

Les étrangers naufragés sur le littoral charentais (XVII^e-XVIII^e siècles)

Jacques Peret



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1003>

DOI : 10.4000/abpo.1003

ISBN : 978-2-7535-1517-8

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 20 avril 2010

Pagination : 109-121

ISBN : 978-2-7535-1146-0

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Jacques Peret, « Les étrangers naufragés sur le littoral charentais (XVII^e-XVIII^e siècles) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 117-1 | 2010, mis en ligne le 20 avril 2012, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/1003> ; DOI : 10.4000/abpo.1003

Ce document a été généré automatiquement le 30 avril 2019.

© Presses universitaires de Rennes

Les étrangers naufragés sur le littoral charentais (xvii^e-xviii^e siècles)

Jacques Peret

- 1 La présence régulière des étrangers dans les ports relève probablement de la banalité pour les populations du littoral. Les équipages en escale, les colonies de négociants, de commissionnaires étrangers installés temporairement ou sur la longue durée font partie du paysage ordinaire des grands ports comme Bordeaux ou La Rochelle mais aussi dans une moindre mesure des petits havres comme ceux des îles de Ré ou d'Oléron, de Marennes ou de Royan. Cette familiarité avec l'étranger peut être illustrée par de petits événements du quotidien saisis à Bordeaux : un soir d'octobre 1759, pourtant en pleine guerre de Sept Ans, un capitaine anglais et deux Hollandais se retrouvent pour une sévère beuverie dans un cabaret bordelais du faubourg des Chartrons tenu par la veuve d'un Irlandais¹. Trois ans auparavant, Jacques Gautier, de Meschers, est suspecté de relations avec l'ennemi ; resté prisonnier en Angleterre, il séjourne quatre ans à Londres et à Dublin avant de rentrer en France en compagnie d'un jeune Anglais rencontré sur la route. À Bordeaux, port cosmopolite, il s'installe « chez un Irlandais qui donne à manger aux étrangers sans avoir d'enseigne² ». Autre exemple, loin de la grande ville à l'embouchure de la Gironde, au Verdon, « lieu sauvage et peu habité », se dresse depuis 1723 une chapelle face au mouillage du même nom où stationnent souvent longuement les navires avant de prendre les passes ou de remonter la « rivière de Bordeaux » ; édifée à « la demande des marins du Royaume et païs étrangers », elle est desservie par un chapelain, souvent étranger, toujours « versé dans l'usage des langues étrangères », illustration des pratiques internationales des gens de mer³.
- 2 Cette présence habituelle peut aussi devenir accidentelle et involontaire lors des naufrages, fortune de mer par excellence qui jette sur les rivages français des équipages étrangers. L'événement est doublement intéressant et révélateur, d'une part des flux des navires étrangers fréquentant le littoral entre la Gironde et La Rochelle, sous forme d'un échantillon probablement représentatif, d'autre part des comportements des populations littorales et des marins étrangers confrontés accidentellement les uns aux autres.

- 3 Ces approches passent par le prisme d'une source, les dossiers de procédures de naufrage qui suivent normalement chaque accident, avec un volet juridique et financier (les conditions du règlement du sinistre et des épaves) et un volet maritime et humain où sont décrites les conditions du naufrage, les opérations de sauvetage et éventuellement les scènes de pillage. La source se prête à une exploitation à la fois quantitative et qualitative, avec une masse de données à la fois sur le naufrage et sur les aventures collectives et individuelles des marins confrontés à un rivage étranger et à leurs populations. Le corpus étudié dans le cadre d'un travail collectif porte sur environ 750 naufrages survenus entre le début des années 1680 et 1789 sur les rivages des deux amirautés de La Rochelle et de Marennes, de l'embouchure de la Sèvre niortaise à la rive droite de la Gironde⁴.
- 4 À partir de là, il est intéressant de se poser la question du naufrage des navires étrangers sur cette portion du littoral français, organisée d'une part autour des approches de la Gironde, « la rivière de Bordeaux », et d'autre part autour des pertuis menant à La Rochelle, à Rochefort et aux rades foraines où viennent se ravitailler en sel les navires de toute l'Europe. Quel est le profil de ces navires, de leurs cargaisons, comment les marins naufragés vivent-ils l'accident, comment sont-ils reçus par les populations et les autorités et plus largement bénéficient-ils d'un traitement particulier, privilégié ou non, en tant qu'étrangers ?

