



HAL
open science

**Fortunes de mer, trésors de terre. Les naufrages le long
des côtes roussillonnaises (1740-1790). Histoire et
environnement**

Léa Tavenne

► **To cite this version:**

| Léa Tavenne. Fortunes de mer, trésors de terre. Les naufrages le long des côtes roussillonnaises
| (1740-1790). Histoire et environnement. Histoire. 2017. dumas-02104075

HAL Id: dumas-02104075

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02104075>

Submitted on 19 Apr 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

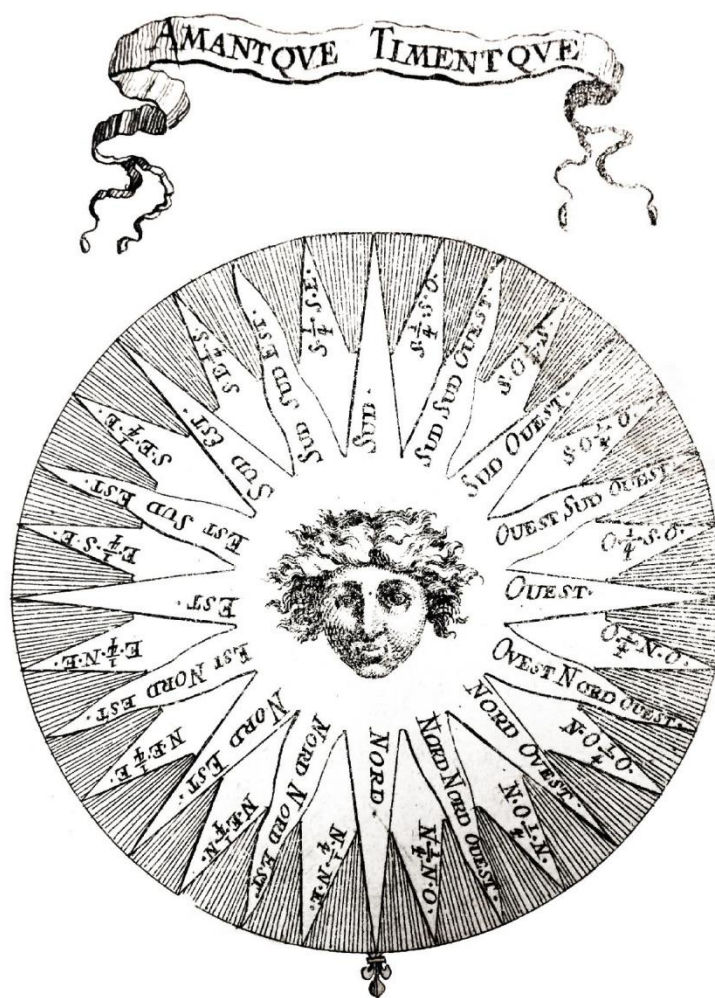
Fortunes de mer, trésors de terre

Les naufrages le long des côtes roussillonnaises (1740-1790)
Histoire et environnement

Léa TAVENNE

Mémoire de Master 2 Histoire, parcours TRACES,
dirigé par Marc CONESA, Maître de Conférences
d'Histoire Moderne à l'Université Paul-Valéry

2016-2017



¹ Couverture : Desroches, Louis XIV, Louis-Alexandre de Bourbon Toulouse[et al.], *Dictionnaire des termes propres de marine par Mr. Desroches officier des vaisseaux du Roy. Avec les enseignes & les pavillons que chaque nation porte à la mer. Dessinez et plasonnez.*, France, 1687, 576; 21 p., p. 555.

"Amantque timentque" signifie en latin "et aiment et craignent", ce qui illustre les relations ambivalentes que les gens de mer entretiennent avec l'environnement et, plus encore, avec les vents.

² Quatrième de couverture : J. Jouve, *Bâtiments qui naviguent sur la Méditerranée*, 1670., "Tartanne de Negoce à la Voile", planche 20.

"En haute mer, l'air est frais, les blessures cicatrisent tout de suite,
et le silence est suffisamment intense pour rendre supportables
les questions sans réponse et justifier ses propres silences." ³

³ Arturo Pérez-Reverte, *Le cimetière des bateaux sans nom: roman*, trad. François Maspero, Paris, France, Éd. du Seuil, 2002, 568 p., p. 31.

Remerciements

Lors de cette traversée, des phares, assurant et guidant ma navigation n'étaient jamais bien loin. Mes remerciements donc, pour leurs lumières, vers l'équipe du Master TRACES, Frédéric Rousseau, Vincent Chalet, Lionel Dumond, et Pierre-Yves Lacour. Néanmoins, ma route a été éclairée par bien d'autres fanaux qui méritent d'être cités. Je remercie alors Stéphane Durand pour ses conseils et ses remarques constructives ; tout comme Clément Barniaudy pour avoir partagé avec moi ses recherches sur le vent. Mais également Franck Brechon et Michel Salvat pour les éclairages archéologiques et leur travail au sein de l'ARESMAR. En restant dans l'archéologie subaquatique, je tiens à remercier Marie-Pierre Jezegou pour m'avoir accueillie au sein des bureaux du DRASSM, m'avoir laissé consulter leurs archives, et pour ses pistes et ses conseils précieux. Je remercie aussi Silvia Marzagali pour ses éclaircissements et surtout pour le travail remarquable, auquel elle a grandement contribué, qu'est la base NAVIGOCORPUS. Enfin, je tiens à remercier tout particulièrement Patrick Louvier. Monsieur, votre soutien et votre aide ont été précieux ; vous m'avez permis de maintenir le cap.

Lors de cette année de recherche, j'ai été à la barre, mais jamais seule sur le pont. Je remercie ma mère pour son soutien sans faille. Tu es mon port d'attache. Mes amis, mon équipage, merci de m'avoir permis de faire escale. Les écueils ont été évités, c'est également grâce à vous. A mon père qui n'apprécie pas la terre ferme, "*quiconque écrit sur la Méditerranée ou y navigue doit avoir pour cela quelque raison personnelle*"⁴ ; cette histoire est la tienne.

Mes derniers remerciements iront vers vous, Marc Conesa. A la manière des vents vous m'avez poussé et permis d'avancer. Vous avez parfois soufflé un peu fort dans mes voiles, je vous remercie d'avoir su que ce gros temps ne me pousserai pas au naufrage.

Je ne suis pas de celles qui naviguent en solitaire. Merci à tous ceux qui ont pris part, d'une manière ou d'une autre, à cette traversée.

⁴ Predrag Matvejević, Claudio Magris et Robert Bréchon, *Bréviaire méditerranéen*, trad. Évaïne Le Calvé-Ivicevic, Paris, France, Payot & Rivages, 1995, 259 p., p. 82.

Avant-propos

La recherche est une traversée ; celle-ci s'est effectuée en deux ans. Les miles parcourues en première année de master, avec l'étude de la démographie et de l'habitat du littoral roussillonnais à l'époque Moderne⁵, ont permis de révéler certains aspects des rapports entre les hommes et les espaces côtiers. La démographie littorale permettait de constater une réelle cohésion avec le reste de la province mais également des particularités propres à un milieu et aux rapports que l'homme entretient avec lui. Le XVIII^e siècle marque le début d'un changement. La courbe démographique de la zone littorale, légèrement en-deçà pour les siècles précédents, se détache de celle de la plaine et prend son envol. Les structures de peuplement vont se modifier et l'habitat dispersé se fixe de manière pérenne à cette période. Mais, plus important encore, l'habitat dispersé se rapproche des rivages. Les terres dites "insalubres" des pourtours des étangs de Salses et de Saint-Nazaire, ainsi que leurs ressources, sont progressivement privatisées. Le littoral devient donc un espace convoité en partie accaparé par les propriétaires de mas au détriment de la communauté. Les hommes s'approprient les terres littorales en les assainissant, en exploitant leurs ressources mais également en s'installant littéralement dessus. Ils apprennent à composer avec ces espaces, à mieux vivre le littoral et ses contraintes en s'y adaptant. Habiter ou vivre le littoral prend donc une tout autre forme au cours du XVIII^e siècle. L'étude de la démographie et du peuplement a permis d'appréhender un changement s'inscrivant dans une temporalité longue, relevant à la fois des structures lourdes (habitat, démographie, etc.) mais aussi des effets de conjoncture (pestes, guerres, changement de dominations, etc.). Cependant elle n'effleurait qu'indirectement le rapport concret des hommes à l'environnement habité ou approprié. Les sources démographiques mobilisées, qu'elles soient administratives, notariales ou cartographiques, avaient en commun un regard surplombant sur le littoral et ses sociétés. A la manière d'un jeu d'échelle⁶, le changement de point de vue s'avère indispensable afin de mieux éclairer les sociétés littorales. Se pencher sur les pratiques des hommes du bord de mer est, maintenant, une nécessité.

⁵ Léa Tavenne, "Le littoral roussillonnais et ses hommes, Essai d'histoire globale à la croisée des sources (Époque Moderne)", Mémoire de Master 1 d'histoire sous la direction de Marc Conesa, Montpellier, Université Paul Valéry, 2016, 130p.

⁶ *Jeux d'échelles: la micro-analyse à l'expérience*, éd. Jacques Revel, Paris, France, Gallimard : le Seuil, DL 1996, 1996, 243 p.

Introduction

Les naufrages sont une fenêtre ouverte sur les pratiques socio-spatiales des sociétés littorales. En changeant d'échelle et s'éloignant des sources surplombantes, cette étude s'efforcera de rester à hauteur d'homme. Evénements accidentels mettant en scène des navigants, des habitants du littoral roussillonnais et un environnement⁷, les fortunes de mer⁸ vont être appréhendées afin de mettre en lumière les sociétés et leur rapport à la mer et à la côte. *"Du fait même qu'il est exceptionnel, l'événement tire avec lui et fait émerger, par le flot de paroles qu'il libère, des traces qui, sans ce coup de filet, seraient demeurées dans les ténèbres, inaperçus, les traces du plus banal, ce dont on parle rarement, dans le quotidien de la vie et dont on n'écrit jamais."*⁹.

Les déclarations de naufrage faites par les capitaines auprès des officiers de l'amirauté apparaissent comme une première mise en récit de l'événement. Ce n'est, ici, pas l'historien qui invente l'événement mais, bel et bien, les rescapés des tempêtes qui les racontent et se faisant les construisent et les réinterprètent, les sociétés littorales qui les observent et en créent un imaginaire, mais également les officiers des amirautés qui les rapportent aux pouvoirs centraux à travers de nombreux écrits et qui les instrumentalisent pour assoir une domination sur un territoire en marge tel que le littoral roussillonnais. Les naufrages sont des événements à échelles¹⁰.

Un même naufrage devient la source de plusieurs récits de l'événement. Comme des coups de projecteur, les naufrages et autres fortunes de mer, permettent d'appréhender les rapports que les gens de mer et les sociétés littorales entretiennent, au XVIII^e siècle, entre eux mais également avec la mer, les vagues, les vents, les courants, le sable et les rochers. Comprendre les hommes de la mer et ceux du littoral passe par la compréhension des

⁷ Dans le sens d'un ensemble des éléments (biotiques ou abiotiques) qui entourent un individu ou une espèce et dont certains contribuent directement à subvenir à ses besoins.

⁸ Terme qui correspond à un accident de mer. Le mot est pris dans son sens latin d'"aléa", dans le sens d'évènement dommageable qui se produit au cours d'une expédition maritime tel, un naufrage.

