

Programme du colloque international

Histoire du Sauvetage en mer

Du phare d'Alexandrie au satellite...

organisation Jacques Perret, Eric Kocher, Marboeuf, Thierry Sauzeau

Histoire du sauvetage et de la sécurité en mer du phare d'Alexandrie au satellite

Jusqu'à la période contemporaine, les marins s'en remettaient à Dieu et à la fatalité pour conjurer le sort funeste du naufrage, de la noyade et de l'absence de sépulture chrétienne. Toutefois, dès l'Antiquité, le bassin méditerranéen fut équipé de tours de guet sur lesquelles brillaient des feux destinés à prévenir les navires des parages d'une côte dangereuse ou au contraire à les guider vers un havre accueillant. Deux des sept merveilles du monde ancien, le phare d'Alexandrie sur l'île de Pharos (qui va donner son nom aux édifices côtiers) et le colosse du port de Rhodes, participaient à cette veille déjà voulue permanente.

Avec la conquête romaine de la Grande Bretagne, la tour d'Ordre, proche de l'actuel site de Boulogne-sur-mer, permettait aux navires de s'orienter entre les côtes de Gaule et de Bretagne. Même si les documents restent rares, il ne fait guère de doute que certains phares plus ou moins permanents ont existé durant la période médiévale tant en Méditerranée, qu'en Manche/Mer du Nord et en Baltique. Par ailleurs, l'Empire Plantagenêt, par l'intermé-

diaire des Rôles ou Jugements d'Oléron (fin XII^e siècle), fixait déjà certaines règles de sauvetage impliquant les pouvoirs littoraux, les populations riveraines et les mariners.

En France, la construction de la tour de Cordouan à l'entrée de la Gironde au XVI^e siècle constitue tout à la fois un défi technique et la marque d'un intérêt renouvelé pour la sécurité maritime qui ne se démentira plus jusqu'à la Révolution. La Grande Ordonnance de la Marine (1681) viendra fixer les cadres de la sécurité en mer et à terre, sous le contrôle exclusif de la monarchie. Des sujets aussi divers que l'entretien des feux à terre, les méthodes de navigation, les pratiques propres à sauver les équipages, les navires et les cargaisons, les procédures de "sauvement" et de lutte contre les pillages y font l'objet de plusieurs articles. La loi vient alors encadrer des pratiques spontanées de sauvetage, toujours très aléatoires, mais témoignant de l'existence d'une réelle solidarité des gens de mer. De nombreuses descriptions de sauvetages héroïques illustrent le passage d'un environnement où la figure du piller cède la place à celle du sauveteur. Une proto station de sauvetage est créée dans le port du Havre en 1749. Quelques années plus tard, le ministre Necker et Louis XVI félicitent le pilote dieppois Jean Bouzard, héros du sauvetage d'un caboteur rochelais dans le port normand, en l'invitant à Versailles, tandis

qu'à la même époque le contrôleur des Ponts-et-Chaussées de Bernière expérimente un canot de sauvetage en 1775 devant un public parisien rassemblé sur les rives de la Seine mais encore visiblement incrédule .

L'esprit humaniste et scientifique des Lumières, l'influence philanthropique des loges maçonniques ainsi que les débuts de la révolution commerciale et industrielle dans la zone de la Manche et de la mer du Nord sont autant de raisons qui expliquent la naissance du sauvetage en mer à partir de moyens nautiques et terrestres spécialement créés à cet effet dans les vingt dernières années du XVIII^e siècle. La forte augmentation du cabotage multiplie les naufrages et la fatalité devient moins tolérable, d'autant que des médecins ou officiers de santé mettent au point de nouvelles techniques de "revitalisation" des noyés avec plus ou moins de succès. Dans le nord-est de l'Angleterre, sur la côte du Northumberland, la navigation s'avère particulièrement périlleuse sur les hauts fonds au large de l'estuaire de la Tyne au fond duquel se développe le port charbonnier de Newcastle, principal port d'expédition du "charbon de terre" du royaume. C'est là que les premières stations de sauvetage voient le jour. En 1786, Lionel Lukin confie un canot tous temps de son invention au petit port de Bamburgh. Bientôt, le duc de Northumberland et les Trustees du port de Newcastle lancent un concours en vue d'équiper une nouvelle station à South Shields à l'extrémité



