanisée comme celle du golfe du Lion, se pencher sur les naufrages est également un coup de projecteur sur une histoire maritime et littorale. Si l'histoire de ces territoires est faite de vignes et de draps, elle est également faite de pêches, de bateaux et de naufrages. Faisant partie intégrante des multiples facettes du patrimoine languedocien et roussillonnais, les fortunes de mer sont également des trésors de musée.

BIBLIOGRAPHIE

- ALAIN, Thierry. Des hommes entre Mer du Nord et Méditerranée Les équipages des navires de commerce d'Amsterdam vers la mer intérieure au XVIII^e siècle. In DAUMALIN, Xavier, FAGET, Daniel ; RAVEUX, Olivier (dir.). *La mer en partage : sociétés littorales et économies maritimes, XVI^e-XX^e siècle : études offertes à Gilbert Buti*, Aix-en-Provence, France, Presses universitaires de Provence, 2016, p. 103-116.
- ACERRA, Martine. « LETO (Littoral, État, Océan), un dispositif test sur les enquêtes littorales (XVII^e-XIX^e siècles) ». *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, n° 125-4, 2018, p. 69-90. <https://www.cairn.info/revue-annales-de-bretagne-et-des-pays-de-l-ouest-2018-4-page-69.htm>
- BALOUIN, Yann ; GERVAIS, Mathieu ; BELON, Remi, et al. Caractérisation des tempêtes et de leur évolution sur le littoral du Golfe du Lion, Conférence Méditerranéenne Côtière et Maritime EDITION 1, Hammamet, Tunisie, 2009, p. 79-82. https://www.researchgate.net/publication/242197443_Caracterisation_des_tempetes_et_de_leur_evolution_sur_le_littoral_du_Golfe_du_Lion
- BESSEMOULIN, Pierre. « Les tempêtes en France ». *Annales des Mines*, août 2002, p. 9-14.
- BITTERLING, David. *L'invention du pré carré : construction de l'espace français sous l'Ancien Régime*. Paris : Albin Michel, 2009, 262 p.
- BONNEFOUX, Pierre-Marie-Joseph et PÂRIS, Edmond. *Le Dictionnaire de la marine à voile*. Paris, EFR, 1987, XIV+776 p.
- BOUËDEC, Gérard. Les amirautés en France du Moyen Âge au XIX^e siècle. *Revue d'Histoire maritime*, 2014, t. 19, 428 p.
- BOUGARD, René. *Le Petit Flambeau de la mer, ou le Véritable Guide des pilotes côtiers...*, Au Havre de Grâce, J. Hubault, 1690, 410 p., p. 300. https://books.google.fr/books?id=GbpOH5uaIyoC&printsec=frontcover&hl=fr&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- BOULANGER, Patrick. *Cabotage et commerce de l'huile dans le Golfe du Lion au XVII^e siècle, Navigation et migrations en Méditerranée*. CNRS éditions, 1990, p. 285-301.

BUTI, Gilbert. « Aller en caravane : le cabotage lointain en Méditerranée, XVII^e et XVIII^e siècles ». *Revue d'histoire moderne contemporaine*, vol. n° 52-1 / 1, Belin, 2005, p. 7-38.

BUTI, Gilbert. « Cabotage et caboteurs de la France méditerranéenne (XVII^e-XVIII^e siècles) ». *Rives méditerranéennes*, n° 13, M.M.S.H., 2003, p. 75-92.

BUTI, Gilbert. La « marine de Sète » au XVIII^e siècle : entre trafic de proximité et grand cabotage européen. In [colloque, Montpellier, 2004] *Les ports dans l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation, images et représentations (XVI^e-XXI^e siècles)*. Montpellier : Presses universitaires de la Méditerranée, 2007.

BUTI, Gilbert. Littoraux provençaux sous discrète surveillance sanitaire (fin XVII^e-début XIX^e siècle). In [colloque, Nice, 2012] *La Méditerranée au prisme des rivages : menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI^e-XXI^e siècles)*. Saint-Denis : éd. Bouchène, 2015, p. 209-224.