⁹ Georges Duby, *Le dimanche de Bouvines: 27 juillet 1214*, Paris, France, Gallimard, 1994, 367; 16 p. cité par Patrick Prado, « Paysage après la tempête. Les retombées d'une catastrophe naturelle : ordre et désordre dans le culturel », *Études rurales*, vol. 118 / 1, 1990, p. 31-43., p.31.

¹⁰ Cette étude pourrait également être une énième mise en récit des naufrages. Les événements ont plusieurs angles, ils sont interprétations.

actants de l'histoire¹¹. A la fois auteurs de drames humains et économiques lors des naufrages, les tempêtes sont également à l'origine de la création d'une économie propre aux sociétés littorales tournant autour des trésors de plage. Le naufrage peut alors être appréhendé comme une clef de lecture des sociétés littorales, de l'homme face à l'environnement et de l'homme se servant de ce dernier. Les catastrophes telles que les tempêtes génératrices de naufrages, peuvent être analysées comme participantes à la création d'une structure sociale. "Les désastres pèsent en permanence sur les sociétés et en constituent les fondements"¹². Ce rapport structurant à l'environnement est donc fait de tragédies pour certains qui deviennent des opportunités pour d'autres. Par conséquent, cette recherche s'inscrit dans un courant historiographique en construction, celui de l'histoire environnementale. "*Intégrer la nature dans la composition même du «monde social»*"¹³. L'environnement est changeant, il évolue, il agit, il est, en réalité, bien plus qu'un décor figé¹⁴. Les "*nons humains*" peuvent être acteurs¹⁵ sociaux, ce qui les place parmi les actants¹⁶, "*les non humains font irruption de façon surprenante en allongeant la liste de ceux qu'il faut prendre en compte*"¹⁷.

Cependant l'histoire environnementale présente un risque. A trop vouloir replacer les éléments naturels¹⁸ dans l'histoire, l'homme et les hiérarchies sociales sont facilement éclipsés. Une histoire environnementale désincarnée est tentante. Néanmoins elle ne correspond pas au courant dans lequel cette recherche souhaite s'inscrire. Cette étude des naufrages se fera à hauteur des sociétés. L'histoire environnementale sera ici une prolongation, une autre manière d'étudier et d'écrire l'histoire, comme une nouvelle entrée,

¹¹ Actant est un terme de sémiotique pour recouvrir à la fois, les acteurs humains et les non-humains.

¹² Grégory Quenet, *Les tremblements de terre aux XVIIe et XVIIIe siècles : la naissance d'un risque*, Champ Vallon, 2005. p.50.

¹³ Pierre Charbonnier, *La fin d'un grand partage: nature et société, de Durkheim à Descola*, Paris, France, CNRS éditions, DL 2015, 2015, 310 p.

¹⁴ Bruno Latour semble être une référence obligatoire quand il s'agit de penser l'histoire environnementale. Il dénonce l'opposition réductrice qu'il y a entre "*objet*" et "*sujet*"¹⁴ qui a des répercussions sur les façons de penser la société mais également de faire de l'histoire. Parler "*d'humain*" et "*de non humains*" permet de passer d'une opposition à une association.

¹⁵ Voir le travail épistémologique autour de la notion d'acteur de Jean-Pierre Gaudin. Jean Pierre Gaudin, « L'acteur. Une notion en question dans les sciences sociales », *Revue européenne des sciences sociales. European Journal of Social Sciences*, novembre 2001, p. 7-14.

¹⁶ Bruno Latour, *Politiques de la nature: comment faire entrer les sciences en démocratie*, Paris, France, Éditions la Découverte, 1999, 1999, 382 p.

¹⁷ Bruno Latour, *op. cit.*, p.120.

¹⁸ Qui sont les "grands oubliés de l'histoire officielle", introduction de Jean-Baptiste Fressoz, Frédéric Graber, Fabien Locher[et al.], *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014, (« Collection Repères », 640)., p6.

au carrefour des histoires, au même titre que l'histoire rurale, l'histoire économique ou l'histoire sociale. Les causes et les conséquences des naufrages sur les sociétés littorales s'avèrent être des objets historiques carrefours, ou frontières, qui s'inscrivent dans différentes manières de comprendre, penser, faire et écrire l'histoire. Si la matérialité des choses et le biologique doivent être interrogés, les communautés, les institutions, les enjeux économiques mais également les individus et leur sensibilité ne doivent pas être oubliés. Ce sujet demande donc une écriture particulière s'efforçant d'allier le social et l'environnemental, chose qui, dans l'historiographie, peine à s'imposer. Des jeux de disciplines, des jeux d'histoires, des jeux d'écritures, des jeux d'échelles spatiales et temporelles, ainsi que des jeux de sources vont être nécessaires. L'enjeu est grand, il s'agit de replacer les sociétés et l'environnement au centre, tous deux moteurs de l'histoire. Cela nécessitera l'écriture d'une histoire environnementale incarnée, socialisée, matérialisée s'accrochant à l'humanité que la discipline historique impose. Il ne faudra pas s'écarter du "*mince sentier*"¹⁹, ne pas glisser vers du déterminisme ou des simplifications environnementales ou sociales. Il s'agit de rendre leurs complexités aux éléments naturels, aux hommes et à leurs interactions.

Comment alors, sans oublier les sociétés, est-il possible d'inscrire cette recherche dans une forme d'histoire environnementale ? Les tempêtes, au même titre que les hommes, sont autant objet que sujet des actions²⁰. En effet, l'équipage naviguant en mer Méditerranée pourrait alors devenir l'objet des vents changeants, qui eux se transformeraient en sujets. Les "*grand vent*", "*tempeste*", "*gros temps*" semblent être la cause de bon nombre de pertes. La pluie, le vent, les courants et les vagues agissent, bel et bien, provoquant des "*fortunes de mer*", au même titre que le capitaine tentant de tenir son bâtiment²¹ ou du mousse se demandant comment il va s'en sortir vivant sans savoir nager.

¹⁹ Edward Palmer Thompson et Philippe Minard, *La guerre des forêts: luttes sociales dans l'Angleterre du XVIIIe siècle*, trad. Christophe Jaquet, Paris, France, La Découverte, DL 2014, 2014, 196 p., p. 104.

²⁰ Jean-Baptiste Fressoz[et al.], *op. cit.*

²¹ Dans un souci de fluidité d'écriture, les termes de "bateau", "bâtiment" et "unité" désigneront indifféremment tout ce qui flotte. Dans son dictionnaire l'Amiral de France Nicolas Desroches écrit "*BATIMENS. Un bâtiment, est un terme général duquel on se sert pour parler de tous les vaisseaux qui vont à la Mer.*", Desroches, Louis XIV, Louis-Alexandre de Bourbon Toulouse[et al.], *Dictionnaire des termes propres de marine par Mr. Desroches officier des vaisseaux du Roy. Avec les enseignes & les pavillons que chaque nation porte à la mer. Dessinez et plasonnez.*, France, 1687, p. 49.. Nous ne sommes pas sans ignorer les significations classiques que l'on donne à ces termes (cf. : Pierre-Marie-Joseph Bonnefoux et Edmond Pâris, *Le Dictionnaire de la marine à voile*, Paris, France, EFR, 1987, xiv+776 p.. Émile Littré, Jacques Baudeneau et Claude Morhange-Bégué,

Mais la compréhension de l'environnement ne peut pas s'arrêter à cela. Il faut aller plus loin pour réellement prétendre faire de l'histoire environnementale. Les interactions entre les communautés littorales et l'environnement sont en réalité saisissables dans bien d'autres temps du naufrage²². Les mises en récit successives de l'événement et de ses conséquences permettent son étude sur le temps court ainsi que le temps long.

Finalement, ce sont les naufrages, événements provoqués par les déchaînements des éléments, qui vont donner à voir des sociétés littorales²³, leurs fonctionnements, leurs hiérarchisations, leurs matérialités, mais également leurs pratiques socio-spatiales comme une manière de vivre un environnement. Cependant l'histoire environnementale ne peut pas être une fin en soi. D'autres disciplines sont également précieuses à cette étude, comme la géographie, la géomorphologie ou encore le savoir-faire du marin. S'inscrivant dans des problématiques particulières, alliant nature et société, ce travail de recherche a un caractère transdisciplinaire. Faire appel aux sciences de l'environnement est une nécessité. Dans le cadre d'une étude portant, en partie, sur le risque maritime que représente le naufrage côtier, la géomorphologie est incontournable²⁴. Les formes littorales dynamiques, les processus côtiers mais également les problématiques de l'érosion du littoral et de la submersion marine et les techniques d'intervention qu'elles nécessitent, sont des clefs qui permettront de comprendre le naufrage dans toute sa complexité, comme un phénomène historique tout autant que géographique. Cette approche permet de saisir le naufrage sous ses deux versants : celui des mécanismes naturels et celui des sociétés, qui est également politique et économique.

Toutes les places ne se valent pas, tant dans la société que face à la nature. La justice environnementale peut être une manière de percevoir la justice sociale. Les différences de vulnérabilité face aux phénomènes météorologiques violents ou les difficultés rencontrées face au milieu naturel, reflètent la place des individus dans la société hiérarchisée de

Dictionnaire de la langue française, Edition nouvelle, Versailles, Encyclopaedia Britannica France, 1999.).

Cependant les références aux tailles et aux tonnages ne seront pas en vigueur dans cette recherche.

²² Le naufrage est appréhendé sur un temps long. Il ne se limite pas aux quelques heures de l'événement spectaculaire mais il s'étend jusqu'à ses conséquences sur les sociétés littorales, incluant son sauvetage et allant jusqu'à la vente aux enchères des effets et agrès sauvés.

²³ Qui sont relativement restées dans l'ombre jusqu'à présent.

²⁴ Je remercie ici Stéphanie Defossez, de m'avoir permis d'assister à son séminaire "les milieux littoraux", donné aux étudiants en master 1 de géographie parcours Gestion des Mers et des Littoraux. Cet UE combinait deux approches complémentaires puisque, en plus de faire de la géomorphologie littorale et sous-marine, nous avons également abordé les risques naturels liés aux milieux littoraux et leurs gestions.

l'Ancien Régime. Si la tartane²⁵ avec un faible tonnage est plus vulnérable que le vaisseau de plus de 300 tonneaux, en termes de prise au vent, les membres de son équipage le sont aussi économiquement et socialement. Mais les disparités face à l'environnement se font également sentir au sein d'un même équipage. Les mousses sont les premières victimes des naufrages, ne sachant pas nager et étant plus envoyés sur le pont, ils passent souvent "*par-dessus bord*" et se noient. Lors du sauvetage les vulnérabilités et les expositions face à l'environnement ne sont, encore une fois, pas les mêmes. Si les journaliers, qui travaillent au sauvetage, s'en sortent avec un salaire plus élevé qu'à leur habitude²⁶, c'est au prix d'un travail physique, de longue haleine et dans des conditions climatiques et un milieu difficiles. Les officiers, en gagnant le double²⁷, donnent les ordres à l'abri du vent depuis la tente installée sur la plage²⁸. Mais ceux qui vont réellement tirer profit de la tempête sont les négociants, les maîtres et les sieurs lors de la vente aux enchères des effets et agrès sauvés. La noblesse et la bourgeoisie s'accaparent le fruit du travail des éléments qui ont fait naufrager le bâtiment, mais également celui des hommes qui ont travaillé à son sauvetage. Parfois, l'environnement est du côté des délaissés. En effet, il arrive que les membres des communautés littorales pillent les trésors que vont apporter les courants, les vagues et les vents sur les plages. Le terrain qui est parfois si pénible, va ici être une aide précieuse. Le sable et les roseaux serviront de cachettes pour ces butins.