Les naufrages des navires étrangers

- 5 Les naufrages constituent un bon révélateur des flux et des trafics des navires étrangers longeant les rivages d'Aunis et de Saintonge jusqu'à l'embouchure de la Gironde. Cette première approche quantitative a permis de recenser 176 voiliers étrangers naufragés sur 660 navires identifiés, soit un peu moins de 27 % de cette flotte de malchanceux. Ce pourcentage sans doute approximatif renvoie à peu près à la place des bateaux étrangers dans le trafic bordelais (550 navires étrangers jettent l'ancre à Bordeaux en 1699-1700 face à 2 280 bateaux français selon Christian Huetz de Lemps⁵) ; mais cette donnée statistique globale doit aussitôt être affinée pour mieux définir les profils de ces bateaux⁶.

Les gros caboteurs de l'Europe du nord-ouest

- 6 Le tonnage des navires naufragés est mentionné environ deux fois sur trois. Se dégage aussitôt une sensible différence entre l'ensemble des navires naufragés et les seuls étrangers. D'un côté, 56 % des bateaux sont de toutes petites unités, jaugeant moins de 50 tonneaux, pour l'essentiel des « barques » françaises originaires du littoral atlantique entre la Bretagne et la Gironde. Les petits caboteurs étrangers sont beaucoup plus rares (un peu moins d'un quart de la flotte) ; rien de très étonnant au regard de la distance maritime entre les ports de l'Europe du nord-ouest et les pertuis et estuaires du Centre-Ouest avec le double problème de la sécurité et de la rentabilité. Il n'empêche que l'on retrouve une quarantaine de véritables « coques de noix » étrangères échouées ou coulées devant les rivages charentais, avec les exemples surprenants du *Thomas et Jacques*, brigantin irlandais de 30 tonneaux venu de Londonderry jusqu'à Bordeaux et qui fait naufrage sur la côte d'Arvert en octobre 1734⁷ ou de cette barque anglaise de Plymouth, de 24 tonneaux, qui voyage entre Lisbonne et l'Angleterre et termine son voyage sur les rochers de l'île d'Oléron⁸. À l'autre bout de la pyramide, le contingent des gros trois-mâts naufragés jaugeant plus de 200 tonneaux, au nombre total de 61 (11 % de l'ensemble) fait

peu de place aux étrangers, puisque 10 seulement appartiennent au monde des gros porteurs à l'image de *L'Arbre de Grenade* de Dantzig, d'un tonnage de 250 tonneaux, naufragé en 1733⁹, recordman étranger modeste au milieu des transatlantiques français. Les gros bataillons (plus des deux tiers des navires étrangers dont on connaît le tonnage) se situent donc dans la tranche des tonnages moyens, entre 50 et 200 tonneaux, qualifiés de dogres et surtout de flûtes, moyens porteurs polyvalents du grand cabotage international le long des côtes européennes¹⁰.

- 7 Les ports d'armement de 170 unités de la flottille étrangère naufragée permettent de dresser une géographie intéressante des relations européennes des ports entre Loire et Gironde : on notera tout d'abord le très faible nombre de navires « américains » (deux à la fin du siècle) et méditerranéens (deux également) ; plus surprenant, le petit nombre d'ibériques (14 espagnols et un portugais), reflet de l'affaiblissement des flux commerciaux méridionaux avec Bordeaux et La Rochelle. Pour près de 90 %, les naufragés étrangers viennent des ports de l'Europe du Nord-Ouest. Quarante-sept sont originaires des Provinces-Unies, dont 29 d'Amsterdam, image confirmée des rouliers des mers qui continuent au xviii^e siècle à assurer largement les routes du grand cabotage. Juste derrière, les navires des îles britanniques (45), avec à part égale les anglais et les irlandais (Cork, Dublin), dans la longue tradition des échanges anglo-bordelais, puis les bateaux « allemands » (28), originaires d'abord de Hambourg, suivi de Dantzig, Lübeck et Brême. Un dernier ensemble, de même volume (27), provient de l'Europe du Nord et de la Baltique d'où se détachent les ports du Danemark et de la Suède. Ce sont donc dans une écrasante majorité, des marins des pays du Nord-Ouest qui composent le petit monde des naufragés étrangers jetés sur les rivages d'Aunis et de Saintonge.
- 8 Les deux tiers de ces gros caboteurs du Nord vont vers Bordeaux ou en reviennent suivant ce grand « rail » nord-sud que l'on retrouve pour les ports de Saintonge et d'Aunis. Le premier produit transporté vers le Nord reste de loin le vin et l'eau-de-vie à la fois du Bordelais et des provinces charentaises, d'où la vision des grèves couvertes de barriques éventrées après bon nombre de naufrages. Viennent un cran en dessous, les cargaisons de sel des marais charentais emportées principalement par les navires hollandais et danois, puis les produits coloniaux en provenance des Antilles et réexportés vers l'Europe du Nord depuis les entrepôts bordelais et rochelais. La cargaison de *La Demoiselle Marie*, d'Amsterdam, à destination de Hambourg, échouée sur Oléron en 1738, résume bien ce circuit avec ses barriques de sucre blanc et brut et ses ballots d'indigo, complétés par un lot de tonneaux de vin et d'eau-de-vie. Ces mêmes navires étaient venus souvent sur lest ou alors chargés de bois du Nord (pour la construction navale ou les futailles), de fer, de cuivre, de plus en plus de charbon anglais et de tous les produits alimentaires nécessaires au fonctionnement du commerce bordelais et rochelais ainsi qu'aux besoins de l'arsenal de Rochefort, avec au premier rang les salaisons irlandaises. Rien de bien original dans ce rapide tableau des cargaisons des navires étrangers naufragés, reflet de ce grand cabotage européen contrôlé par les navires du Nord habitués traditionnels et réguliers de ces rails maritimes¹¹.