de "revitalisation" des noyés avec plus ou moins de succès. Dans le nord-est de l'Angleterre, sur la côte du Northumberland, la navigation s'avère particulièrement périlleuse sur les hauts fonds au large de l'estuaire de la Tyne au fond duquel se développe le port charbonnier de Newcastle, principal port d'expédition du "charbon de terre" du royaume. C'est là que les premières stations de sauvetage voient le jour. En 1786, Lionel Lukin confie un canot tous temps de son invention au petit port de Bamburgh. Bientôt, le duc de Northumberland et les Trustees du port de Newcastle lancent un concours en vue d'équiper une nouvelle station à South Shields à l'extrémité

3 - HISTOIRE DU SAUVETAGE EN MER



sud de l'estuaire de la Tyne. La compétition, à laquelle participent entre autres Lionel Lukin, William Wouldhave et Henry Greathead, est finalement remportée par ce dernier. Pas moins de 31 canots sont conçus à partir du plan de Greathead entre 1790 et 1803, dont certains, tel le Zetland, vont demeurer en service jusqu'au milieu des années 1860. L'idée de systématiser les stations de secours sur l'ensemble des côtes britanniques revient en revanche à Sir William Hillary en 1823. Ce dernier, baron de l'île de Man, parvient à convaincre plusieurs éminentes personnalités du royaume, dont l'archevêque de Cantorbury, de le suivre dans la création d'une National Institution for the preservation of life from shipwreck en 1824 qui se transformera en Royal National Lifeboat Institution (RNLI) en 1854.

L'exemple britannique essaima en Flandre, en Allemagne du nord, en Scandinavie et même en France où la Société humaine et des naufragés de Boulogne est fondée en 1825, en partie grâce à l'aide matérielle et morale de riches armateurs et commerçants britanniques habitués à passer la saison estivale en villégiature sur la côte d'Opale. D'incessants naufrages meurtriers au début des années 1830 incitent le préfet Dupont-Delporte de la Seine-Inférieure, lui-même originaire de Boulogne, à créer un Service départemental des noyés en 1835 dont il confie l'inspection au docteur Félix-Archimède Pouchet, savant rouennais et esprit éclairé. Durant 36 ans,

Pouchet va arpenter les côtes crayeuses du Pays de Caux ainsi que les rives de la Seine pour améliorer les stations d3e secours aux noyés et encourager la construction de grandes stations de sauvetage sur le littoral. L'exemple de Boulogne est suivi dès 1840 à Dieppe par la Société humaine locale et avec plus difficulté au Havre. La réplique française à la création de la RNLI anglaise découle de la volonté de Napoléon III qui signe en 1865 le décret de reconnaissance d'utilité publique de la Société centrale de sauvetage des naufragés dont le premier président est l'amiral de France Charles Rigault de Genouilly, futur ministre de la Marine impériale. En 1873, Henri Nadault de Buffon fonde les Hos-pitaliers sauveteurs bretons afin de récolter des fonds destinés à la construction de canots de sauvetage, armer de nouvelles stations sur le littoral atlantique et à faire œuvre de bien-faisance auprès des familles de marins disparus en mer. Il faudra attendre 1967 pour que les deux institutions fusionnent au sein de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM).



