

Naufrages aux abords de l'île de Batz

Du droit de bris aux sociétés de sauvetage

Guy Boucher



Carte des parages de l'île de Batz dressée par l'ingénieur du roi Georges Le Rouge (1757)

Guy Boucher

Naufrages aux abords de
l'Île de Batz

Du droit de bris aux sociétés de sauvetage

© Guy Boucher, 2023

ISBN numérique : 979-10-405-3234-7

Librinova”

www.librinova.com

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants cause, est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles L335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Introduction

Au XIX^e siècle, plusieurs centaines de naufrages sont répertoriés annuellement sur les côtes de France. Aussi, les ramasseurs de bris, qui ont de tous temps proliféré le long des côtes isolées, continuent à pratiquer le pillage des épaves en dépit d'une répression accrue des autorités maritimes. Ces pratiques délictueuses sont courantes sur les côtes sableuses de la côte d'Opale et de la Picardie, dans les régions de Saintonge-Aquitaine, mais surtout dans le dédale des écueils de Bretagne que Cabantous (1993) qualifie de côtes barbares. Sur les rivages du Léon et du Pays Pagan, environ trois naufrages par an sont recensés (Hirrien, 2000). La perception du péril de la mer y est omniprésente dans la vie de la population que ce soient par l'abondance des bris rejetés à la côte, le nombre de corps d'inconnus trouvés sur l'estran, les disparitions accidentelles de passeurs et pilotes ou de pêcheurs, les pertes humaines sur les navires armés au cabotage et au long cours, les décès à bord ou dans les conflits de la marine d'état. Pourtant, confronté à une mortalité ravageuse affectant les gens de mer, le peuple du littoral ne soutiendra que tardivement l'émergence des sociétés de sauvetage institutionnel car les marins s'en remettent à une hypothétique providence dans une société imprégnée de concepts religieux.

Ce livre se focalise sur la perception qu'a eu la société civile du XIX^e siècle sur le comportement des ramasseurs de bris et parfois des pilleurs d'épaves. Il évoque les caractéristiques sociologiques des populations du Haut Léon qui ont continué à pratiquer tardivement et sans remords la récolte des restes de navires drossés à la côte, si ce n'est en subtiliser la cargaison lorsque l'occasion se présentait. Il souligne comment, ce comportement transgressif a progressivement été combattu par une législation adaptée, mais surtout par la valorisation de l'image du marin généreux et des sauveteurs bénévoles au travers des sociétés de sauvetage. De la revendication ancestrale d'un droit de bris fortement ancré dans

la mentalité des populations riveraines, comment la promotion du citoyen sauveteur a permis de limiter les entorses à la loi républicaine de la fin du siècle. Une évocation des premiers exploits des Sociétés de Sauvetage Maritime de Roscoff et de l'île de Batz, au temps de la rame et de la voile, a favorisé la valorisation du peuple des rivages au travers de modèles de sauveteurs héroïques. Pépinière de marins, l'analyse de la mortalité de la population de l'île de Batz permet d'appréhender la prégnance de la mort provoquée par les activités maritimes et de quantifier les ravages causés par les accidents en mer que ce soient au travers des corps trouvés à la côte, des naufrages de bateaux locaux ou armés avec de équipages d'origine insulaire et des pertes au service de la marine d'Etat par maladie, accidents ou faits de guerre.

La majorité des études réalisées sur les pillages de navires naufragés porte sur le XVIIIe siècle, une période caractérisée par l'explosion du commerce maritime (Coindet, 2006, 2014 en Cornouailles ou à l'île de Sein ; Peret, 2007 en Charentes maritimes ; Hirrien, 2000 dans le Léon). En revanche, les conditions sociologiques conduisant au pillage de navires au XIXe et dans la première moitié du XXe siècle restent peu évoquées considérant que cette pratique serait devenue exceptionnelle à partir de 1830. Quelques exemples de naufrages spectaculaires survenus au voisinage de l'île de Batz durant les 200 dernières années sont décrits dans ce livre en tentant d'analyser, par le biais de témoignages ou d'articles de presse de l'époque, les spécificités des sinistres, l'éventualité d'un pillage et les efforts individuels ou collectifs mis en œuvre pour secourir ou inhumer les équipages des navires en détresse.

1 – Ne pas laisser perdre ou se perdre

Mythe et réalité du pillage maritime

Depuis des temps immémoriaux, le drame du naufrage a toujours suscité la convoitise des habitants des paroisses côtières du Léon et du pays Pagan. Est-ce lié à la géographie, à la situation économique ou à sociologie ? Les populations riveraines de cette côte ont-elles des caractéristiques psychologiques particulières qui pourraient expliquer la persistance du pillage d'épaves jusqu'au début du XXe siècle et l'émergence tardive de sociétés de sauvetage à but humanitaire ?