Les fortunes de mer des capitaines étrangers

- 9 On peut imaginer des marins étrangers plus exposés que leurs homologues français aux périls d'espaces maritimes mal connus. Or, aucune différence notable ne peut être dégagée, les mêmes causes produisant les mêmes effets¹². Dans plus de 80 % des

naufages, les mauvaises conditions météorologiques sont en cause, avec le cas typique des tempêtes hivernales des secteurs nord-ouest à sud-ouest qui poussent sur les côtes sauvages les voiliers incapables de remonter le vent et drossés sur les rochers bordant les rivages occidentaux de Ré et d'Oléron ou les bancs de sable de l'embouchure de la Gironde, phénomène exacerbé lors des « ouragans » qui viennent balayer épisodiquement les rades. C'est dans ce contexte qu'il faut comprendre les défaillances techniques des gréements, des gouvernails, la rupture des mouillages. Exemple banal parmi tant d'autres, en 1736, le navire hollandais, *La Marguerite-Elisabeth*¹³, chargé de vin, essuie à la sortie de la Gironde une violente tempête de sud-ouest ; obligé d'amener ses voiles, il dérive « sans pouvoir reconnaître le lieu où il était et fut porté par les lames sur les rochers », après que les câbles de ses ancres jetées en catastrophe se soient rompus, fortune de mer commune à la majorité des voiliers du « rail », qu'ils soient locaux ou étrangers. On peut cependant, mais avec beaucoup de prudence du fait du petit nombre de cas, percevoir un nombre proportionnellement plus important de naufrages liés à des erreurs de navigation manifestes chez les capitaines étrangers (4 cas sur 8 au total) qui manquent l'entrée de la Gironde ou confondent entre eux les différents amers, notamment les trois tours à feux des Baleines, de Chassiron et de Cordouan qui balisent les côtes d'Aunis et de Saintonge : ainsi, en février 1747, le capitaine de *L'Éléonore*, voilier suédois se dirigeant vers Bordeaux, « se trompa par le moyen des feux des tours de Chassiron et de Cordouan qu'il prit l'un pour l'autre », ce qui l'amena droit sur les rochers de la côte sauvage d'Oléron¹⁴. Mais ces erreurs de navigation se retrouvent chez les capitaines français confrontés aux mêmes difficultés par mauvaise visibilité ; la meilleure connaissance de ces espaces maritimes par les « pratiques » locaux évoluant dans leur territoire pourrait expliquer un moins grand nombre d'erreurs. Mais cette route maritime et ses dangers sont également bien connus des capitaines et pilotes étrangers qui la fréquentent avec régularité et sont munis d'un ensemble de cartes (hollandaises et anglaises) d'excellente qualité. Les compétences nautiques des uns et des autres diffèrent finalement fort peu sur cette portion d'un littoral très international.

- 10 Les naufrages des navires étrangers ne présentent donc pas de spécificités particulières, sinon qu'ils reflètent à échelle réduite mais valide les structures de ces trafics, caractérisés par ce rail nord-sud entre Bordeaux et les pertuis d'un côté et l'Europe du Nord de l'autre, parcouru par une flotte de gros caboteurs transeuropéens, robustes, habitués à cette route mais soumis comme tous les voiliers aux aléas météorologiques et aux colères de l'Océan.