BUTI, Gilbert et CABANTOUS, Alain. *De Charybde en Scylla : risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours*. Paris : Belin, 2018, 434 p.

CALAFAT, Guillaume. *Une mer jalouée : contribution à l'histoire de la souveraineté, Méditerranée, XVII^e siècle*. Paris : éditions du Seuil, 2019, 446 p.

CHARPENTIER, Emmanuelle. *Le peuple du rivage : le littoral nord de la Bretagne au XVIII^e siècle*, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2013, 404 p.

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. Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine*, octobre 2010, p. 73-94.

COINDET, Sylvain et LE BOUEDEC, Gérard. Histoire de la sécurité maritime. *Medicina Maritima - Maritime Medicine Journal*, 2007, p. 113-125.

DEGAGE, Alain. Quarantaine et lazaret à Sète au XVII^e et XVIII^e siècles. In MIEGE, Jean-Louis (dir.). *Navigation et migrations en Méditerranée. De la préhistoire à nos jours*. Paris : C.N.R.S. Editions, « Hors collection », 1990, p. 267-283. <https://www.cairn.info/navigation-et-migrations-en-mediterranee--9782222042969-page-267.htm>

DEGEAI, Jean-Philippe ; DEVILLERS, Benoît ; DEZILEAU, Laurent *et al.* « Major storm periods and climate forcing in the Western Mediterranean during the Late Holocene ». *Quaternary Science Reviews*, vol. 129 / C, 2015, p. 37-56.

DUCOIN, Jacques. Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIII^e siècle : le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique. Paris : Librairie de l'Inde, 1993, t. 1, 331 p.

DURAND, Stéphane. Les états de Languedoc et le littoral provincial (XVI^e-XXI^e siècles). In [Colloque, Montpellier, 2004] *Les ports dans l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation, images et représentations*, Montpellier : Presses universitaires de la Méditerranée, 2007.

DURAND, Stéphane. Les états de Languedoc et le littoral provincial (XVII^e-XVIII^e siècles). In BROGINI, Anne et GHAZALI, Maria (dir). *La Méditerranée au prisme des rivages. Menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVI^e-XXI^e siècles)*. Éditions Bouchène, 2015, p. 195-207.

FARGE, Arlette. « Penser et définir l'événement en histoire. Approche des situations et des acteurs sociaux », *Terrain. Anthropologie & sciences humaines*, Association Terrain, mars 2002, p. 67-78.