S'interroger sur la temporalité a également son importance. L'histoire environnementale consiste aussi à prendre en compte plusieurs temporalités. Le naufrage, peut être appréhendé comme un choc, une rencontre violente, entre le temps de l'environnement, et le temps des hommes. Cet événement constitue une rupture. En plus d'être une rupture de la navigation pour le bateau et l'équipage qui n'arriveront pas à destination, le naufrage est également une rupture dans le quotidien des communautés littorales. Les fortunes de mer, et plus encore leurs conséquences sur les sociétés littorales,

²⁵ Une planche de gravures des bâtiments rencontrés tout au long de cette étude se trouve en annexe aux pages 245-246.

²⁶ 30 sous par jour ce qui est, en moyenne, plus élevé que le salaire d'un ouvrier journalier agricole.

²⁷ Un officier de l'amirauté en charge d'un naufrage gagne 3 à 4 livres par jours.

²⁸ Le dépassement d'une lecture asociale des témoignages, et plus encore des sources en général, sera visé. L'Homme ne sera pas considéré comme une entité unie mais comme agissant dans une société hiérarchisée et faisant face à une justice environnementale inégale. L'ouvrage de Nicolas Mariot est un très bon exemple de ce dépassement révélant une histoire des hommes dans les tranchés "à parts inégales". Nicolas Mariot, *Tous unis dans la tranchée ? : 1914-1918, les intellectuels rencontrent le peuple*, Paris, France, Éditions du Seuil, DL 2013, 2013, 487 p.

sont des instants de durées variables, de quelques heures, quelques jours à plus d'un an. Ces fortunes de mer donnent à voir un conflit de temporalité qui se joue entre le temps des gens de mer et des sociétés littorales et celui, beaucoup plus long et arithmétique, de la mer, du vent, des courants²⁹.

L'étendue spatiale de l'étude est délicate à fixer. Les tempêtes sont aveugles aux frontières définies par les hommes. Le naufrage est un événement transfrontalier. Tout comme le vent ne s'arrête pas à la frontière, il ne touche pas seulement les locaux. "*La méditerranée n'est pas seulement une géographie. Ses frontières sont inscrites ni dans l'espace ni dans le temps*"³⁰. L'ancrage spatial de cette étude est flou, et il le restera volontairement. Mais comme il faut spatialiser, tout autant que temporaliser, une étude historique, ce travail se cantonnera aux côtes roussillonnaises.

Les rivages roussillonnais, longs d'environ 55km, vont être à la fois les scènes et les acteurs des naufrages étudiés. Comme un entre-deux, les rivages sont une frontière entre la terre et la mer. Fernand Braudel, à propos de la Méditerranée, écrit :

*" Sa vie est mêlée à la terre, sa poésie plus qu'à moitié rustique, ses marins sont à leurs heures paysans ; elle est la mer des oliviers et des vignes autant que celle des étroits bateaux à rames ou des navires ronds des marchands, et son histoire n'est pas plus à séparer du monde terrestre qui l'enveloppe que l'argile n'est à retirer des mains de l'artisan qui la modèle."*³¹.

Le naufrage côtier³² est l'exemple même de cette rencontre entre deux éléments. Parler de la mer sans parler de la terre n'aurait alors pas grand sens. Les terres du Roussillon, successivement sous domination majorquine, aragonaise, castillane, sont finalement devenues française en 1659, avec le traité des Pyrénées. La province du Roussillon épousait à peu près³³ les limites du département actuel des Pyrénées-Orientales. Composée du Roussillon, du Vallespir, du Conflent, du Capcir et d'une partie de la Cerdagne, la province a

²⁹ "*Je n'ai pas voulu négliger cette histoire là* [Fernand Braudel parle ici de son premier tome consacré à "la part du milieu"], *presque hors du temps, au contact des choses inanimées, ni me contenter, à son sujet, des traditionnelles introductions géographiques à l'histoire, inutilement placées au seuil de tant de livres, avec leurs paysages minéraux, leurs labours et leurs fleurs qu'on montre rapidement et dont ensuite il n'est plus jamais question*". Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 5e édition, Paris, A. Colin, 1982, p. 13.

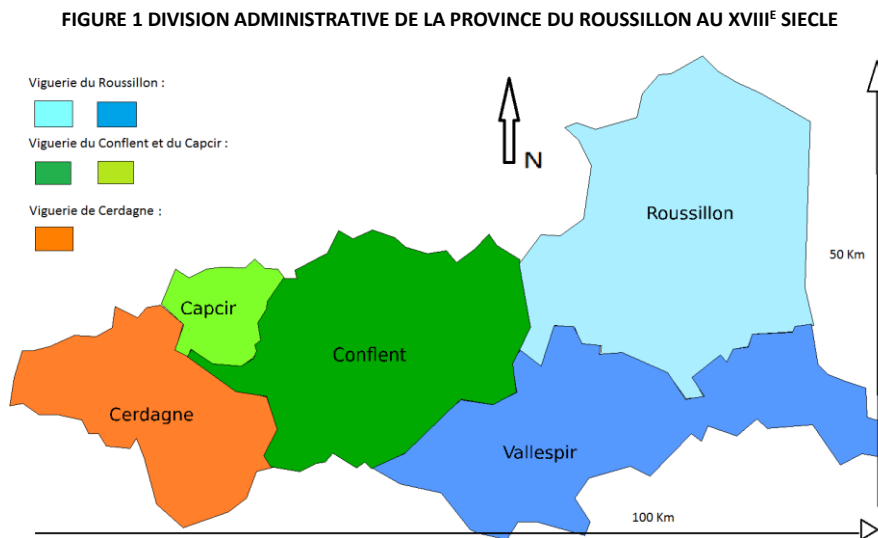
³⁰ Predrag Matvejević, Claudio Magris et Robert Bréchon, *op. cit.*, p. 17.

³¹ Fernand Braudel, *op. cit.*, p.12.

³² Seuls les naufrages côtiers seront étudiés dans ce mémoire. Ce choix, en partie dicté par les sources, est cohérent spatialement puisqu'il permet d'étendre cette recherche aux habitants des littoraux.

³³ Le territoire du Fenouillèdes fait partie du département mais ne faisait pas partie de la province.

une superficie de 3555 km² ³⁴. Elle se divise en trois vigueries et cinq sous-vigueries (cf. carte ci-dessous).



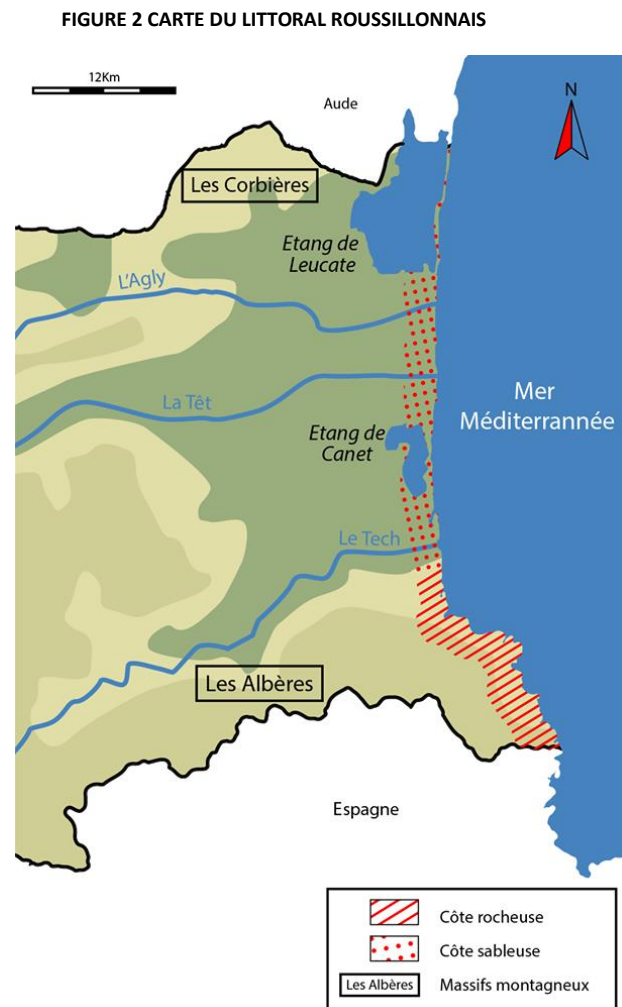
Encore en France, mais déjà en Catalogne, ce territoire a des paysages variés, comme de multiples visages. Le premier que l'on rencontre en arrivant du Languedoc, est celui des Corbières. A l'extrême nord du département, ces montagnes de calcaire bleu viennent mourir au bord de l'étang de Salses. La langue catalane remplace ici l'occitane. Nous voilà dans la plaine d'effondrement du Roussillon. Leur disparition au XVIII^e siècle laisse place à deux étangs. Seulement quelques secondes suffisent pour comprendre la morphologie de la plaine du Roussillon : elle est entourée par les Pyrénées. Les Corbières en sont une façade nord. L'ouest est protégé par des sommets plus hauts³⁵. Tout au sud de la plaine, avec des hauteurs moins impressionnantes, se trouve le massif des Albères. Frontière entre la France et l'Espagne, il ampute ainsi sa partie nord à la Catalogne depuis 1659. Les Albères semblent se jeter à la mer, créant une côte rocheuse et découpée. Les hauteurs pyrénéennes forment donc une sorte de demi-cercle autour de la vaste plaine roussillonnaise. La mer constitue la quatrième frontière qui enserme cette plaine. Comme les Pyrénées, elle est un élément naturel, qui délimite le territoire nord-catalan, sans en être pour autant infranchissable.

Le littoral roussillonnais présente donc des morphologies différentes qui sont autant de terrains d'études pour cette recherche. Les bâtiments se heurteront à des difficultés, tel que l'ensablement ou le fracas contre les rochers. Les hommes du littoral,

³⁴ Le département des Pyrénées-Orientales fait 3990 km² puisqu'il faut y ajouter le Fenouillèdes.

³⁵ La Cerdagne, le Conflent et le Capcir sont les vigueries de cette imposante chaîne de montagnes.

quand à eux, devront faire face à des environnements tout autant différents, marécageux ou escarpés, difficile d'accès ou inondables. Les étangs et embouchures de rivière de la côte sableuse, qui modifient les courants et déplacent les sédiments, répondent aux écueils qui se trouvent aux abords de la côte rocheuse. Chaque côte à ses difficultés.



Par un souci de représentativité, cette étude ne s'étendra que sur une cinquantaine d'année, de 1740 à 1790. Effectivement, cette période correspond au premier et au dernier naufrage déclaré auprès de l'amirauté de Collioure. L'obligation, pour l'historien, à penser en terme de source, entraîne alors une interrogation : un objet historique se crée t-il à travers sa prise en compte par les autorités et les administrations ? L'amirauté transforme le

naufage en un objet, textuel, administratif et juridique³⁶. L'amirauté de Collioure et les écrits qu'elle produit, permettent l'étude des naufrages roussillonnais. Cependant la prise en compte partielle, par les autorités, des naufrages avant 1740 ne remet pas en cause leur existence bien antérieure.

En plus d'être dicté par les sources, ce choix chronologique correspond à une période de changement en ce qui concerne la démographie des villages côtiers et l'habitat littoral dispersé³⁷. Les hommes se rapprochent de la mer et en utilise ses ressources. En cinquante ans, quarante-trois naufrages côtiers ont pu être répertoriés. Il faut cependant imaginer que ce chiffre est un minima. Il est probable que certains naufrages n'ont pas fait l'objet d'une déclaration auprès de l'amirauté ou que ces procédures ne soient pas parvenues jusqu'à nos jours. Les statistiques qui seront données à partir de ces naufrages ne seront donc que des ordres de grandeur et non des chiffres exacts.