Les naufragés, les riverains et les officiers du roi

- 11 L'étude méthodique des dossiers de naufrage suffisamment précis, permet, par les témoignages croisés des naufragés et des officiers de l'Amirauté en charge du sauvetage, de saisir à la fois comment est vécu ce contact brutal avec les rivages charentais, terres inconnues, sinon vues du large et comment ces étrangers sont reçus par les populations littorales présentées traditionnellement comme violentes, quasi « sauvages », et pour lesquelles un naufrage est une aubaine. Si cette image a été démontée par Alain Cabantous et par nous-même, qu'en est-il précisément pour les naufragés étrangers ? Là encore les sources, d'abord administratives, demeurent très sobres dans leur majorité sinon à travers quelques témoignages de capitaines plus bavards ou de petits détails a

priori anecdotiques mais finalement significatifs de la réalité vécue de ces rencontres entre marins étrangers et riverains de la Saintonge et de l'Aunis.

Le choc de la rencontre

- 12 Faire naufrage constitue un traumatisme physique et psychologique probablement accentué pour les étrangers jetés sur un rivage inconnu. Le cas de *La Sainte-Anne-Marie* de Saint-Sébastien qui, le 1^{er} mars 1724¹⁵, manque l'entrée de la Gironde et vient se disloquer en pleine tempête sur la côte d'Arvert, est en cela exemplaire : « forcés de se jeter à la nage pour gagner la terre », cinq des neuf hommes de l'équipage se noient « par faute d'avoir su nager », cas banal d'un drame du naufrage. Mais le traumatisme se trouve amplifié par leur débarquement sur une côte déserte, le capitaine les décrivant « errant [...], sans secours, même nus » avant de gagner péniblement à travers « les montagnes de sable », le bourg de La Tremblade où « personne ne parle espagnol ». Les nombreux récits de ces côtes sauvages bordées sur plusieurs kilomètres d'espaces dunaires inhospitaliers et déserts témoignent du profond désarroi ressenti par les marins étrangers au moment du naufrage et dans les heures qui suivent.
- 13 Quelques équipages ont l'opportunité de regagner directement leur pays d'origine comme les marins du *Verger d'Espagne* d'Amsterdam qui « se jettent dans leur chaloupe pour se sauver dans un autre navire hollandais qui les amena à Amsterdam¹⁶ », tandis que ceux de *La Sainte-Anne-Marie* quittent dès le lendemain les lieux du naufrage pour gagner « en demandant la charité » Royan d'où ils rejoignent Bordeaux. Mais la très grande majorité doit d'une part trouver refuge dans l'urgence simplement pour survivre en plein hiver après un passage dans l'eau glaciale et sur les grèves balayées par le vent et d'autre part, doit séjourner sur place en attendant le règlement administratif et matériel du sinistre. Cette phase des premiers secours fournis par les populations riveraines et les garde-côtes représentant l'Amirauté dans chaque paroisse littorale est généralement mentionnée dans les témoignages des capitaines questionnés par les officiers de l'Amirauté lors de l'enquête. À la question du représentant royal, le capitaine du navire naufragé répond le plus souvent « qu'on leur a donné les secours et assistance nécessaires ». Mais au-delà de cette formule rituelle, quasi administrative, toute une série de témoignages particuliers viennent confirmer et préciser la nature de l'accueil et des secours. Dans un premier temps, le sauvetage proprement dit met en évidence les efforts des marins locaux, des garde-côtes et des riverains, pour sauver l'équipage dans des conditions toujours difficiles : ainsi le capitaine du *Jeune Antoine*, d'Amsterdam, naufragé à la pointe de la Coubre en janvier 1742¹⁷, témoigne du travail des deux garde-côtes qui « ont employé des journaliers et sans eux plusieurs personnes de l'équipage se seraient perdus et noyés », tandis que le commandant de *La Fortune*, de Hambourg, échouée au large sur les rochers de Cordouan, rend grâce aux pilotes de Saint-Georges qui ont « sauvé dans leur chaloupe les gens composant l'équipage¹⁸ », épisodes ordinaires d'actions de sauvetage. Dans un second temps, les rescapés sont, semble-t-il, bien reçus sur le rivage comme les marins hollandais de *La Reine de Saba* qui, en plein mois de décembre 1724, après s'être sauvés à la nage, se retrouvent sur les dunes où les garde-côtes les prennent en charge et les emmènent dans leurs maisons « pour se changer et prendre leur nourriture ». Ces quelques exemples, s'ils ne peuvent être généralisés, rejoignent cependant fort bien les comportements des riverains vis-à-vis des naufragés quelle que soit leur nationalité. On ne distingue aucune différence entre les nationaux et les étrangers, garde-côtes et

populations littorales ne faisant qu'appliquer les articles de l'ordonnance de la Marine de 1681 relatifs aux « naufrages, bris et échouements » plaçant sous la protection du roi les vaisseaux naufragés et leurs équipages sans distinction de nationalité ; au-delà de cette forme d'obéissance de populations contrôlées par l'administration royale (avec le rôle essentiel des garde-côtes comme intermédiaires entre les riverains, les naufragés et l'administration), on touche aussi à des formes de solidarités « naturelles » entre des populations littorales, où les gens de mer sont nombreux avec tout ce que cela signifie quant aux risques de la mer et les marins naufragés, étrangers ou non.