- FOURNIER, Georges (1595-1652). Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation. Paris : chez Michel Soly, 1643. Cote FB-2017 à la BNF.
- GARNIER, Emmanuel. La mer cet ennemi de plusieurs siècles : trajectoires de vulnérabilités et défense contre la mer de l'Antiquité au XX^e siècle. Paris-La Défense, Plan urbanisme construction architecture, PUCA, 2018.
- GAUSSENT, Jean-Claude. « Les gens de mer à Agde au XVIII^e siècle ». *Annales du Midi*, vol. 92 / 147, 1980, p. 161-178.
- GERVAIS, Mathieu ; BALOUIN, Yann ; CERTAIN, Raphaël, *et al.* « Impacts des tempêtes sur la morphologie d'un littoral microtidal : le site du Lido de Sète à Marseillan, Golfe du Lion », XI^{èmes} Journées Nationales Génie Côtier – Génie Civil, Les Sables d'Olonne, juin 2010.
- LAGET, Frédérique ; VRIGNON, Alexis, *et al.* S'adapter à la mer : l'homme, la mer et le littoral du Moyen Âge à nos jours, actes de la journée d'études organisée à Nantes le 11 avril 2013, Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2014, p. 35.
- LAMOIGNON DE BASVILLE, Nicolas (d). Mémoires pour servir à l'histoire de Languedoc, à Amsterdam : chez J. Ryckhoff le fils, libraire, 1736, 334 p.
- LLINARES, Sylviane. *De Brest à Bayonne, L'enquête Chardon dans les ports français à la fin de l'Ancien Régime*. Bordeaux : éd. Bruno Marnot/PUPS, 2010, p. 11. <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/HISTOIRE/halshs-00699196v1>
- LLINARES, Sylviane. *Les amirautés en France et Outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*. éd. Revue d'Histoire Maritime, PUPS, 2014, 428 p.
- LOUVIER, Patrick. *Le Languedoc et la mer : (XVI^e-XXI^e siècle), nouvelle édition*, Montpellier : Presses Universitaires de la Méditerranée, 2020, 316 p.
- MARTIN, Sébastien et PFISTER, Christian. « Les enquêtes littorales de 1665 et 1782 comme révélateur des jeux de pouvoir : entre attentes monarchiques et promotion locale. Les cas boulonnais et dunkerquois ». *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest. Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine*, décembre 2018, p. 91-107.
- MARZAGALLI, Silvia et PFISTER-LANGANAY, Christian. « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle : premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée*, décembre 2011, p. 273-295.
- MICHELOT, Henry. Le portulan de la mer Méditerranée ou le vray guide des pilotes costiers. Amsterdam, Pays-Bas, chez Pierre Mortier, 1709.
- MICHELOT, Henry, Laurent. Recueil de plusieurs plans des ports et rades de la mer Méditerranée. Levé et dessiné [sic] sur les lieux. Marseille : L. Brémond, 1730. GE FF-4698 BNF salle cartes et plans BNF.
- MORSEL, Joseph. Les sources sont-elles 'le pain de l'historien' ?, 2003, Paris, France. p. 273-286.
- PÉRET, Jacques. *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVII^e et XVIII^e siècles*. La Crèche : Geste éd., 2004.
- SAQUÉ, Sébastien. « La gestion du risque de peste entre 1720 et 1770 dans la province du Roussillon ». In LARGUIER, Gilbert (dir.). *Les hommes et le littoral autour du Golfe du Lion, XVI^e-XVIII^e siècle : Septièmes Journées d'histoire et histoire du droit et des institutions de l'Université de Perpignan Via Domitia*. Perpignan : Presses universitaires, 2018, p. 159-174.

TAVENNE, Léa. « Étude géohistorique du risque de naufrage comme révélateur des sociétés littorales : l'exemple des côtes roussillonnaises, 1740-1790 », *Physio-Géo. Géographie physique et environnement*, décembre 2019, p. 253-275.

TAVENNE, Léa. *Fortunes de mer et trésors de terre, les naufrages le long des côtes roussillonnaises (1740-1790)*, Histoire et Environnement. Mémoire de master 2 TRACES, sous la direction de Marc CONESA, Montpellier, 2018.

VANDROY, Marie-Anne. « La loi et le rivage d'après l'ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin ». In [Colloque, Lorient 1997] *Représentations et images du littoral*. Rennes, Presses universitaires de Rennes, 1998, 184 p.

Cartes

Anonyme, « Port-Vendre dans Le Roussillon », XVIII^e siècle, Bibliothèque nationale de France, GED-1355

BELLIN, Jacques-Nicolas, « Plan du Port et Ville d'Agde », Paris, 1764., BNF, département Cartes et plans, GE DD-2987.

MICHELOT, Henry, « Golfe de Lion, contenant les côtes depuis Palamos jusques aux Isles d'Hieres », extrait de *Cartes générales et particulières de la Méditerranée*, paru en 1730, p. 18.

VOLAIRE, Laurent-Antoine. « Plans et baye des principaux ports et havres de la Méditerranée avec divers raisonnements sur les mouillages le long des costes et dans l'Archipel », S.l., s.n., 1708. GE DD-2647 BNF salle cartes et plans BNF.