L'histoire du sauvetage en mer s'inscrit résolument dans une perspective mondiale à partir de l'exemple britannique . Avec le très fort courant d'émigration européenne par voie maritime vers l'Amérique du nord, les Coast Guards américains acquièrent dès le XIX^e siècle une renommée et une gamme de moyens d'action sans équivalent. A une autre échelle, en vue de la prévention des noyades littorales, le Bondi Surf Bathers' Life Saving Club de Sydney est créé en 1907 et fait encore office de référence pour les lifeguards des plages du monde entier, même s'il faut préciser que des pavillons saisonniers de sauvetage existaient déjà dans certaines stations de bains de mer de la Manche et de la mer du Nord au milieu du XIX^e siècle. Des premiers canots à rames aux remorqueurs de haute mer Abeille en passant par les hélicoptères des forces aéronavales jusqu'à la géo-localisation par satellites des balises de détresse des naufragés, les mutations du sauvetage en mer depuis plus de deux siècles rejoignent bien sûr celles des nombreuses techniques maritimes ou extra-mariti-

5 - HISTOIRE DU SAUVETAGE EN MER

mes. Cependant, l'analyse de longue durée permet également de mettre en évidence le rôle déterminant des acteurs privés et publics qui ont souvent su travailler de concert lors des catastrophes, démontrant dans les pires conditions la légendaire solidarité unissant les gens de mer. Le sauvetage a également nourri une production artistique et littéraire, exaltant l'image exemplaire du sauveteur intervenant au péril de sa vie. Le rôle de l'historien consiste au moins autant à rendre hommage aux "héros ordinaires" du sauvetage qu'à tirer les enseignements des réussites mais aussi des échecs de certaines opérations.

Ces trois journées sont l'occasion d'explorer le thème du sauvetage en mer, sur la longue durée, de ses manifestations les plus spontanées aux institutions qui l'organisent aujourd'hui. Une première grille d'analyse peut déjà se mettre en place autour de quatre thématiques : La genèse de l'encadrement juridique du sauvetage passe par la mise en place d'un corpus de textes normatifs (Lois Rhodiennes, Rôles d'Oléron, ordonnances dédiées à la Marine, législation contemporaine). Quelles sont les bases que les pouvoirs ont peu à peu mises en place de l'Antiquité à nos jours et quelles permanences et mutations se dessinent autour de la prise en compte officielle du fait de sauver les navires, leurs équi-



pages et les cargaisons ?

En second lieu, c'est la question de la mise en œuvre de ces normes, à travers des équipements, embarqués (permettant la survie, la communication, la signalisation de détresse, ...) et édifiés à terre (phares, balises, stations et canots de sauvetage) qui pourra être examinée. La pratique du sauvetage a connu des formes variées d'intervention, en mer et à terre, afin de venir en aide et de sauver les hommes et les biens, et ce, même en dehors des dispositifs officiels. L'histoire des actions, dans ses dimensions factuelles, ses représentations voire ses mythes, constituera un autre d'angle d'approche.

Enfin, l'histoire des institutions et des sociétés de sauvetage, leur fondation, leur recrutement, leur place dans les sociétés maritimes, les formes de solidarité et de sociabilité qu'elles génèrent, leur prestige aussi, donneront lieu à une approche comparative entre les différentes puissances maritimes mondiales des Coast Guards à la SNSM.

Eric KOCHER - MARBOEUF (maître de conférences en histoire contemporaine)
 Jacques PERET (professeur d'histoire moderne)
 Thierry SAUZEAU (maître de conférences en histoire moderne)

Programme

MERCREDI 15 JUIN 2011

13h30 accueil des participants au Palais des Congrès,
par Marie Martinez, IgE. Université de Poitiers (UP)

- 14h : Allocution de bienvenue de M. Didier Quentin, Député-maire de Royan.
- Introduction scientifique du colloque par Eric Kocher-Marboeuf, maître de conférences d'histoire contemporaine
- Introduction par l'Amiral Lagane, président de la SNSM

SESSION I

Histoire et cadres juridiques du sauvetage

- 14h45 : Mathias TRANCHANT, maître de conférences d'histoire médiévale à l'Université de La Rochelle : *L'exercice d'aubaine, d'épaves et de naufrage le long des côtes d'Aunis à la fin du Moyen Age*
- 15h05 : Sylviane LLINARES, maître de conférences d'histoire moderne à l'Université de Bretagne-Sud : *A bon port, droits maritimes et sûreté de la navigation en France vers 1780*
- 15h25 : Frédéric CAILLE, maître de conférences en science politique à l'Université de Savoie : *Éléments sur la place du sauvetage en mer dans l'histoire morale de la France moderne (XIX^e-XX^e siècles)*