L'application de la procédure de « sauvement »

- 14 La phase du « sauvement », c'est-à-dire de la récupération de l'épave et de la cargaison, de son stockage puis de sa « main levée » avec une éventuelle vente aux enchères, est réglementée strictement par les articles de l'ordonnance de la Marine suivis à la lettre par les gens de l'Amirauté. Là encore, sinon dans l'article 23, il n'est pas fait mention des étrangers, ceux-ci étant donc soumis à la même procédure.
- 15 Les jours suivant le naufrage, l'équipage est le plus souvent consigné en compagnie des garde-côtes et de leurs aides sur les lieux du sinistre en attendant l'arrivée des officiers de l'Amirauté. L'attente se fait souvent sous un « foucaud », tente dressée sur la dune dominant le lieu du naufrage, abritant tant bien que mal les marins. Ainsi, à son arrivée sur les lieux du naufrage du *Jeune Antoine* de Hambourg, l'officier de l'Amirauté trouve sur la dune « l'équipage sous la tente qu'ils avaient fait pour se mettre à l'abri de la pluie et du mauvais temps ». Avec l'arrivée des officiers de l'Amirauté, débute l'enquête officielle proprement dite avec l'interrogatoire du capitaine généralement assisté d'un interprète. L'identité de ces derniers laisse apparaître un réseau d'interprètes répartis dans les petits ports des deux amirautés de La Rochelle et Marennes : outre La Rochelle, les îles de Ré et d'Oléron, La Tremblade, Marennes, Royan bénéficient de la présence de ces traducteurs, les uns français, comme Mathieu Dumoulin, marchand à La Tremblade et interprète en anglais, les autres étrangers comme Olivier « Flamand de nation, maître chirurgien établi à Saint-Denis d'Oléron » ou l'irlandais Wedestrand, établi sur l'île de Ré, autant d'indices de la présence et du rôle des étrangers installés sur le littoral.
- 16 Parallèlement à ces interrogatoires en tous points semblables à ceux des capitaines français, les équipages étrangers participent au sauvetage de l'épave et de la cargaison, à cet énorme et pénible travail de récupération, de démontage et de transport dans l'eau glacée et dans le sable. Bon gré, mal gré, les marins étrangers restent sur le chantier, logés sous le « foucaud » établi sur la dune, main-d'œuvre parmi celle des journaliers du cru réquisitionnés : les douze hommes du *Jeune Antoine* d'Amsterdam passent ainsi tout le mois de février 1742 sous la tente, à sauver ce qui peut l'être de l'épave du navire disloqué, moyen aussi pour le capitaine de surveiller la récupération et de préserver les intérêts de son armateur.
- 17 Quant aux cadavres des marins noyés au moment du naufrage, les garde-côtes appliquent là encore à la lettre les prescriptions de l'ordonnance de la Marine interdisant l'inhumation des corps de non-catholiques dans les cimetières. La masse des victimes étrangères, de confession protestante, après une brève enquête concluant à l'absence « de marque de catholicité » sur les corps, est ainsi condamnée à l'inhumation dans le sable, sur la plage ou sur la dune, comme ce cadavre de *La Demoiselle Marie*, d'Amsterdam, « inhumé dans le sable sur la coste » par les garde-côtes¹⁹. Dans cette région très marquée par le

protestantisme et de fortes tensions religieuses, les étrangers ne bénéficient d'aucun privilège.

- 18 La dernière phase est celle du règlement financier du sinistre avec l'examen des papiers du navire, « connoissements », « charte-parties » et l'inventaire des biens remontés du rivage. La procédure est identique à celle de l'ensemble des naufrages avec la simple mention dans l'article 23 de l'ordonnance de la Marine des « écrits en langue étrangère qui seront à la diligence de nos procureurs, communiqués aux consuls des nations et aux interprètes ». Si les consuls ne paraissent pas se déplacer sur les lieux des naufrages, en revanche, les ventes, les mainlevées des marchandises, voient la présence de commissionnaires locaux, représentants des armateurs étrangers dont ils défendent les intérêts. On y retrouve toujours les mêmes noms de négociants des petits ports proches où se règlent les procédures de naufrages : Dechézeaux, le plus gros armateur de Saint-Martin-de-Ré ou Samuel Nau, marchand protestant de Marennnes, en relation avec les nations du Nord, autre indicateur de la densité des relations internationales du monde du négoce maritime.
- 19 Au-delà du traumatisme du naufrage sur une terre inconnue, les marins étrangers sont soumis à peu de chose près au même régime que leurs collègues français, tant au niveau de l'accueil des populations et de l'administration, que de la procédure du « sauvement », longue, pénible sur les grèves et les dunes balayées par le vent glacial. L'ordonnance de la Marine définit à partir de la fin du xvii^e siècle un cadre général protégeant sans distinction naufragés nationaux et étrangers, prescriptions bien appliquées par les gens de l'Amirauté et intégrées par les populations littorales.