Si cette étude se veut être un essai d'histoire sociale et environnementale du naufrage et de ses conséquences sur le court et le long terme, elle s'articulera, également, autour de plusieurs problématiques liées. La première est politique. Les rapports qu'entretiennent les sociétés littorales avec l'amirauté de Collioure en tant qu'institution royale seront interrogés. Les tentatives de domination et d'uniformisation de ce territoire en marge passent également par la gestion des naufrages et de leurs conséquences. La politique de l'espace, menée par le Royaume français au XVIII^e siècle³⁸, semble transparaître dans les missions de l'amirauté de Collioure. Les sources, que cette administration produit, sont politiques et doivent être interrogées en tant que telles. Dans une perspective plus économique, le naufrage permet la mise en lumière d'une dynamique nouvelle du trafic maritime méditerranéen. Les gens de mer venus de l'Atlantique et des mers du Nord semblent s'approprier progressivement le trafic méditerranéen et son économie. Avec des vulnérabilités qui leur sont propres, ces navigants devront faire face aux colères d'une Méditerranée qui leur est inconnue. Enfin, les sociétés littorales dans leur ensemble seront étudiées. Les naufrages permettent la mise en lumière de pratiques spatiales et de

³⁶ La conclusion générale de Grégory Quenet, dans son ouvrage d'histoire environnementale sur les tremblements de terre, évoque cette réflexion. Grégory Quenet, *op. cit.*, p. 475.

³⁷ Léa Tavenne, "Le littoral roussillonnais et ses hommes, Essai d'histoire globale à la croisée des sources (Époque Moderne)", Mémoire de Master 1 d'histoire sous la direction de Marc Conesa, Montpellier, Université Paul Valéry, 2016, 130p.

³⁸ David Bitterling, *L'invention du pré carré: construction de l'espace français sous l'Ancien Régime*, Paris, France, A. Michel, 2009, 262 p.

sociabilités propres aux villages côtiers. Les fortunes de mer, et les trésors de terre qu'elles laissent sur les plages, sont alors un prisme offrant la possibilité d'une histoire sociale.

Le terrain et la chronologie de cet essai peuvent paraître restreints, néanmoins, l'étude des naufrages sur la côte roussillonnaise entre 1740 et 1790 permet une histoire au carrefour de l'environnemental, du social, du politique et de l'économique. Cette histoire globale, faite de passages et de rencontres, n'est possible qu'à travers l'accidentel.

Partie I

NAVIGUER ET NAUFRAGER EN MEDITERRANEE AU XVIII^E SIECLE :

JEUX D'ECHELLES ET DE SOURCES

Loin de l'attrait que peut représenter la navigation atlantique et son commerce au XVIII^e siècle, les conditions de navigations en Méditerranée n'ont pas fait l'objet de la même attention. Les sources permettant d'effleurer le trafic maritime et les conditions de navigation dans le golfe du Lion sont rares et souvent peu précises. Formant un ensemble épars, elles s'articulent cependant entre elles et, en jouant avec les échelles, offrent la possibilité d'appréhender les outils qui pouvaient être utiles aux navigants en Méditerranée, ainsi que le trafic maritime le long des côtes roussillonnaises. Il s'agit alors de faire parler cartes, portulans³⁹, signalisations et registres portuaires. Néanmoins, ces sources ne disent pas tout. Les naufrages sur les côtes roussillonnaises de 1740 à 1790 mettent en lumière une forme de navigation peu visible. A travers les déclarations faites par les capitaines naufragés auprès de l'amirauté de Collioure ainsi que les multiples écrits produits par cette institution afin de rendre compte de l'avancée des procédures au Grand Amiral de France, une autre dynamique de navigation apparaît en Méditerranée. Le petit cabotage méditerranéen semble côtoyer la navigation au long cours pratiquée par les hommes de l'Atlantique et des mers du Nord. Au-delà de ces éclairages, ces sources révèlent des tentatives de dominations territoriales. La mer comme une frontière, le littoral comme une marge, sont des espaces sociaux vécus, et habités par des sociétés mais également l'objet d'enjeux économiques, militaires et éminemment politiques. Les sources administratives qui concernent ces espaces sont politiques. Les procédures liées aux naufrages survenus sur les côtes roussillonnaises peuvent alors représenter des cas concrets de tentatives d'uniformisation et de domination mises en place par le pouvoir central à travers la juridiction royale provinciale qu'est l'amirauté de Collioure.

³⁹ Portulans : Livre ou guide à l'usage des pilotes côtiers, et contenant tous les renseignements qui leur sont nécessaires. Définition tirée de Pierre-Marie-Joseph Bonnefoux et Edmond Pâris, *op. cit.*, p. 584.

A. PLURALITE ET FAIBLESSES DES SOURCES PERMETTANT D'ABORDER LA NAVIGATION EN MEDITERRANEE

Il s'agit ici, sans faire une histoire de la navigation, d'essayer de saisir dans quelles conditions se trouvaient les gens de mer avant et pendant les naufrages, quels instruments ils étaient dans la possibilité d'avoir, quelles indications, et quelles signalisations pouvaient leur être utiles sur les côtes roussillonnaises. Cette partie s'articule autour de différentes sources provenant de différents fonds d'archives. Celles qui nous sont parvenues sont loin d'être le reflet des pratiques ordinaires des navigants en Méditerranée. Malgré cela, les sources éclairent un certain rapport étatique à une mer Méditerranée, largement éclipsée au XVIII^e siècle, par le grand Atlantique. Les erreurs, les amalgames et les confusions en sont révélatrices. Elles le sont également d'une vision verticale des grands sur les pratiques qui marquent le quotidien des sociétés littorales. Les savoirs tacites de ces sociétés fonctionnaient largement par transmission orale. Pourtant cruciales dans une Méditerranée où le cabotage et le petit cabotage règnent en rois, cette expérience des côtes et du temps qu'il fait est insaisissable pour l'historien. Cela ne suffit cependant pas à la faire disparaître de l'histoire.

1. Le jeu des cartes

Tout comme les autres figures, les cartes apparaissent fréquemment comme des "sources de secondes mains". Objet de contemplation ou propice à la description, cette trace, image du passé, n'a que très peu été envisagée comme une mine d'information. Cependant la valeur des cartes, en tant que témoignage du passé, est loin d'être minime dans une étude de la navigation au XVIII^e siècle. Comme tout témoignage, elle nécessite une remise en contexte afin d'en saisir profondeur et complexité. Les arts et les techniques cartographiques connaissent de nombreuses évolutions tout au long de la période de l'Ancien Régime⁴⁰. Au XVII^e siècle, les cartes deviennent descriptives et le religieux disparaît progressivement. Le développement de la cartographie militaire en est le parfait exemple de l'apparition de cartes extrêmement descriptives : la carte va remplacer l'observation directe sur le terrain. Durant la même période, Colbert, afin de mieux connaître l'étendue du

⁴⁰ Catherine Bousquet-Bressolier, *L'œil du cartographe: et la représentation géographique du Moyen âge à nos jours*, Paris, France, CTHS, Comité des travaux historiques et scientifiques, 1995, 283 p., p. 8.

royaume et ses limites, commande à l'Académie des sciences une grande carte⁴¹. En 1676 c'est encore Colbert qui charge Seigneley d'organiser le regroupement des cartes marines et des mémoires qui les accompagnent. En 1720 le dépôt des cartes et plans de la marine⁴² est le premier service hydrographique créé à l'époque moderne. Mais ce n'est qu'au siècle des Lumières⁴³, et en particulier avec la technique de triangulation géodésique utilisée par les Cassini, que la cartographie devient réellement précise⁴⁴. C'est avec ces avancées que les signes conventionnels commencent à apparaître et à se généraliser⁴⁵. La maîtrise de plus en plus précise, de la cartographie fait écho à une appropriation du territoire par les autorités monarchiques, seigneuriales et ecclésiastiques. L'espace peut être contrôlé à distance, devenant un champ de bataille, un chantier d'aménagement ou de fortifications. Cette emprise territoriale est également visible pour la zone étudiée. En effet, le tracé des côtes représente un enjeu majeur pour les cartographes et les décideurs. Les cartes se concentrant sur le littoral sont uniquement maritimes jusqu'au XVII^e siècle. Un espace terrestre vu de la mer, permettant la saisie d'un trait de côte qui facilitera la défense et la circulation en mer. Avec le XVII^e siècle, apparaît un nouveau type de carte littorale : les rivages vus de la terre. C'est une forme de topographie⁴⁶ du rivage. L'émergence de ce changement de point de vue coïncide avec l'apparition, à cette période, d'un souci pour l'aménagement des côtes, leur défense et la création de ports pour accroître le commerce ainsi que d'arsenaux afin de développer une marine. Néanmoins il faut souligner que cette forme de cartographie détaille les côtes mais seulement jusqu'à l'estran, la documentation nautique n'est pas autant détaillée. La triangulation n'est pas utilisée dans la construction des cartes marines. Les gens de mer ne profitent pas de cartes basées sur le réseau

⁴¹ Ce projet scientifique, s'appuyant sur des procédés astronomiques permettant de mieux connaître la latitude et la longitude de points qui permettaient de calculer et cartographier l'étendue de la France, est notamment mené à bien par Picard et La Hire. Ils révèlent au roi la forme réelle de son royaume, moins étendu qu'il ne le pensait.

⁴² Le SHOM aujourd'hui.

⁴³ Olivier Chapuis parle, pour cette période, d'une "géographie triomphante" dans Olivier Chapuis, *Cartes des côtes de France : histoire de la cartographie marine et terrestre du littoral*, Douarnenez, Chasse-Marée, 2007.

⁴⁴ Ces questions sont abordées de manière intéressante dans deux émissions de France Culture « Ce que les cartes de Cassini disent de la France d'aujourd'hui ? », [En ligne : <http://www.franceculture.fr/emissions/la-marche-des-sciences/ce-que-les-cartes-de-cassini-disent-de-la-france-daujourd'hui>]. et « Cartes (2/4) : Les Cassini, carte sur table », [En ligne : <http://www.franceculture.fr/emissions/la-fabrique-de-l-histoire/cartes-24-les-cassini-carte-sur-table>].

⁴⁵ On pense ici aux tirets symbolisant la frontière par exemple, Frédéric Barbier, *La carte manuscrite et imprimée du XVI^e au XIX^e siècle: Valenciennes, 17 novembre 1981*, München, Allemagne, 1983, 132p., p.79.

⁴⁶ Topographie : cartographie de terrien à grande échelle. Voir les cartes de Claude Masse qui en sont un parfait exemple, voir également la triangulation de la France avec le projet des Cassini.

géodésique. 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.

Puisque que cette étude s'intéresse aux naufrages côtiers et, par conséquent, à la navigation au bord des côtes, elle se concentrera sur les cartes ou plans qui constituent des descriptions, en image, des côtes. 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*"⁴⁸. Ce type de source est donc rare, mais pas inexistant. Nous nous pencherons donc sur les *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*⁴⁹(cf. extrait ci-après) mais également sur *Le Recueil de plusieurs plans des ports et rades de la mer Méditerranée* écrit par Henri Michelot⁵⁰. Ces deux routiers sont relativement différents. Néanmoins, ils ont un même but : gagner en précision afin de rendre la navigation, le long des côtes méditerranéennes, plus sûre. Ils ont également un avantage : ils ne nécessitent pas une bonne pratique de la lecture et sont, par conséquent, accessibles à tous. Il faut cependant souligner que tous les bâtiments n'ont pas de cartes à leur bord. Les hommes de mer qui pratiquent le petit cabotage le long des côtes méditerranéenne 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.