7 - HISTOIRE DU SAUVETAGE EN MER

- 15h45 : questions / réponses

Pause café 16h - 16h30

et inauguration de l'exposition des partenaires

- 16h30 : Michèle BATTESTI, Institut de recherche stratégique de l'Ecole militaire, ***La Société centrale de sauvetage des naufragés : une création du Second Empire***

- 16h50 : Philippe VALETOUX, président de la station de SNSM du Havre : ***Le Havre, berceau du sauvetage maritime en France***

- 17h10 : Romain GUILLOT, administrateur des affaires maritimes, chef du bureau sauvetage, Préfecture maritime de l'Atlantique : ***L'action de l'Etat dans le sauvetage maritime***

- 17h30 : questions / réponses

Fin des travaux à 17h45

- 18h15-19h45 : ***Animations autour du thème du sauvetage***
Port de Royan : visite des bateaux des institutions de sauvetage (SNSM, Douanes, Gendarmerie maritime) et démonstration d'hélicoptère (Dragon 17 et Dauphin Marine nationale).

20h : dîner de gala offert aux conférenciers

JEUDI 16 JUIN 2011
8h45 accueil des participants

SESSION II

Formes et Pratiques du sauvetage (1/2)

- 9h : Sylvain COINDET, doctorant, Université de Bretagne-Sud
*Le sauvetage en mer au XVIII^e siècle en Bretagne :
entre législation et improvisation.*
- Jacques PERET, professeur d'histoire moderne à l'UP :
*Se sauver et sauver sur les côtes entre Loire et Gironde aux
XVII^e et XVIII^e siècles*
- 9h40 : Pierre-Emmanuel AUGÉ, service des Archives
départementales de Charente-Maritime : *Solidarité en mer
et à terre face au drame maritime, l'exemple du sauvetage
des marins et des passagers du Germany naufragé à la pointe
de La Coubre en 1872*
- 10h : questions / réponses
Pause café 10h15 - 10h45
- 10h45 : Roland MORNET, historien, chercheur : *Sauvetages
impossibles, sauvetages malheureux de la Loire à la Gironde
(fin du XIX^e siècle - début du XX^e siècle)*

- 11h05 : Jean-Claude PELLETIER, président de la station de SNSM d'Oléron et Thierry SAUZEAU, maître de conférences d'histoire moderne à l'Université de Poitiers : ***Les stations de sauvetage de l'île d'Oléron (XIX^e - XX^e siècle)***
- 11h25 : Olivier CAUDRON, Université de La Rochelle : ***Secours aux noyés et protection des baigneurs à La Rochelle dans les années 1770-1780***
- 11h45 : Christian PFISTER, maître de conférences HDR d'histoire moderne à l'Université du Littoral (Boulogne) : ***Le sauvetage des marchandises à Dunkerque à la fin du XIX^e siècle***
- 11h45 : questions / réponses

*12h Déjeuner/buffet offert aux conférenciers,
Palais des Congrès*

SESSION III

Formes et Pratiques du sauvetage (2/2)

- 14h Nicolas LANDRY, professeur d'histoire moderne à l'Université de Moncton-Shippagan (Canada) : ***Naufrages et sauvetages dans le golfe du Saint-Laurent autour des activités de la pêche morutière***

- 14h20 Philippe HRODEJ, maître de conférences à l'Université de Bretagne-Sud : ***Naufrages et sauvetages : les vaisseaux de Louis XIV aux Antilles***
- 14h40 : Olivier LOPEZ, doctorant Université d'Aix-Marseille : ***Entre Marseille et la Barbarie, le sauvetage maritime sur les rives de l'autre au XVIII^e siècle***
- 15h : Apolotos DELIS, doctorant grec, Université de Nice : ***After practices on case of shipwrecks in the maritime market of Hermoupolis in the 19th century***
- 15h20 : questions / réponses
Pause café 15h40 - 16h
- 16h : Pauline CHAINTRIER, doctorante UP : ***La mise en danger des marins vue par la justice criminelle au XIX^e siècle à travers la Cour d'Assises de la Charente-Inférieure***
- 16h20 : Chef d'escadron CHOVAUX, Gendarmerie maritime : ***L'enquête judiciaire et le sauvetage***
- 16h40 : Docteur PUJOS, CHU Toulouse, Médecine et sauvetage en mer : ***l'apport de la télémédecine***
- 17h : Médecin en chef Jean BOUTON, Centre Médical des Armées, ***Sauvetage et médecine d'urgence***