NOTES

1. - Dans l'expression « fortune de mer », le mot « fortune » ne renvoie pas à la richesse. Le mot est pris dans son sens latin d'« alea ». Il s'agit d'un évènement fortuit qui, dans l'expression « fortune de mer » est dommageable tel qu'un naufrage.
2. - Les fonds d'archives suivants ont été consultés : les archives départementales des Pyrénées-Orientales, de l'Aude, de l'Hérault, du Gard et des Bouches-du-Rhône, les archives municipales d'Agde et de Sète, les archives de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille-Provence ainsi que les archives nationales (Centre d'accueil et de recherche des archives nationales).
3. - Cet article reste l'ébauche d'une recherche en cours : TAVENNE, Léa, « *Perdus dans la tempête, Les naufrages dans le golfe du Lion comme marqueurs des relations entre l'homme et le milieu à travers les siècles* » [titre provisoire], thèse de doctorat sous la direction de Benoît Devillers, Université Paul-Valéry Montpellier 3, 2019.
4. - PÉRET, 2004, p. 205.
5. - Les littoraux doivent être intégrés dans le royaume, formant alors un « espace absolu », d'après l'expression de David Bitterling, dans BITTERLING, 2009, 262 p. Sur la normalisation des marges littorales de nombreux travaux ont été menés ; voir par exemple : VANDROY, 1998, p. 62.
6. - MARZAGALLI, et PFISTER-LANGANAY, 2011, p. 273-295.
7. - Série 3B aux AD Pyrénées-Orientales.
8. - Série 13B aux AD Gard.
9. - Série 4B aux AD l'Hérault.
10. - Série C aux AD Aude.
11. - Ces registres regroupent toutes les décisions prises par les amirautés durant l'année ; les thèmes qui y sont abordés sont donc particulièrement variés. Nous ne savons pas si les

différences de traitement des naufrages entre l'amirauté de Collioure et les autres amirautés sont d'origine ou si elles sont dues « aux différentes logiques archivistiques qui en ont assuré la conservation jusqu'à nos jours ». Sur ce sujet voir MORSEL, 2004, p. 271-286.

12. - AM Agde, série 2F.

13. - Cette source se trouve dans la sous-série G5 au Centre d'Accueil des Archives Nationales (CARAN).

14. - LLINARES, 2010, p. 11 et BUTI, 2019, p. 78-99 ou encore MARTIN, 2018, p. 91-107 et enfin, ACERRA, 2018, p. 69-90.

15. - Le programme LETO (Littoral, État, Océan), mené par Martine Acerra et Sylviane Llinares s'applique à exploiter, de manière méthodique et collective, les enquêtes littorales faites entre le XVII^e et le XVIII^e siècle. ACERRA, 2018, p. 69-90.

16. - Dans la série C aux AD Pyrénées-Orientales et Hérault.

17. - Sébastien Saqué écrit : « Le littoral face à cette menace toujours très présente en Méditerranée surtout dans les villes du Levant et de la Barbarie, devient un front, un rempart contre les assauts d'un ennemi aussi invisible que dangereux, véhiculé tant par les navires marchands et militaires que pirates et corsaires qui pullulent alors dans la mer Intérieure ». SAQUÉ, 2018, p. 159-174.

18. - La défense, qui s'organise sur ces côtes commence, dès 1622, par la mise en place d'une obligation absolue, pour les navires provenant de zones considérées comme suspectes, de passer par les ports de Marseille, Toulon ou Rouen, Toulon étant rapidement éclipsé. BUTI, 2015, p. 209-224.

19. - Une « patente de santé » est délivrée aux bâtiments qui quittent le port pour un voyage au long cours. En droit maritime, ce document permet d'établir officiellement l'absence de risque d'épidémie, et partant, épargne au navire une quarantaine à l'arrivée.

20. - BUTI, 2015, p. 213.

21. - Ces archives se trouvent dans la série E des fonds de la CCIMP.

22. - Cote 4MI 28/1 aux AD Hérault.

23. - Cote 4MI 27/1 aux AD Hérault.

24. - Je remercie très fortement Élias Burgel pour la communication des naufrages qui se trouvaient dans cette presse puisqu'il a, dans le cadre de sa thèse, dépouillé de façon exhaustive cette documentation. Élias Burgel est doctorant à l'Université de Caen-Normandie, rattaché à HisTéMé, et prépare sa thèse : « La propriété du mouvant. Le gouvernement des ressources naturelles sur le littoral lagunaire languedocien (fin du XVII^e-milieu du XIX^e siècle) » sous la direction de M. Jean-Marc Moriceau (université de Caen, HisTéMé) et M. Stéphane Durand (université d'Avignon, Centre Norbert Élias).