⁴⁷ Olivier Chapuis, *À la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne, 1700-1850 l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999., p.49-50.

⁴⁸ Olivier Chapuis, *La mer et la France...*, *op. cit.*, p. 210.

⁴⁹ Laurent-Antoine Volaire, « 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.

⁵⁰ Henry Michelot, Laurent Brémond et P. Starck Man, *Recueil de plusieurs plans des ports et rades de la mer Méditerranée...*, Marseille, L. Brémond, 1730. GE FF-4698 BNF salle cartes et plans BNF.

FIGURE 3 PLANCHE "PLAN DU PORT DE COLLIOURE" EXTRAITE DE L'OUVRAGE LES PLANS ET BAYE DES PRINCIPAUX PORTS ET HAVRES DE LA MEDITERRANEE AVEC DIVERS RAISONNEMENTS SUR LES MOÛILLAGES LE LONG DES COSTES ET DANS L'ARCHIPEL⁵¹.



2. Guides et Portulans de la Méditerranée

" [la navigation le long des côtes] est très peu évoquée par les manuels de navigation à l'exception des ouvrages d'instruction nautique"⁵². Les guides, ou portulans, peuvent, en effet, constituer une première approche pour des hommes de mer ne connaissant pas la Méditerranée et ses côtes. Ils sont, généralement, plus utilisés que les cartes. En témoigne les quatorze rééditions que connaît, entre 1684 et 1817, *Le petit flambeau de la mer, ou le véritable guide des pilotes côtiers*⁵³ écrit par René Bougard. Le succès n'est pas moindre pour *Le portulan de la mer Méditerranée ou le vray guide des pilotes costiers*⁵⁴ qu'Henri Michelot écrit en 1709. 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 mouillages, 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

⁵¹ Laurent-Antoine Volaire, *op. cit.* GE DD-2647 BNF salle cartes et plans BNF.

⁵² Olivier Chapuis, *op. cit.*, p. 210.

⁵³ René Bougard, *Le Petit Flambeau de la mer, ou le Véritable Guide des pilotes côtiers...*, Au Havre de Grâce, J. Hubault, 1690, 410 p. GE FF-784 BNF salle cartes et plans BNF.

⁵⁴ Henry Michelot, *Le portulan de la mer Méditerranée, ou le vray guide des pilotes costiers... par Henry Michelot...*, A Amsterdam,, Pays-Bas, chez Pierre Mortier. , MDCCIX, , 1 p. 16350(2) Médiathèque Emile Zola salle Patrimoine - Sabatier d'Espéran.

apparaissent clairement quand il s'agit des côtes roussillonnaises. 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. Evidemment ces instructions nautiques ne sont pas, au XVIII^e siècle, présentes à bord de tous les bateaux. Les navigateurs ayant la connaissance, par l'expérience, des côtes méditerranéennes ne se fient pas à ces manuels. Il ne faut pas minimiser le rôle, extrêmement important, d'un savoir tacite. En effet les connaissances transmises entre gens de métier et les expériences acquises au fil de l'eau sont bel et bien des éléments qui structurent la navigation, en Méditerranée, au Siècle des Lumières. Mais, ces guides ou portulans, sans être à considérer comme une norme, permettent de saisir les recommandations, les difficultés rencontrées ou encore les limites à ne pas franchir quand il s'agit de naviguer le long des côtes roussillonnaises. Ils permettent également de savoir avec quelles informations sur la navigation en Méditerranée pouvaient partir des capitaines qui n'avaient pas la pratique de cette mer. Mais la navigation en Méditerranée est expérience. Le caractère imprévisible de ses vagues, de ses courants et de ses vents ne s'apprend pas dans des livres.

3. La signalisation sur les côtes roussillonnaises

La signalisation présente le long des côtes concerne, elle, tous les équipages. Les côtes françaises sont équipées de feux et signaux qui permettent aux gens de mer de se repérer. Dans un "*ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI, qui fixe la compétence des Officiers de l'Amirauté, sur ce qui concerne les feux & signaux établis sur les côtes du Royaume, pour la sûreté de la Navigation*" daté du 15 Décembre 1776⁵⁵, le Roi rappelle que la charge d'établir et d'entretenir la signalisation le long des côtes revient aux amirautés. La signalisation est sans aucun doute un élément extrêmement important concernant la prévention des accidents de mer. Dans une lettre datée du 14 janvier 1766, adressée aux amirautés de province, Louis-Jean-Marie de Bourbon, grand amiral de France, insiste évidemment sur l'importance de la signalisation pour prévenir des accidents. Il écrit "*Les fréquents naufrages qui arrivent, messieurs, sur nos côtes ne font que trop sentir la nécessité d'établir des points de reconnaissances tels que des feux, et autres signaux, propres à*

⁵⁵ Cote 3B2 aux AD66.

désigner de nuit comme de jour la route des bâtiments"⁵⁶. Si prévenir le mieux possible les fortunes de mer qui pourraient se produire sur les côtes françaises est une véritable préoccupation, il est possible d'y voir autre chose. La volonté de reprendre en main les rivages, à des fins politiques et économiques, est largement affichée par le pouvoir royal : *"Sa Majesté a jugé à propos d'ordonner l'établissement de feux sur les côtes & rivages de la mer, pour la sureté de la Navigation & du Commerce"*⁵⁷. Cependant, elle n'est pas toujours respectée puisque, dans la réponse que fait le siège de l'amirauté de Collioure à la lettre du grand amiral de janvier 1766, on peut lire : *"il n'y a jamais eu le long de nos côtes aucun feu n'y balise, n'y autre point de reconnaissance que le fanal⁵⁸ de Port-Vendres [...]. Les feux qu'on voudroit établir pour signaux sur le reste de la Côte où sur les plages pourroint être trompeurs, a ce que nous croyons"*⁵⁹. L'expérience du terrain, acquise par les officiers de l'amirauté de Collioure, surpasse les volontés étatiques. En effet, attirer les bateaux le long d'une côte basse et sableuse, avec des signaux, serait une véritable erreur. Le contrôle des marges, tel que le littoral roussillonnais, n'apparaît donc pas totalement efficient dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle.

La connaissance des côtes et la maîtrise de la navigation en Méditerranée ne peut donc pas passer uniquement par les cartes et les guides nautiques. Les savoirs tacites, la transmission orale et le poids de l'expérience sont la clef d'une minimisation des risques en mer Méditerranée. 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"*⁶⁰. Les écrits concernant la navigation en Méditerranée à l'époque moderne sont rares et souvent très éloignés du quotidien des gens de mer. Le passage du théorique à la pratique de la Méditerranée, pour les hommes de mer qui ne lui sont pas habitués, peut s'avérer extrêmement dangereux. En témoigne la forte représentation d'étrangers à la Méditerranée, dans les naufragés sur les côtes

⁵⁶ Cote 3B6 aux AD66.

⁵⁷ "ARREST DU CONSEIL D'ETAT DU ROI, qui fixe la compétence des Officiers de l'Amirauté, sur ce qui concerne les feux & signaux établis sur les côtes du Royaume, pour la sureté de la Navigation", 1776, cote 3B2 aux AD66.

⁵⁸ Feu placé au sommet d'une tour, signalant l'entrée d'un port et les routes de navigation à proximité des côtes.

⁵⁹ Cote 3B6 aux AD66.

⁶⁰ 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. Je remercie ici Clément Barniaudy pour m'avoir, entre autre, transmis les photographies, qu'il avait lui même prises à la BNF, de cet ouvrage.

roussillonnaises au XVIII^e siècle. Confronter une étude du trafic maritime sur les côtes roussillonnaises à une analyse des fortunes de mer qui se sont produites sur ces mêmes côtes permet de mettre en évidence différentes dynamiques de navigations méditerranéennes.

B. TRAFIC MARITIME ET FORTUNES DE MER SUR LES COTES ROUSSILLONNAISES AU XVIII^E SIECLE

*"En dépit des études menées sur les ports de la Méditerranée et leurs trafics, nous manquons encore, à ce jour, d'une vision d'ensemble du mouvement des navires et de son évolution au cours d'un XVIII^e siècle marqué par la croissance des échanges maritimes"*⁶¹, c'est de cette manière que Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay commencent leur article sur "La navigation des ports français en Méditerranée au XVIII^e siècle". Dans leur article, les deux auteurs écrivent : *"La reconstitution de la navigation des ports français de Méditerranée est en effet particulièrement délicate en raison de l'état lacunaire des fonds conservés"*⁶². C'est bel et bien un problème de sources. Pour une raison qui reste inconnue, malgré de nombreuses hypothèses, les sources concernant la navigation atlantique sont beaucoup plus complètes, fournies et par conséquent, exploitées. Cette partie n'aura donc pas la prétention de dresser un tableau exhaustif du trafic le long des côtes roussillonnaises. Les sources ne le permettront pas. Cependant, une esquisse est possible. Ce sont des traits grossiers qui vont être tracés. Les réponses aux questions posées seront approximatives, on parlera ici d'ordre de grandeur plus que de chiffres exacts. Confronter, dans un second temps, les résultats de cet essai d'analyse du trafic maritime le long des côtes roussillonnaises aux bâtiments qui ont fait naufrage sur ces mêmes côtes entre 1740 et 1790 permettra la mise en lumière d'une dynamique de navigation différente du petit cabotage coutumier aux côtes méditerranéennes.

⁶¹ Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay, « 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.

⁶² *Ibidem*.

1. Essai d'analyse du trafic maritime le long des côtes roussillonnaises au XVIII^e siècle

Deux sources principales vont permettre cet essai d'analyse. La première est manuscrite. Elle se trouve dans le fond de l'amirauté de Collioure aux AD66, sous la cote 3B6. C'est une lettre que les officiers de l'amirauté envoient en réponse à une demande de l'Amiral de France. Ce dernier, Louis Jean Marie de Bourbon, souhaiterait avoir connaissance du trafic qui touche les différents ports roussillonnais entre 1752 et 1758. "*je demande de m'adresser l'Etat des Batiments qui y sont entrés ou en sont sortis pendant six années Sçavoir les trois qui ont précédés la d[erni]re Guerre, 1752. 1753. et 1754. et les trois premières de la Guerre 1755. 1756. et 1757. et d'en faire mention dans cet état du port de chacun de ces navires, en tonneaux de jaugeages, [...] en distinguant les Batiments du petit cabotage*"⁶³. En réponse à cette demande, les officiers de l'amirauté font dresser deux états à partir des dépouillements des registres de greffes des six années mentionnées⁶⁴. Le premier est un "*état des battiments qui ont chargé ou déchargé des marchandises au portvendres a collioure ou aux plages de canet et s[ain]t laurent en roussillon pendant les années 1752 et suivantes jusques et compris l'année 1757*"⁶⁵. Il concerne donc seulement les bâtiments qui font du commerce avec la province du Roussillon. Les quatre endroits de la côte où les bâtiments peuvent charger ou décharger ne sont pas différenciés. C'est donc un état global des échanges commerciaux maritimes qui ont lieu sur le littoral roussillonnais. Le deuxième est un "*Etat des battiments qui ont relaché au portvendres en roussillon depuys lannée 1752 jusques et compris l'année 1757*"⁶⁶. Dans cette source il n'est question que du port de Port-Vendres et des bâtiments qui ont relâché, ils n'ont donc pas forcément fait de commerce dans le Roussillon. Ces deux états sont conçus de la même manière. Ils renseignent, année par année, en séparant par catégories de types de bâtiments et d'origines, le nombre de bâtiments qui ont relâché, chargé ou déchargé. Le détail pour chaque bâtiment⁶⁷ n'est pas disponible.