Les étrangers et les pilleurs d'épaves

- 20 Dérive spectaculaire et médiatisée du naufrage, le pillage, sous différentes formes, touche environ 15 % des sinistres²⁰. Là aussi, à quel degré et sous quelles formes les navires et les équipages étrangers subissent-ils ces atteintes aux biens et aux personnes ?

Les navires étrangers, cibles privilégiées des pilleurs ?

- 21 Premier constat, les navires étrangers sont relativement plus exposés au pillage que leurs homologues d'infortune français. En effet 27 % des navires étrangers naufragés sont touchés par un pillage (contre 15 % de l'ensemble des navires), représentant à eux seuls près de 40 % des épaves pillées. Cette sur-représentation est difficile à interpréter : les épaves étrangères, unités de grand cabotage, constituent-elles des cibles plus attirantes par leurs cargaisons ? Rien n'est moins sûr ; en effet c'est surtout l'occasion qui fait le larron chez les riverains pilleurs qui paraissent peu regardants sur le pavillon de l'épave. En revanche, on peut penser que les capitaines étrangers portaient plainte plus souvent contre les pilleurs, soucieux, loin de leurs ports d'attache, de rendre des comptes à leurs armateurs et de se justifier. Dans cette perspective, les officiers de l'Amirauté se devaient de lancer enquête et information judiciaire.
- 22 Dans un premier temps, comme nous l'avons déjà vu, les populations littorales font leur devoir de sauvetage, au large (les pilotes) ou sur le rivage (les garde-côtes et les riverains). Les exceptions sont rares, illustrées par l'accident de *La Perle*, caboteur anglais qui s'échoue en mai 1702 devant Oléron, par la faute d'un « ignorant pilote », avant que

« différents particuliers, au lieu de les secourir s'emparent des débris, câbles et marchandises²¹ ». Mais le schéma type est très différent : après le temps du sauvetage de l'équipage, récupéré et hébergé, une fois sur quatre environ, de sauveteurs les riverains deviennent ensuite pilleurs. Le cas de *La Fortune*, de Hambourg disloqué sur les rochers de Cordouan en janvier 1754²², est en cela exemplaire : l'équipage est sauvé en pleine mer par les chaloupes des pilotes de Saint-Georges. Mais les jours suivants la cargaison de merrains échappée de l'épave est récupérée sur les rivages de la Gironde et en mer par des dizaines de riverains et une demi-douzaine de pilotes de Saint-Georges et de Saint-Palais, ravis de ce don de l'Océan. Sauver les hommes n'est en rien contradictoire avec le pillage des épaves venues sur les rivages.