25. - MARZAGALLI, 2011, p. 273.

26. - Ce projet est coordonné par Silvia Marzagalli, Jean-Pierre Dedieu et Pierrick Pourchasse. Il s'appuie principalement sur un classement exhaustif de la sous-série G5 conservée aux Archives Nationales, mené par Christian Pfister-Langanay. Cette sous-série regroupe une partie des archives de l'Amirauté de France saisies à la Révolution, à savoir les papiers de Louis Jean Marie de Bourbon, amiral de France. La G5 contient « des états annuels (voire trimestriels) des congés et des ancrages délivrés par les amirautés du Sud de la France et envoyés à Paris dans le cadre des vérifications comptables auxquelles ces administrations étaient soumises ». 1787 peut être considérée comme l'année laboratoire de ce programme. Sont insérées, dans la base, toutes les informations relatives à l'ensemble des navires sortis des ports français en 1787.

27. - Année test choisie par le programme ANR NAVIGOCORPUS.

28. - BUTI, 2003, p. 75-92.

29. - Une étude particulière sur le trafic maritime à Port-Vendres a été menée dans TAVENNE, Léa, *Fortunes de mer et trésors de terre, les naufrages le long des côtes roussillonnaises (1740-1790)*,

Histoire et Environnement, mémoire de master 2 TRACES, sous la direction de Marc CONESA, Montpellier, 2018.

30. - Gilbert Buti note qu'au cours du XVIII^e siècle, le trafic portuaire de Sète connaît une "réelle ouverture en direction des espaces océaniques" : BUTI, 2007.

31. - ALAIN, 2016, p. 105.

32. - ALAIN, 2016, p. 105.

33. - Dans son étude de la flotte sétoise au XVIII^e siècle, Gilbert Buti note que les quarante-quatre naufrages qu'elle essuie ont tous lieu assez loin du port d'attache. Seulement quatre naufrages ont lieu sur les côtes du Languedoc-Roussillon. L'inexpérience d'une mer ou d'une côte semble donc être un facteur de vulnérabilité. BUTI, 2007.

34. - Cote 4B287 aux AD Hérault.

35. - Cote C6663 aux AD Hérault.

36. - Néanmoins, plusieurs types de cabotages sont pratiqués en Méditerranée ; Gilbert Buti écrit à propos de Saint-Tropez : « Les entrées de navires dans le port de Saint-Tropez, au cours du XVIII^e siècle, montrent le poids considérable occupé par les relations de proximité. Près de 90 % du nombre d'entrées, mais également de celui des sorties, s'inscrivent dans les limites du commerce à court rayon, soit du petit cabotage défini par l'ordonnance de 1740, précisée par les textes de l'an XI et de 1815. Le reste du mouvement portuaire – entrées et sorties – est consacré au cabotage lointain : Italie du Sud, Espagne méridionale, Levant et Barbarie. » Dans BUTI, 2003, p. 75-92.

37. - Sylvain Coindet en arrive aux mêmes conclusions pour les côtes bretonnes « Mais l'étude des naufrages sur la pointe Bretagne montre qu'il s'agit avant tout de caboteurs. La pêche apparaît alors moins meurtrière. » COINDET, 2007, p. 116.

38. - SAQUÉ, 2018, p. 159-174.

39. - Comme le souligne Gilbert Buti dans BUTI, 2005, p. 7-38.

40. - Soit l'équivalent de 10/133 bâtiments puisqu'il est exclu de ce calcul les 85 bâtiments dont les causes ne sont pas mentionnées dans la documentation archivistique.

41. - Soit 22 bâtiments.

42. - FOURNIER, 1643, Quinzième livre, chapitre XVIII.

43. - DEGEAI, 2015, p. 37-56.

44. - BRAUDEL, 1982, t. I, p. 228.

45. - MARZAGALLI, 2011, p. 273-295 et TAVENNE, Léa, « Fortunes de mer, trésors de terre. Les naufrages le long des côtes roussillonnaises (1740-1790). Histoire et environnement », Mémoire de Master 2 sous la direction de Marc CONESA, TRACES, université Montpellier 3, 2017, 300 p.