Le pays du Léon est limité par des frontières naturelles à l'Est par la rivière de Morlaix, au Sud par l'Elorn et à l'Ouest par les Abers. La zone côtière comprend le Minihy, c'est-à-dire l'Ouest la Baie de Morlaix, le chenal de l'île de Batz et la Baie de Moguiriec. Le pays Pagan désigne la côte s'étendant vers l'Ouest sur les communes de Goulven, Plounéour-Brignogan, Kerlouan, et Guissény. Ces côtes sont réputées pour être particulièrement dangereuses pour la navigation car elles sont parsemées d'écueils mais surtout, elles sont balayées par de puissants courants alternatifs de marée et exposées aux vents dominants d'NW et NE. C'est le lieu de passage des navires entrant ou sortant de la Manche qui, s'ils ne gagnent pas au vent, se trouve drossés en côte à la moindre avarie. Qui plus est, ce littoral ne présente que peu d'abris sûrs à l'exception des Abers, du chenal de l'île de Batz-Roscoff et de la baie de Morlaix. Encore faut-il pouvoir atteindre ces havres en cas de mauvais temps alors que le balisage et les feux sont restés longtemps très sommaires.

Cette réputation de côte des naufrages a donné lieu à diverses perceptions de la société civile au cours des XVIIIe et XIXe siècles. Certains écrivains utopistes, tels Cambry (1749-1807), s'ils ne sont pas dupes de la réalité du pillage des épaves, fournissent pourtant des descriptions particulièrement

élogieuses du caractère et de la mentalité des populations, notamment celle de l'île de Batz, en soulignant l'honnêteté, la vertu et la simplicité des habitants. Toutes caractéristiques qui n'évoquent pas une propension affirmée à ces pratiques délictueuses.

« Tous les habitants du pays forment une seule famille ; ils aiment leur patrie, malgré son âpreté, malgré les vents et les tempêtes habituelles qui la désolent : ils y sont seuls, ils y sont maîtres, ils y vivent en liberté ».

Imprégnés d'un idéal Rousseauiste, les utopistes du début du XIXe siècle perçoivent alors les régions isolées et les îles comme les exemples réussis d'un régime républicain établi de manière précoce, une conception qui suggère la promesse de l'avènement de la vertu. Certains auteurs prétendent même que les habitants de Batz auraient ainsi été révolutionnaires avant la Révolution, une hypothèse pour le moins hasardeuse (SHAT MR 1237 Places de Roscoff et de l'île de Batz, 1828).

Ultérieurement, la perception des populations maritimes change avec l'émergence du courant de pensée romantique pour qui le littoral devient un lieu particulièrement inquiétant, occupé de peuplades barbares et menaçantes. Le Romantisme fournit une image sombre, présentant notamment la province bretonne balayée par les tempêtes dont les grèves sont hantées par des riverains à la limite de l'humanité, prompts à saisir ce que les flots déchaînés déposent sur le rivage. Les îles sont alors définies comme une contre-nature où la vie n'est que souffrance dans un chaos rocheux impropre à l'agriculture. De ce fait, la réputation des Léonards, et surtout des Pagans, a souvent été largement compromise par les auteurs dès qu'il s'agissait de naufrage.

La fin du XIXe siècle privilégie une mise en scène sensationnaliste véhiculée par les écrivains Folkloristes et le développement de la presse maritime. En 1897, Lucien Gallouedec, un géographe de la Troisième République, fournissait dans son étude de la Basse Bretagne une description peu complaisante de la mentalité des populations. Le chapitre concernant les habitants de la côte Pagane et des environs de l'île de Batz paraît pour le moins sévère. Ces textes soulignent

le décalage entre la perception fantasmé des citadins et la réalité des comportements ancestraux des habitants des paroisses côtières léonardes pour qui pragmatisme et nécessité font loi.

« Leurs mœurs ont, en effet, je ne sais quoi de barbare. C'est là que vécurent les derniers naufrageurs ; après tous les autres, ils maintiennent l'affreux droit de bris ; encore aujourd'hui leur sauvagerie n'est pas tellement corrigée qu'elle ne fit retour de temps en temps, en explosions brutales : qu'un navire vienne à se briser sur leurs côtes, ils y courent comme à une curée, tombent sur les débris qu'ils se disputent pièce à pièce avec une âpreté sombre, et les emportent comme une proie que la mer leur a jetée.