Du ramassage à la violence

- 23 Les formes de pillage des navires étrangers n'ont rien de véritablement original. Le premier stade, le plus fréquent, est celui du ramassage des épaves et des marchandises dispersées sur les grèves des longues côtes sauvages difficilement contrôlables par les gens de l'Amirauté. Le capitaine du caboteur irlandais *Le Jean*²³ se plaint ainsi, après son naufrage sur la côte d'Oléron et la dislocation de son bateau, de ce que « nombre de particuliers des environs de la coste ont pillé et emporté des vins et eaux de vie qui étaient venus à la coste », sans compter ses effets personnels ; de la même façon, plusieurs particuliers sont accusés d'avoir pillé « les marchandises répandues le long de la coste », après le naufrage de *La Fleur de la Mer* de Jersey²⁴, processus de ramassage banal, sans doute sous estimé. On touche là à des pratiques d'usage traditionnelles sur des rivages considérés comme un territoire communautaire ouvert où ramasser n'est pas véritablement conçu comme un délit.
- 24 Au-delà de ces pillages-ramassages, relevant pour l'essentiel d'actions individuelles (que l'on retrouve dans des vols de hardes ou d'effets commis de nuit sur l'épave), on passe à des pillages organisés et collectifs portant sur l'épave elle-même du navire. Douze délits de ce type ont été relevés pour des navires étrangers. Le scénario, relaté minutieusement dans les dépositions des capitaines, est presque toujours le même : après la phase de sauvetage et d'accueil de l'équipage par les garde-côtes et les riverains, dans les heures qui suivent, avant l'arrivée des officiers de l'Amirauté sur les lieux du sinistre, on assiste à la venue massive de « particuliers », de « paisans », de « quantité de personnes », originaires de la paroisse du naufrage. Le capitaine des *Deux Frères* de Londonderry évoque même « la plus grande et majeure partie des habitans de Saint-Denis » en 1717²⁵. Ces groupes communautaires où l'on retrouve paysans, gens de mer, artisans des villages du littoral se livrent dans des actions concertées à un pillage en règle du navire et de sa cargaison en présence de l'équipage et des garde-côtes impuissants. Les habitants de Saint-Denis démolissent ainsi littéralement *Les Deux Frères* et « emportent la plus grande partie des membrures dudit vaisseau », tandis que la cargaison de beurre de *La Dame Catherine* de Cork²⁶ est emportée à la vue du capitaine « sans pouvoir l'empescher », tout comme le commandant du *Jeune Guillaume*, de Rotterdam²⁷ qui se voit dérober ses effets et doit laisser « plusieurs paisans couper et emporter les menues manœuvres ». Le plus souvent, par prudence, devant le nombre et la détermination des pilleurs, le capitaine et son équipage laissent faire, attendant l'arrivée des officiers de l'Amirauté pour porter plainte. Là non plus le statut d'étranger ne protège pas ; au contraire, la difficulté de communiquer, l'absence de liens de familiarité qui peuvent exister dans le cas des

barques locales naufragées, peuvent accentuer la tentation du pillage chez les populations littorales.

Du pillage à la violence

25 Dans quatre cas, on passe au stade de la violence verbale ou physique contre l'équipage mais surtout contre les garde-côtes, boucs émissaires idéaux²⁸. Les choses dégénèrent lorsque l'équipage et les garde-côtes veulent résister aux pilleurs. Le capitaine et les marins de *La Lutte de Jacob*, de Lübeck²⁹ ne peuvent ainsi malgré « toutes leurs résistances et menaces » empêcher le pillage du navire. À un degré supérieur, les deux garde-côtes chargés de surveiller l'épave des *Deux Frères* de Londonderry, reçoivent une volée de coups de bâton en voulant s'opposer aux pilleurs, l'équipage, lui aussi menacé, restant au second plan. Mais dans l'ensemble, par rapport à d'autres affaires plus violentes, les équipages étrangers ne subissent au pire que menaces et insultes. Leur position d'étrangers paraît les inciter à rester en retrait, à laisser faire le pillage, quitte à déposer plainte dans un second temps en insistant sur l'impossibilité et le danger de résister. Peut-être aussi que du côté des pilleurs, le statut de non natif incline à ne pas trop maltraiter ces marins, leur statut d'étranger pouvant conduire l'Amirauté à lancer de lourdes enquêtes et informations pour faire des exemples, ce qui est le cas pour les affaires du *Jeune Antoine*, du *Jean*, de *La Fortune* ou de *La Lutte de Jacob*, avec à la clé de vastes perquisitions et interpellations.

.

26 Les résultats de cette enquête s'avèrent finalement assez peu spectaculaires et par certains aspects décevants. Les navires étrangers ne sont ni plus ni moins sujets aux fortunes de mer sur les côtes charentaises que leurs homologues français ; ces gros caboteurs hollandais, anglais ou de la Baltique, empruntent en effet des rails maritimes internationaux qu'ils maîtrisent parfaitement, les conduisant de l'Europe du Nord à Bordeaux et à « la mer des pertuis ». De la même façon, les populations riveraines accomplissent vis-à-vis des marins étrangers leur devoir de sauvetage et d'accueil, apparemment sans discrimination, avant parfois de piller les épaves sans distinction de nationalité. L'examen attentif de la procédure de « sauvement » n'a pas dégagé non plus de spécificité pour les non natifs ; ici la grande ordonnance de la Marine de 1681 joue un rôle fondamental en imposant un cadre réglementaire unifié qui s'impose progressivement partout et met sur un même plan navires français et étrangers.

27 Les spécificités sont à chercher dans le domaine du traumatisme subi, sans doute accentué pour les marins étrangers, isolés sur une terre inconnue dans des conditions matérielles difficiles, confrontés à l'inhumation de leurs noyés dans le sable des dunes, parfois au pillage, souffrances physiques et psychologiques qui apparaissent au détour d'un interrogatoire ou d'un témoignage.

28 Plus largement, les naufrages de navires étrangers renforcent la réalité d'une communauté internationale des gens de mer rassemblée autour du métier, de la navigation et de ses dangers. Les naufrages constituent enfin un révélateur parmi d'autres de l'intégration, ici involontaire et provisoire, des marins étrangers dans des sociétés littorales à la fois rurales et maritimes mais largement ouvertes sur le monde.