- 17h20 : questions / réponses

Fin des travaux à 17h40

19h30 : dîner offert aux conférenciers, Palais des Congrès

- 21h : **Soirée-débat, entrée libre**

(participation libre au profit de la SNSM)

- Projection de courts métrages (SIRPA-Marine Nationale) 37'
- Projection du documentaire "Dragon 17" (réal.C.Barinet) 52'
- Discussion avec M. le Président de la SNSM et les directeurs des stations SNSM du littoral, les officiers et administrateurs de la Marine, présents pour l'occasion.

VENDREDI 17 JUIN 2011

8h45 : accueil des participants

SESSION IV

SÈcuritÈ, mise en oeuvre et techniques du sauvetage

- 9h : Gilbert BUTI, professeur d'histoire moderne à l'Université d'Aix-Marseille, ***Un phare pilote : Le Planier de Marseille (XVII° - XIX° siècle)***
- 9h20 : Vincent GUIGUENO, chargé de mission pour le patrimoine "Phares et balises", direction des Affaires maritimes : ***Naufrages et sauvetage : une dimension cachée de l'histoire du balisage des côtes de France ?***

- 9h40 : François DUBASQUE, maître de conférences à l'UP :
"Le grand malheur" de 1836 et ses conséquences en matière de sécurité de la pêche au large du Bassin d'Arcachon
- 10h : Eric KOCHER-MARBOEUF, maître de conférences à l'UP
La force de l'Oncle Sam au service du sauvetage : les moyens des US Coast Guards
- 10h20 : questions / réponses
Pause café 10h40 - 11h
- 11h05 : Jean-Louis LENHOF, maître de conférences HDR d'histoire contemporaine à l'Université de Caen :
Titanic, 1912 : retour critique sur un cas célèbre de sauvetage en haute mer à l'ère de la vapeur
- 11h25 : Christophe CERINO, ingénieur de recherche et enseignant à l'Université de Bretagne-Sud : *Survivre ou périr au fond des mers : naufrages, techniques de sauvetage et représentations de la mort des sous-mariniers (XIX^e-XXI^e siècles)*
- 11h45 : Gérard GOUALC'H, Macif, *Prévention des risques en mer et assurances*
- 12h05 : Roland GIROIRE, dir. honoraire des douanes et prés. APHD, *le douanier face à la fortune de mer, entre courage et sauvegarde des intérêts du Trésor*

- 12h25 : questions / réponses

12h40 Déjeuner/buffet offert aux conférenciers,
Palais des Congrès

SESSION V

Les représentations du sauvetage

- 14h : Jean-Roger SOUBIRAN, professeur d'histoire de l'art à l'Université de Poitiers : *Les images de sauvetage dans la peinture de marine en France (1770-1914)*
- 14h20 : Solange VERNOIS, maître de conférences HDR d'histoire de l'art à l'Université de Poitiers : *Le sauvetage dans quelques illustrations d'œuvres romanesques en France (fin XIX° - début XX° siècle)*
- 14h40 : Frédéric CHAUVAUD, professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Poitiers : *Les représentations du sauvetage dans la bande dessinée.*
- 15h : questions / réponses

CONCLUSIONS DU COLLOQUE : 15h15 - 15h45





www.ville-royan.fr
www.royan-tourisme.com

Service Environnement de la ville de Royan
Palais des Congrès BP 10 102 - 17206 Royan Cedex
Tél: 05 46 23 51 58



© photos : G. Scapigliato, J. Barinet, CNRS - design DEF Grazie Signora / © courtesy Ayuntamiento de Córdoba