Très remarquables sont de même les Roscovites. Dès le siècle dernier, le port de Roscoff, juché à la pointe extrême du continent et protégé par l'île de Batz, menait une existence à part : repaire de corsaires et d'aventuriers vivant au cabaret, port de contrebande où des navires interlopes venaient charger des vins, des eaux-de-vie et des blés pour l'Angleterre, il comprenait une population mélangée, avide au gain de quelque source qu'il provint, fort décriée par suite dans la Bretagne voisine : Roscovite était souvent pris comme synonyme d'homme sans mœurs et sans religion...».

Ce texte souligne ainsi la propension des habitants aux pratiques ancestrales de pillage à la côte et observe aussi une notable altération des mœurs consécutive à la Révolution Française dans le port interlope de Roscoff, tous comportements que le retour de la royauté ou la morale républicaine naissante considère comme délictueuses. L'auteur reconnaît cependant l'esprit d'initiative et d'innovation qui va permettre d'écouler vers l'Angleterre les produits agricoles de l'arrière-pays au XXe siècle après la disparition de la contrebande.

Le républicain Paul Sébillot (1843-1918), un chroniqueur des traditions populaires de Bretagne, y voit un caractère forgé par le mode de vie :

« Dans presque tous les pays, des populations côtières, vivant de la mer, ont considéré que ce qu'elle leur apportait leur appartenait de droit, aussi bien le goémon fertilisant que les débris et tout ce qui provenait d'un naufrage, manne

inespérée pour ces gens très pauvres, vivant misérablement. Il y avait en effet, rejetés par la mer sur le rivage, des bois de toute sorte, depuis les mâts jusqu'à de simples planches, de quoi consolider leurs cabanes et faire du feu ; des toiles et des cordages et aussi des coffres remplis de vêtements, d'objets précieux et même d'or, et des barils contenant du vin, des liqueurs, de la farine, (...) Ils ont hérité et conservé, si près des villes, l'héritage de sauvagerie et l'esprit de rapine de leurs pères, se jettent avec fureur sur les épaves, quand ce n'est pas sur les malheureux naufragés, et bravent la force publique pour emporter ce qu'ils regardent comme leur propriété » L'Océan, Lundi 24 janvier 1848.

Une abondante littérature folkloriste et la presse fantasment le mythe du naufrageur. Des écrivains comme Hippolyte Bonnelier, Gabriel La Landelle, Emile Souvestre, Honoré de Balzac, Eugène Sue, Prosper Mérimée, Victor Hugo ne seront pas les derniers à y participer.



Une vision apocalyptique : les pilliers de la mer.

(OctavePenguilly L'Haridon, 1848).

En plus de la presse régionale qui est le plus souvent d'obédience catholique militante, si ce n'est royaliste, des journaux nautiques ou à sensation éclosent pour relater les tribulations maritimes et les naufrages : Le Navigateur, le Journal des Naufrages, l'Histoire des Naufrages, le Petit Journal, L'Océan, La Lanterne, La France Maritime, La Revue Maritime et Coloniale. Le rivage devient un lieu mythique où se côtoient des populations dotées d'un instinct de race. En 1832, Edouard Corbière dans Pilotes de l'Iroise va même jusqu'à évoquer « *une race aborigène intacte* ». En vogue à cette époque, ces qualificatifs raciaux, inspirés par la géographie déterministe, considèrent que les caractéristiques des populations sont déterminées par le milieu et la géographie qui en font une race à part.

Avec l'apparition du sauvetage institutionnel à la fin du siècle, l'image d'hommes au grand cœur, prêts à prendre tous les risques pour sauver des vies sera sanctifiée. La représentation de l'homme de mer et de l'îlien commence alors progressivement à être valorisée par le biais du marin d'état et de l'image du sauveteur. Le marin généreux et sympathique, prêt au sacrifice pour combattre les violences de la nature, devient l'image de la noblesse du peuple. Cette perception binaire est renforcée par la singularité culturelle des Bretons par rapport à l'ensemble des Français.

La Troisième République s'empare des actes de dévouement et de courage pour magnifier l'image du citoyen sauveteur. Les hauts lieux du naufrage, et par conséquent du sauvetage, que sont les côtes léonardes et les îles qui deviennent le réceptacle des qualités de dévouement. Ce n'est donc que tardivement que l'opinion publique célèbre la complète accession à la respectabilité du peuple du littoral.

Le droit de bris ou de varech

La collecte des bris a des racines anciennes et a été précocement codifiée par la loi que la tradition orale transmet aux sociétés littorales. Certes, il y a