⁶³ Cote 3B6 aux AD66.

⁶⁴ "*cependant pour obéir entièrement a vos ordres, Monsieur, nous avons l'honneur de présenter a vôtre grandeur deux états que nous avons fait dresser sur les dépouillements des regîstres du Greffe des susdites six années*" cote 3B6 AD66.

⁶⁵ Folios 61 et 62 de la cote 3B6 aux AD66.

⁶⁶ Folios 63 et 64 de la cote 3B6 aux AD66.

⁶⁷ Il faut entendre par là : le nom du bâtiment, son tonnage précis, le nom de son patron, le nombre de personne à bord, le type de cargaison, la destination, le port de départ, etc.

La deuxième source utilisée est une base de données⁶⁸ réalisée dans le cadre du programme ANR NAVIGOCORPUS (2007-2011) et coordonné par Silvia Marzagalli⁶⁹, Jean-Pierre Dedieu et Pierrick Pourchasse. Cette base de données s'appuie principalement sur un classement exhaustif de la sous-série G⁵ conservée aux Archives Nationales⁷⁰, 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. Elle *"contient un grand nombre, mais pas la totalité, des doubles des registres des droits perçus sur la navigation qui étaient envoyés à l'Amiral de France pour vérification, alors que l'autre exemplaire restait dans les amirautés provinciales"*⁷¹. La G⁵ contient également *"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. Ces états annuels, destinés à justifier les recettes et les dépenses des différents sièges d'amirauté, sont appelés «comptes-rendus»"*⁷². 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. Ce sont ces registres journaliers de perception des droits⁷³ qui ont fait l'objet d'une saisie dans la base Navigocorpus pour l'année cible. Si pour l'Atlantique les données sont relativement complètes, ce n'est pas le cas pour la Méditerranée. L'inventaire réalisé de la sous-série G⁵ met en évidence la faiblesse quantitative et qualitative des sources concernant la navigation en Méditerranée. Une véritable faiblesse mais qui, pourtant, a une exception : le Roussillon. Les *"Droits perçus par l'amirauté dans les ports"*⁷⁴ ne mentionnent que les ports atlantiques et le Roussillon. Aucune autre amirauté méditerranéenne que celle de Collioure n'apparaît. De plus, *"grâce aux comptes-rendus, il est possible de connaître l'évolution de la navigation des ports du Roussillon pour une période bien plus longue que celle pour laquelle les registres journaliers sont conservés"*⁷⁵. La base NAVIGOCORPUS est extrêmement détaillée. Les sources utilisées ont permis de renseigner, sur presque tous les

⁶⁸ <http://navigocorpus.hypotheses.org/>.

⁶⁹ Que je remercie vivement pour nos échanges de mails.

⁷⁰ G⁵ <http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr/chan/chan/pdf/sa/G5.pdf>

⁷¹ Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay, *op. cit.*

⁷² *Ibidem.*

⁷³ G⁵ 39 à 157 : droits perçus par l'amirauté dans les ports.

⁷⁴ cotes G⁵ 39 à 157

⁷⁵ Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay, *op. cit.*

bâtiments, le nom du bâtiment, son origine, son tonnage, son port de départ et son port d'arrivée, le nom de son capitaine, etc.

Ce sont donc deux types de sources qui vont être utilisées. Néanmoins, les deux proviennent de la même institution : l'amirauté de Collioure. Elles ont également un but commun : informer le grand amiral de France de l'état du trafic roussillonnais, donc rendre des comptes provinciaux à l'Etat monarchique, déjà centralisateur. Cependant, elles diffèrent sur de nombreux points. Les sources mobilisées dans le cadre du projet ANR NAVIGOCORPUS, qui décrivent chaque bâtiment, sont bien plus détaillées que celles présentent dans la série 3B des AD66. Cette dernière ne présente les bâtiments que comme de grands ensembles en termes de types de bateaux, de tonnages et d'origines⁷⁶. De plus les échelles chronologiques sont différentes. Pour les données, issues de la sous série G5 aux AN et transmises par la base NAVIGOCORPUS, le choix s'est porté sur l'année 1787, qui est la plus exhaustive. Or, pour Les états des bâtiments qui ont chargé ou déchargé et ceux qui ont relâché⁷⁷, la source s'étend sur six années, de 1752 à 1757. Ce sont donc deux types de sources, deux échelles, qui permettront de jouer avec elles. Cependant il ne faut pas oublier qu'elles sont partielles, imparfaites, et souvent silencieuses. Cela explique donc, pourquoi un état du trafic maritime dans le golfe du Lion au XVIIIe n'a jamais été fait. Ce n'est, d'ailleurs, pas la prétention de ce travail. Il s'agit ici de tenter de donner des ordres d'idées, des ordres de grandeur, afin de mieux saisir l'impact des naufrages sur une économie marine et littorale roussillonnaise. Les réponses seront approximatives. Quels types de bâtiments naviguent dans le golfe du Lion ? Lesquels fréquentent les ports du Roussillon ? Quels ports roussillonnais sont les plus fréquentés ? Sont-ils des ports de passage, de débarquement ou d'arrivée ? Quels types de navigations pratique-t-on le long ou au large des côtes roussillonnaise ? De quelles origines sont les bâtiments et les marins qui accostent sur ces côtes ?

La partie rocheuse de la côte roussillonnaise abrite deux ports, Collioure et Port-Vendres. Sur la partie sableuse parler de ports semble légèrement exagéré. Néanmoins, le chargement et le déchargement sont possibles sur les plages de Canet et Saint-Laurent⁷⁸.

⁷⁶ Ex : "46 tartanes ou bateaux couverts du Languedoc de Provence ou du Roussillon du port de 10 jusqu'à 40 tonneaux" 3B6 AD66, folio 61.

⁷⁷ Cote 3B6 aux AD66.

⁷⁸ Aujourd'hui Saint-Laurent-de-la-Salanque.

L'état des bâtiments qui viennent charger ou décharger sur les côtes roussillonnaises, fourni par l'amirauté de Collioure à l'amiral de France en 1766, ne détaille pas les entrées et les sortis des bâtiments par ports⁷⁹. Or, la base NAVIGOCORPUS permet d'avoir une idée des fréquentations dans les ports roussillonnais.

Les deux ports de la côte rocheuse sont, de loin, les plus fréquentés. Cependant, les trois registres transmis par l'amirauté de Collioure et utilisés pour construire la base de données NAVIGOCORPUS, concernent Collioure, Canet et Saint-Laurent-de-la-Salanque. Le registre de Collioure précise qu'il s'agit des congés pour "Collioure et Port-Vendres"⁸⁰. Impossible donc de distinguer, à partir de cette source, ces deux ports. Pour l'année 1787, la base contient 258 congés⁸¹ dans le registre de Collioure. En sachant que le port de Port-Vendres est le plus abrité de la côte roussillonnaise et le plus décrit par les guides et les portulans, on peut facilement supposer que la grande majorité des bâtiments qui sont enregistrés dans le registre de Collioure est, en réalité, sortie du port de Port-Vendres. Cependant aucune précision dans ces sources ne permet de mesurer l'importance de ce port. Le poids du trafic maritime de Port-Vendres est, néanmoins, souligné par l' *"Etat des battiments qui ont relaché au portvendres en roussillon depuys lannée 1752 jusques et compris l'année 1757"*⁸². Ce port accueille, en moyenne, 316 bâtiments par an entre 1752 et 1757. Les années sont assez différentes les une des autres puisqu'en 1755 Port-Vendres ne compte que 243 relâches alors qu'en 1757 il atteint 379.

⁷⁹ *"Etats des battiments qui ont chargé ou déchargé des marchandises au portvendres a collioure ou au plages de canet et de s[ain]t laurent en roussillon"* 3B6 AD66.

⁸⁰ Informations transmises par Silvia Marzagalli que nous remercions vivement.

⁸¹ Autorisation de sortie, ce qui équivaut à 258 bâtiments ou bateaux sorties des ports de Port-Vendres ou de Collioure en 1787.

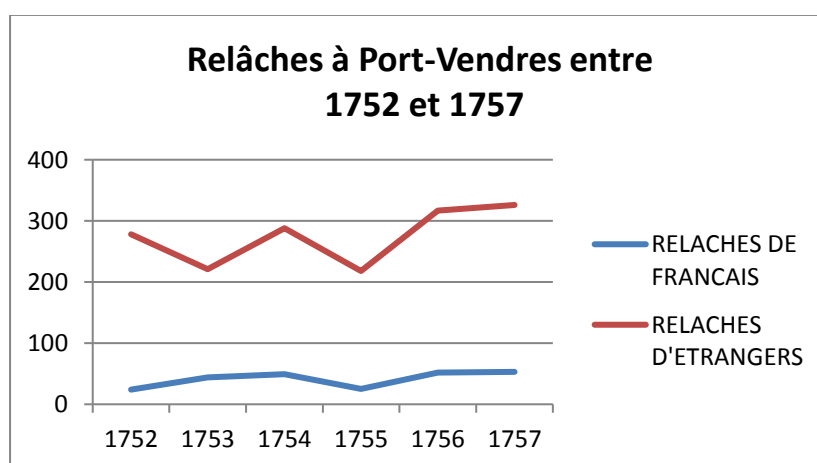
⁸² Folios 63 et 64 de la cote 3B6 aux AD66.

TABLEAU 1 RELACHES DES BATIMENTS A PORT-VENDRÉS ENTRE 1752 ET 1757⁸³

ANNEE	RELACHES DE FRANCAIS	RELACHES D'ETRANGERS	RELACHES
1752	24	278	302
1753	44	221	265
1754	49	288	337
1755	25	218	243
1756	52	317	369
1757	53	326	379
TOTAL	247	1648	1895
MOYENNE ANNUELLE	41,2	274,7	315,8
%	13%	87%	100%

Les origines des bateaux sortants et entrants de Port-Vendres sont extrêmement différentes. Il faut cependant souligner qu'ils sont tous méditerranéens. Pour les années 1752 à 1757 le nombre de relâches d'étrangers à Port-Vendres est largement supérieur à celui des relâches des français⁸⁴ (cf. graphique ci-après). Cela s'explique très simplement. Port-Vendres étant le dernier port du golfe du Lion avant l'Espagne, il se trouve sur une route maritime extrêmement fréquentée pour le commerce entre l'Italie et l'Espagne.