46. - BESSEMOULIN, 2002, p. 10.

47. - CHAPUIS, 1999, p. 49-50.

48. - Olivier Chapuis écrit « la navigation près des côtes n'est absolument pas au centre des préoccupations de l'élite scientifique et maritime du Siècle des lumières, entièrement accaparé par le souci de position dès que la terre est hors de vue ». CHAPUIS, 2007, p. 210.

49. - VOLAIRE, 1708. Ou encore MICHELOT, 1730.

50. - MICHELOT, 1709, 1 p.

51. - FOURNIER, 1643. Je remercie ici Clément Barniaudy pour m'avoir, entre autres, transmis les photographies, qu'il avait lui-même prises à la BNF, de cet ouvrage.

52. - Cote 3B16/41 aux AD Pyrénées-Orientales.

53. - BOUGARD, 1690, p. 300.

54. - Extrait de « Reconnaissance du cap de Creos à l'ouest, à trois milles de la mer... de la plaine de Roussillon, la plage de Canet à l'ouest à six milles à la mer ». Bibliothèque Nationale de France, département. Cartes et plans, GE D-16523.

55. - Cote 3B16/42 aux AD Pyrénées-Orientales.

56. - Extrait de la déclaration du capitaine, AD Hérault, cote 4B302.

57. - Ce qui équivaut à peu près à 350 mètres. Cote 3B16/145 aux AD Pyrénées-Orientales, n° 129 dans la base de données.
58. - BALOUIN, 2010, p. 264.
59. - Cote C1374 aux AD Aude.
60. - Cote 3B16/128 aux AD Pyrénées-Orientales.
61. - "Il n'eut d'autre ressource pour sauver sa vie et celle de son équipage son battiment et une partie de son chargement que de remettre une petite voile pour échouer sur le sable de cette plage" cote 3B16/128 aux AD Pyrénées-Orientales.
62. - Cette carte est réalisée en juillet 2020, les résultats sont susceptibles d'évoluer.
63. - Le Tech, l'Agly, la Têt, l'Aude, l'Orb, l'Hérault et le Lez.
64. - Cote E100, archives de la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence.
65. - LAMOIGNON DE BASVILLE, 1736, p. 266.
66. - GAUSSENT, 1980. p. 161-178.
67. - DURAND, 2015, p. 195-207.
68. - LAGET, 2014 : "Les naufrages à proximité des ports révèlent l'insuffisance des infrastructures des ports", p. 35.
69. - En réponse à l'Amiral de France qui lui demande de lui transmettre un état de la signalisation des côtes roussillonnaises, il explique qu'il n'y a pas besoin de mettre de fanaux ailleurs qu'à Port-Vendres.
70. - Cote 3B6, AD des Pyrénées-Orientales.
71. - MICHELOT, Henry, p. 53.
72. - 3B26/91 aux AD des Pyrénées-Orientales.
73. - Cote 3B16/14 aux AD des Pyrénées-Orientales.
74. - On trouvera dans les sources différentes orthographes telles que « Biar », « Béar », etc.
75. - Association pour les Recherches Sous-Marines en Roussillon.
76. - MARZAGALLI, 2011, p. 273-295.
77. - Extrait de *l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, liv. IV, tit. IX, *Des naufrages, bris et échouements*, article 3.
78. - Extrait de la déclaration du capitaine, AD Hérault, cote 4B302.
79. - Articles 32 à 37 concernant la gestion des corps des naufragés noyés de *l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, liv. IV, tit. IX, *Des naufrages*, etc.
80. - Extrait du procès-verbal rédigé par le greffier de l'amirauté de Sète, AD de l'Hérault, cote 4B302.
81. - Extrait de la déclaration du capitaine, AD de l'Hérault, cote 4B302. Après avoir été hébergé au village, l'équipage de la *Jeanne Elisabeth* prend part au sauvement. Le procès-verbal indique que des tentes sont installées sur la plage pour surveiller jour et nuit que personne ne vienne prélever quelques sacs de la coque. L'équipage participait-il à cette surveillance ? Rien n'informe sur ce sujet dans les sources.
82. - Le terme de « sauvement » est employé dans les sources quand il s'agit du bâtiment et de sa cargaison. Quand il s'agit des hommes à bord c'est le terme de « sauvetage » qui est employé.
83. - Il arrive que la cargaison nécessite des attentions particulières comme le séchage ou l'entrepôt en magasin.
84. - Pour preuve, 6 naufrages ont lieu entre septembre 1755 et janvier 1756 sur cette côte, tous dus à des tempêtes.
85. - Elle le sera 250 ans plus tard par les archéologues subaquatiques du DRASSM.
86. - Cote 1C1152 aux AD des Pyrénées-Orientales.
87. - Cote 3B16/62 aux AD Pyrénées-Orientales.
88. - Articles 2 à 8, 16, 19, 20 et 30 dans *l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*, liv. IV, tit. IX, *Des naufrages*, etc.
89. - Cote 3B16/56 aux AD Pyrénées-Orientales.