NOTES DE FIN

1. Arch. nat., de la Marine, B 3-546 : interrogatoire d'un capitaine anglais en 1759.
2. Arch. nat., de la Marine, B 3-532 : interrogatoire de Jacques Gautier, 1756.
3. Arch. nat., de la Marine, B 3-290, lettres de l'intendant Boucher en 1723.
4. PÉRET, Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises*, La Crèche, Geste Éditions, 2004, 264 p. Plus largement sur ce thème, CABANTOUS, Alain, *Les côtes barbares. Pilleurs d'épaves et sociétés littorales en France (1680-1830)*, Fayard, 1993, 311 p.
5. HUETZ DE LEMPS, Christian, *Géographie du commerce de Bordeaux à la fin du règne de Louis XIV*, Mouton, Paris-La Haye, 1975, chap. I.
6. PÉRET, Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épave...*, *op. cit.*, chap. II, p. 29-42.
7. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 118.
8. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 81, 3 janvier 1708.
9. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 121, 28 juin 1738.
10. Sur le cabotage voir les travaux de Gérard LE BOUEDEC, dont *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790*, Paris, Colin, 1997, chap. V, p. 119-168.
11. Rejoint les conclusions de Christian HUETZ DE LEMPS, *Géographie du commerce de Bordeaux...*, *op. cit.* et de Paul BUTEL, *Les Négociants bordelais, l'Europe et les îles au xviii^e siècle*, Paris, Aubier, 1974.
12. Rejoint nos conclusions, PÉRET, Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épave...*, *op. cit.*, chap. III, p. 44-66.
13. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 119, 6 décembre 1736.
14. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 130, 20 février 1747.
15. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 101.
16. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 108, 3-09-1725.
17. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 125, 25-01-1742.
18. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 138, 17-01-1754.
19. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 118, 6-12-1734.
20. Voir CABANTOUS, Alain, *Les Côtes barbares...*, *op. cit.* et PÉRET, Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épave...*, *op. cit.*, 3^e partie.
21. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 66, 9-05-1702.
22. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 138.
23. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 118, 10-12-1734.
24. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 132, 18-02-1749.
25. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 91, 25-12-1717.
26. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 89, 24-12-1714.
27. Arch. dép. de la Charente-Maritime, B 88, 18-01-1716.
28. PÉRET, Jacques, « Les garde-côtes sentinelles du rivage : une autorité ambiguë et contestée », *L'autorité, Cahiers du GERHICO*, n° 7, 2004, p. 105-115.
29. Arch. dép. de Charente-Maritime, B 122, 8 janvier 1739.

RÉSUMÉS

Les navires et équipages étrangers qui font naufrage sur les côtes charentaises constituent un bon révélateur des trafics maritimes reliant l'Europe du Nord aux ports du Golfe de Gascogne. Les marins étrangers, jetés sur des rivages inconnus, sont néanmoins soumis aux règles communes à tous, définies par l'ordonnance de la Marine de 1681 qui protège les marins et les épaves. Celle-ci est bien appliquée dans l'ensemble tant pour le sauvetage, l'accueil et la récupération des épaves, les étrangers étant soumis au droit commun. De la même façon, leurs navires connaissent pour plus d'un quart d'entre eux les affres du pillage, leur statut d'étranger ne les protégeant ni plus ni moins que leurs homologues français. Cette absence de spécificité nationale dans le naufrage met finalement en évidence une communauté internationale des gens de mer et des sociétés littorales qui fonctionnent selon des règles communes et dans lesquelles s'intègrent les marins étrangers.

The ships and their crews shipwrecked on the coasts of Charente give us a pretty clear idea of the shipping traffic going on between Northern Europe and the different ports of the Bay of Biscay. Even if foreign sailors end up on some unknown coasts they are submitted to common rules applying to everyone and defined by the Navy Ordinance of 1681 protecting survivors of a shipwreck and their ships. These rules were properly applied to all rescue missions concerning French ships as well as foreign ships. Similarly, "pillage" concerned a foreign ship one out of four times. Their foreign status was neither a protection nor a danger; they were as much exposed as the French ships. This lack of national specificity shows the presence of an International sailing community and shows that shipping companies act according to common rules including foreign sailors.

INDEX

Index chronologique : XVIII^e siècle, XVII^e siècle

Thèmes : Charente

AUTEUR

JACQUES PERET

Professeur d'histoire moderne Université de Poitiers Groupe d'Études et de Recherches

Historiques du Centre-Ouest – EA 4270