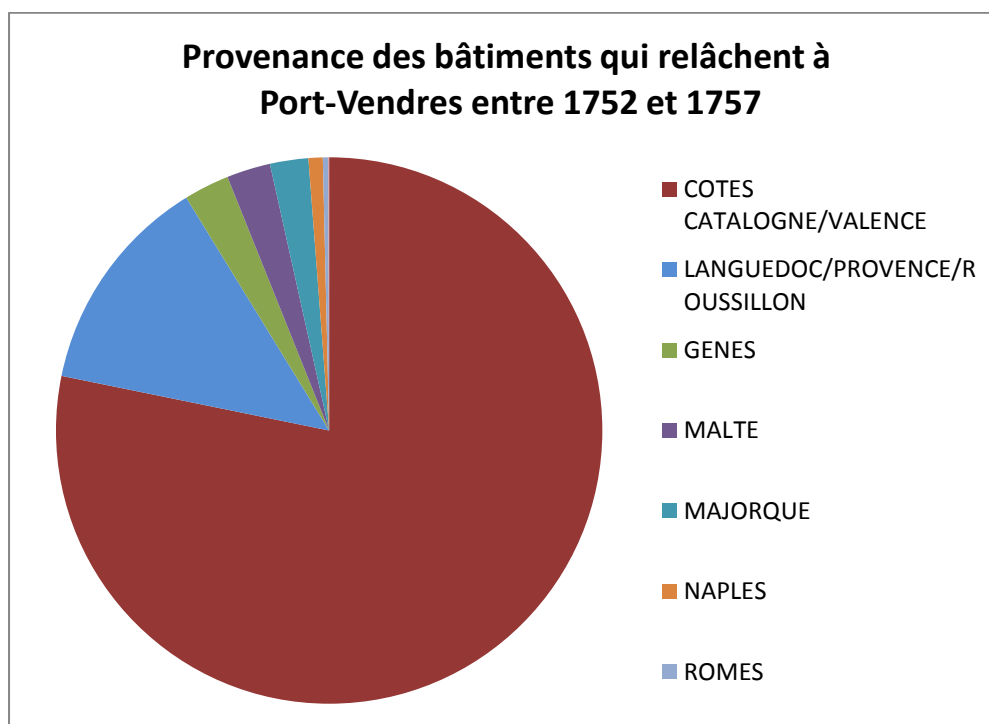
TABLEAU 2 ORIGINES DES BATIMENTS QUI RELACHENT A PORT-VENDRÉS ENTRE 1752 ET 1757



⁸³ Source 3B6 aux AD66

⁸⁴ 1648 étrangers contre 247 pour les français.

TABLEAU 3 PROVENANCE DES BATIMENTS QUI RELACHENT A PORT- VENDRES, 1752-1757⁸⁵



En se penchant sur la provenance des bâtiments qui relâchent à Port-Vendres, l'importance du nombre des bâtiments provenant des côtes de catalognes et de la région de Valence saute aux yeux. Les chiffres sont écrasants. Près de 80% des bâtiments⁸⁶, qui relâchent à Port-Vendres, sont d'origine catalane ou valencienne. A l'entrée du golfe du Lion, Port-Vendres s'avère être un passage quasi obligé pour tout catalan qui souhaite faire du commerce maritime en France méditerranéenne, avec Gènes ou avec Naples. Également sous la domination de la couronne d'Aragon, des bâtiments majorquins passent par le port de Port-Vendres. Néanmoins, ils ne représentent que 2% du total des relâches. Viennent ensuite les génois, les napolitains et les romains⁸⁷. Ces grands marchands commercent avec la Catalogne mais également avec la Castille. Port-Vendres est donc un point de ravitaillement et un abri précieux sur leur route. L'île de Malte, qui entretient des relations privilégiées avec la France et la Catalogne, est également présente lorsque l'on analyse les provenances des bateaux qui relâchent à Port-Vendres⁸⁸. En ce qui concerne les bâtiments français, on déplore le classement que les officiers de l'amirauté ont opéré. En effet, les

⁸⁵ Cote 3B6 aux AD66, chiffres exacts en annexe page 247.

⁸⁶ Soit 247 par an en moyenne.

⁸⁷ C'est environs 4% des bâtiments et des bateaux qui relâchent à Port-Vendres.

⁸⁸ Les maltais représentent 2,6% des relâches entre 1752 et 1757.

provinces de Provence, du Languedoc et du Roussillon sont regroupées. Ensemble, elles ne représentent que 13% des relâches totales entre 1752 et 1757. Il y a plusieurs explications possibles. La première possibilité est que, partis depuis moins longtemps ou bientôt de retour, les Français ont moins besoin de s'arrêter à Port-Vendres pour faire des réparations ou pour se ravitailler. En ce qui concerne les bâtiments roussillonnais, il est évident que les relâches dans ce port sont extrêmement rares. On peut aussi imaginer que les bâtiments français qui viennent à Port-Vendres n'y vont pas pour relâcher mais pour faire du commerce, ils ne rentreraient alors pas en compte dans un "état des battiment qui ont relâché"⁸⁹. Evidemment, une étude plus approfondie des accords de commerce et des situations politiques entre la France, les royaumes d'Italie, la couronne d'Aragon et de Castille, serait particulièrement intéressante pour éclairer cet essai d'analyse. Mais le temps qui est accordée à la réalisation d'un mémoire de master 2 n'a pas permis d'aller au bout de cette piste de recherche⁹⁰. Cependant, une analyse des types de bâtiments qui relâchent à Port-Vendres pourrait renseigner le genre de navigation qui se pratique.

TABLEAU 4 ORIGINES, TYPES ET TONNAGES DES NAVIRES QUI ONT RELACHE A PORT-VENDRES ENTRE 1752 ET 1757

ORIGINES	TYPES DE BATIMENTS	TONNAGE
LANGUEDOC/PROVENCE/ROUSSILLON	TARTANE	30 A 60
COTES CATALOGNE/VALENCE	TARTANE/PETIT BISQUE/CANARI	10 A 40
MAJORQUE	TARTANE	30 A 40
MALTE	ALLEGE/PINQUE	15 A 40
GENES	BARQUE/PINQUE	30 A 80
NAPLES	PINQUE	30 A 60
ROMES	BISQUE	30 A 50

En s'appuyant sur l'"état des battiment qui ont relâché" entre 1752 et 1757 à Port-Vendres il est impossible de donner une moyenne de tonnage pour les bâtiments qui

⁸⁹ Cette hypothèse pourrait être appuyée par la forte représentation des bateaux et bâtiments français dans les congés de Collioure et Port-Vendres en 1787, graphique page 248 dans les annexes.

⁹⁰ Le commerce maritime international en Méditerranée, bien que complexe, est extrêmement important et intéressant pour une étude sur les naufrages. Cette piste n'a pas pu être exploitée cette année, elle le sera, je l'espère, dans les années qui vont suivre

relâchent⁹¹. Cependant, il est possible de dire qu'ils ne sont pas des bâtiments très importants puisque le tonnage le plus élevé est de quatre-vingts tonneaux (cf. tableau ci-dessus). Le tonnage qui revient le plus fréquemment est de quarante tonneaux. Les bâtiments qui relâchent ne sont donc pas de gros navires. Il faut également souligner que le plus faible tonnage est de dix tonneaux. Or, de nombreux bateaux avec des tonnages inférieurs à dix doivent rentrer et sortir fréquemment de Port-Vendres. Il ne faut pas oublier que la source ne se concentre que sur les bâtiments qui ont dû faire un arrêt imprévu. L'analyse des relâches ne peut pas être envisagée comme un tableau parfait de ce que pouvait être la fréquentation de ce port.

Néanmoins, elle permet de saisir que chaque côte a son type de bâtiment⁹². En Méditerranée, il est possible d'établir une corrélation entre le type de bâtiment et son pavillon⁹³. Cependant, les définitions des embarcations restent floues et variables selon les côtes. En ce qui concerne les côtes provençales, languedociennes et roussillonnaises, la tartane domine. Toutes les embarcations qui proviennent de ces côtes sont rangées dans cette catégorie. Il y a ici, une simplification évidente. Ce bateau de petit cabotage est typiquement méditerranéen. Relativement simple et de tonnage variable, entre 27 et 140 tonneaux⁹⁴, il a une voile latine sur antenne, avec un à trois mâts, sa maniabilité permet une navigation proche des côtes. Les tartanes sont "*peu déclarées uniquement pour la pêche, elles sont armées pour le «commerce de ces mers et de ces provinces»*"⁹⁵. Ces bateaux sont donc principalement destinés au commerce de port en port, le long des côtes méditerranéennes. Les tartanes qui relâchent à Port-Vendres proviennent également des côtes catalanes, valenciennes et de l'île de Majorque. Les catalans et les valenciens ont, cependant, d'autres types de navires. Les canaris, que l'on voit aussi charger ou décharger des marchandises sur la plage de Canet⁹⁶, sont toujours catalans. Le canari est donc le fruit d'une réelle tradition de construction navale spécifique aux côtes catalanes. Cette

⁹¹ Les tonnages donnés sont approximatifs, exemple : "30 à 60 tonneaux".

⁹² Une planche de gravures des bâtiments rencontrés tout au long de cette étude se trouve en annexe page 245-246.

⁹³ Pour plus de détails, voir l'article : Silvia Marzagalli, « Types d'embarcations entre Gênes et Marseille à la fin de l'Ancien Régime. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus », *Cahiers de la Méditerranée*, juin 2012.

⁹⁴ D'après les indications contenues sur la base NAVIGOCORPUS, Silvia Marzagalli et Christian Pfister-Langanay, *op. cit.*

⁹⁵ Alain Degage, « L'amirauté de "Cette" et la "flotte" sétoise de 1691 à 1735 », *Etudes sur l'Hérault*, vol. 14 / 3, 1983, p. 15-23., p. 15.

⁹⁶ Cote 3B6 aux AD66.

embarcation assure, en grande partie, le commerce entre la Catalogne et Gênes⁹⁷. Port-Vendres accueille également des petits bisques catalans et valenciens. Ce type de bâtiment peut également provenir de Rome. Les bâtiments qui proviennent de l'île de Malte et relâchent à Port-Vendres sont des pinques et des allèges. De formes variables selon les pays, les allèges sont des barques qui servent généralement à accueillir une partie du chargement ou de l'armement d'un navire pour l'alléger, afin d'en réduire le tirant d'eau. Elles peuvent également servir, au navire qui la tire, à décharger des marchandises, puisque sa coque peu profonde lui permet de remonter des rivières ou d'accéder à des plages inaccessibles à un navire. Cependant, pouvant avoir jusqu'à trois mâts, les allèges naviguent parfois seules le long des côtes. Aucun renseignement dans cette source ne permet de savoir de quel type d'allège il s'agit. Les pinques sont des bâtiments très répandus, à voiles latines, qui ont généralement trois mâts. Ils sont particuliers à la navigation en Méditerranée. Généralement entre cent et deux cents tonneaux, ici, ils ne semblent pas en faire plus de quarante pour les maltais, soixante pour les napolitains et pas plus de quatre-vingt pour les génois. Autre type de bateau provenant de Gênes : les barques. Au XVIII^e siècle, en Méditerranée, les barques sont des bâtiments à trois mâts avec des voiles latines carrées. A leurs bords on trouve, en moyenne, une douzaine d'hommes. Malgré une typologie qui reste variable, se dessinent de grands ensembles qui révèlent des traditions de constructions navales relativement localisables. De plus, cette base permet d'effacer tout doute concernant la position stratégique du port de Port-Vendres et son rôle de port-refuge international. Les congés délivrés par l'amirauté de Collioure dans les ports de Collioure et de Port-Vendres en 1787, permettent de confirmer l'importance internationale de cette côte rocheuse. Bien que non-spécifique à Port-Vendres, les corrélations entre la nationalité des navires et leur type se retrouvent⁹⁸.

En ce qui concerne Collioure, il est extrêmement difficile d'en quantifier et d'en analyser les sorties ou les entrées. Pour l'année 1787, les sorties qui sont visibles dans la base NAVIGOCORPUS sont communes à celle de Port-Vendres et donc inexploitable pour cela. Aucun état des relâches ne nous est parvenu concernant le port de Collioure⁹⁹. Et l'

⁹⁷ Silvia Marzagalli, *op. cit.*, p. 328-329.

⁹⁸ Voir tableau en annexe page 248.