RÉSUMÉS

Pourquoi fait-on naufrage dans le golfe du Lion au XVIII^e siècle ? Tempêtes, erreurs humaines ou attaques corsaires ? Où fait-on naufrage ? Aux abords des embouchures, aux entrées des ports ou bien sur les plages interminables de la côte languedocienne ? Qui fait naufrage ? Des marchands, des pêcheurs, des pirates, d'ici ou d'ailleurs ? Quel est le cadre juridique français sous l'Ancien Régime pour les fortunes de mer ? Les naufrages avaient-ils des conséquences économiques ou sociales sur les sociétés littorales ? Sans prétendre répondre à toutes ces questions, cet article tentera d'apporter des éclairages nouveaux tout en faisant de nombreux parallèles avec le naufrage de la *Jeanne Élisabeth*. À travers les multiples sources consultées dans les archives (déclarations des capitaines, lettres, procès-verbaux, etc.) les naufrages, leurs causes et leurs conséquences sur les sociétés littorales languedocienne et roussillonnaise du XVIII^e siècle seront mis en lumière afin de dresser un tableau dynamique de ces fortunes de mer. Entre sources historiques manuscrites et vestiges archéologiques, l'étude des naufrages participe à la mise en valeur du patrimoine maritime et littoral des côtes languedocienne et roussillonnaise.

What causes shipwrecks in the Gulf of Lion? Storms, human errors or corsair attacks? Where do shipwrecks take place? Near the mouths of the rivers, at the entrances to ports or on the endless beaches of the Languedoc coast? Who gets shipwrecked? Merchants, fishermen, pirates, from here or elsewhere? What is the French legal framework in the 18th century for sea fortunes? Did shipwrecks have economic or social consequences on coastal societies? Without claiming to answer all these questions, this article will attempt to shed new light on the subject, while drawing numerous parallels with the sinking of the *Jeanne Élisabeth*. Through the multiple sources consulted in the archives (captains' declarations, letters, minutes, etc.) the shipwrecks, their causes and their consequences on the coastal societies of Languedoc and Roussillon in the 18th century will be brought to light in order to draw a dynamic picture of these fortunes of the sea. Between handwritten historical sources and archaeological remains, the study of shipwrecks contributes to the enhancement of the maritime and coastal heritage of the coasts of Languedoc and Roussillon.

INDEX

Keywords : shipwrecks, sea fortunes, modern times, 18th century, coastal societies, seafarers.

Index géographique : Languedoc, Roussillon, Méditerranée, golfe du Lion

Mots-clés : naufrages, fortunes de mer, époque moderne, XVIII^e siècle, sociétés littorales, gens de mer

AUTEUR

LÉA TAVENNE

Doctorante, sous la Direction de Benoît Devillers (Université Montpellier 3, UMR 5140 ASM),
Archéologie des sociétés méditerranéennes, UMR CNRS 5140, Université Paul-Valéry –
Montpellier 3, CNRS, MCC, 34000, Montpellier, France ; contractuelle (contrat Région Occitanie/
Université Montpellier 3)