⁹⁹ Ce qui est déjà un indice puisque l'on peut en déduire que si les bâtiments qui relâchent à Port-Vendres ont besoin d'être mentionnés c'est qu'ils sont plus nombreux que dans tous les autres ports du Roussillon, y compris Collioure.

"état des bâtiments qui ont chargé ou déchargé des marchandises" regroupe les quatre zones de chargement et de déchargement possibles, à savoir Port-Vendres, Collioure, Canet et Saint-Laurent. Le trafic maritime du port de Collioure reste donc une zone d'ombre, impossible à analyser avec les sources utilisées. Néanmoins sa petite taille et le danger que les bateaux et les bâtiments encourent par vent violent, laissent à penser qu'il était bien moins fréquenté que celui de son voisin Port-Vendres.

Pour la côte sableuse, même si le problème est le même pour les états de la côte 3B6 aux AD66, NAVIGOCOPUS permet ici d'appréhender d'un peu plus près les bâtiments et bateaux qui fréquentent les plages¹⁰⁰ de Canet et Saint-Laurent. Nous nous concentrerons sur ces deux villages puisque ce sont les deux seuls de cette partie de la côte, qui sont mentionnés dans l' *"état des battiments qui ont chargé ou déchargé des marchandises au portvendres a collioure ou aux plages de canet et s[ain]t laurent en roussillon pendant les années 1752 et suivantes jusques et compris l'année 1757"*¹⁰¹. De plus, les trois registres de congés de 1787 utilisés pour constituer la base de données NAVIGOCORPUS ne concernent que Canet et Saint-Laurent sur la côte sableuse. Bien que très proches, ces deux zones de chargements ont une fréquentation très différente. Seulement neuf bateaux ou bâtiments sont sortis de Canet en 1787. Saint-Laurent enregistre cinq fois plus de congés pour la même année¹⁰². On peut supposer que le délégué de l'amirauté à Canet n'a pas pris en compte les embarcations de très faible tonnage. Ces deux ports sont très loin de l'envergure de Port-Vendres. Ceci est flagrant lorsque l'on se penche sur les origines des bateaux qui en sortent. En ce qui concerne Saint-Laurent, tous les bateaux sont français. Même si aucun détail de plus n'est donné, il est fort probable qu'ils soient, en grande majorité, roussillonnais ou languedociens. Loin d'un commerce transfrontalier, le petit cabotage règne en maître. Pour la plage de Canet, les sorties sont légèrement moins homogènes. Sur les neuf bateaux et bâtiments qui sortent de Canet, un tiers sont des bâtiments catalans. Sauf pour deux exceptions¹⁰³, tous les sortants de Saint-Laurent ou de Canet n'iront pas plus loin que Sète vers le Nord et les côtes catalanes vers le Sud. Ils naviguent en petit cabotage le long des côtes. Les types de bateaux et de bâtiments sont également révélateurs. A Saint-Laurent,

¹⁰⁰ On parlera ici de "plages" puisque "*l'état des battiments qui ont chargé [...]*" écrit en 1766 par les officiers de l'amirauté de Collioure, parle bien des "*plages de canet et s[ain]t Laurent*".

¹⁰¹ Folios 61 et 62 de la cote 3B6 aux AD66.

¹⁰² 50 exactement. Le tableau des données extraites de la base de données NAVIGOCORPUS se trouve en annexe page 250.

¹⁰³ Deux bateaux découverts ont pour destination Marseille (patrons : Honoré Got et Emmanuel Canal).

malgré trois tartanes de 42 tonneaux en moyenne, le bateau découvert à très faible tonnage¹⁰⁴, est largement dominant. Ce type d'embarcation représente 92% des sortants. Pour Canet, encore une fois, ce n'est pas exactement les mêmes fréquentations. Les tonnages sont beaucoup plus élevés puisque le tonnage moyen est de 42 tonneaux¹⁰⁵ contre 6 à Saint-Laurent. Les types de bâtiments sont plus variés. La tartane est encore présente, elle représente ici presque la moitié des sortants de Canet. Avec une moyenne de 50 tonneaux, elles sont légèrement plus importantes que celles de Saint-Laurent¹⁰⁶. Quatre embarcations apparaissent comme étant des "*petits bateaux*". Cette catégorie paraît extrêmement floue puisque les tonnages vont de 3 à 60. Ce classement est donc à prendre avec des précautions, il est difficile d'admettre que des bateaux de 3 et 60 tonneaux peuvent appartenir à la même catégorie. Deux des trois bâtiments espagnols sont des "*petits bateaux*" de 60 tonneaux. Le troisième est un canari de faible tonnage. En termes de commerce maritime la plage de Canet semble accueillir de plus gros bâtiments et donc de plus gros chargements. Cela laisse à penser que, sur la côte sableuse, la plage de Canet est le mouillage le plus approprié pour les chargements et les déchargements. Bien qu'incomparable avec le trafic suscité par les ports de Collioure et Port-Vendres, l'importance commerciale de Canet n'est pas à négliger.

La côte sableuse est donc bien moins fréquentée que la côte rocheuse. Le petit cabotage règne en maître le long de cette côte aux fonds variables. Elle accueille peu d'étrangers. Les bâtiments du grand commerce entre l'Italie et l'Espagne préfèrent s'arrêter à Port-Vendres pour ensuite continuer leur route en droiture¹⁰⁷, vers Marseille Gènes, Barcelone ou bien Valence.

Une source n'a pas encore été exploitée. L'*état des bâtiments qui ont chargé ou déchargé des marchandises au portvendres a collioure ou aux plages de canet et s[ain]t laurent en roussillon*", entre 1752 et 1757, renseigne sur le commerce qui se pratique le long des côtes roussillonnaises. Malheureusement les tonnages exacts des navires qui viennent faire commerce en Roussillon ne sont pas indiqués. On ne peut donc pas savoir exactement quelle ampleur peut avoir le trafic marchand sur les plages et dans les ports roussillonnais.

¹⁰⁴ 4 tonneaux pour tous et deux non renseignés.

¹⁰⁵ Allant de 3 à 96 tonneaux.

¹⁰⁶ En particulier pour la tartane sétoise qui fait 96 tonneaux.

¹⁰⁷ Navigation en droiture : bâtiment qui ne relâche pas durant sa traversée, sans détours ni perte de temps, il ne longe pas les côtes.

Néanmoins, cette source révèle, encore une fois, l'aspect international de ces côtes. Les chargements et les déchargements concernent plus de la moitié des bateaux et des bâtiments étrangers (cf. tableau ci-dessous). A la frontière avec la Catalogne et fermant le golfe du Lion, rien de surprenant à ce que les étrangers aient totalement investi le commerce maritime sur ces côtes.

TABLEAU 5 CHARGEMENTS ET DECHARGEMENTS FRANÇAIS ET ETRANGERS SUR LES COTES ROUSSILLONNAISES ENTRE 1752 ET 1757¹⁰⁸

ANNEE	CHARGEMENTS ET DECHARGEMENTS FRANCAIS	CHARGEMENTS ET DECHARGEMENTS ETRANGERS	TOTAL DES CHARGEMENTS ET DECHARGEMENTS
1752	46	54	100
1753	61	58	119
1754	57	66	123
1755	60	52	102
1756	22	49	111
1757	54	39	93
TOTAL	300	318	648
MOYENNE/AN	50	53	108
%	48,60%	51,40%	100%

En se penchant sur les origines des étrangers (cf. graphique ci-après) qui viennent charger ou décharger sur ces côtes entre 1752 et 1757, la ressemblance avec la provenance des bâtiments qui relâchent à Port-Vendres dans la même période (cf. graphique p.28) est frappante. Bien que, cette fois-ci, moins importants que les languedociens, les provençaux et les roussillonnais¹⁰⁹, les bâtiments catalans ou valenciens représentent 35% de ceux qui viennent commercer en Roussillon. C'est ensuite la république de Gênes qui arrive en troisième position avec plus de 5%. L'écrasante majorité de ces bâtiments reste méditerranéenne. Seulement deux bâtiments¹¹⁰ proviennent de la Manche. Dans cette source, rien ne permet de savoir quelle est la répartition des chargements et des

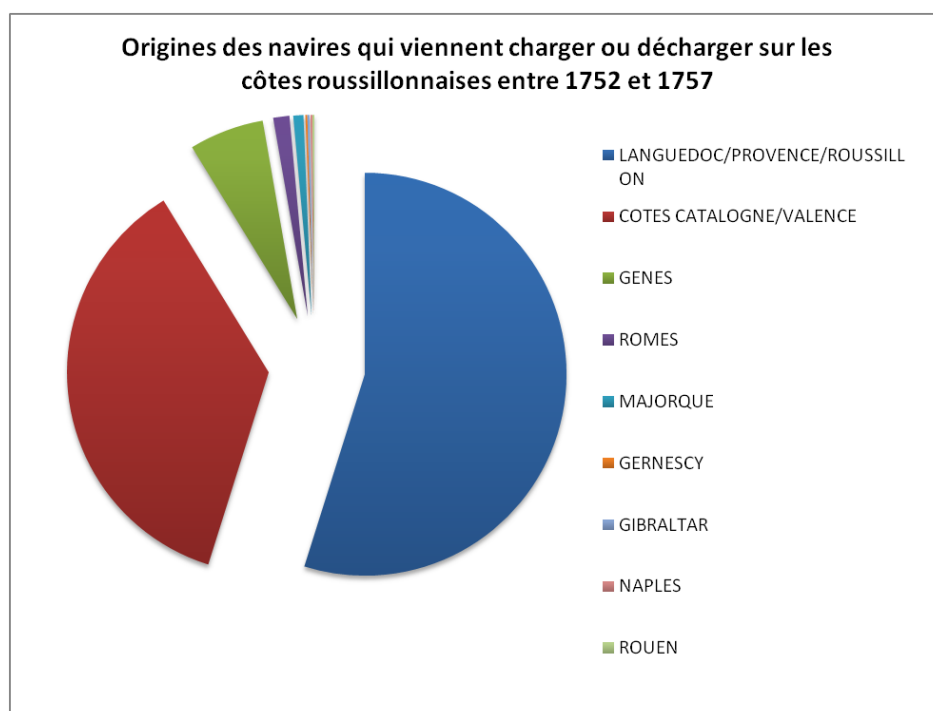
¹⁰⁸ Source : cote 3B6 aux AD66.

¹⁰⁹ Qui représentent plus de 50% des navires venant charger ou décharger.

¹¹⁰ Soit 0,30% de la totalité des bâtiments.

déchargements entre les ports et les plages du Roussillon. D'après ce qui vient d'être démontré, concernant l'importance internationale du port de Port-Vendres, il est possible de supposer que le commerce se fait, en grande partie dans ce port. Cependant, il ne s'agit pas de minimiser le rôle du port de Collioure ou des plages de Canet et de Saint-Laurent dans le commerce maritime roussillonnais. Il reste néanmoins, extrêmement difficile à quantifier.

TABLEAU 6 ORIGINES DES BATIMENTS QUI VIENNENT CHARGER OU DECHARGER LE LONG DES COTES ROUSSILLONNAISES ENTRE 1752 ET 1757



Bien que minime, la navigation en droiture existe dans ce golfe. Les génois peuvent le traverser d'une traite puisqu'un courant marin leur est particulièrement favorable. Dans ce cas, relâcher à Port-Vendres après plusieurs jours de navigation, pour faire le plein d'eau potable et de vivres, est une nécessité. Néanmoins, *"la cote toujours en vue est le meilleur des fils conducteurs, la plus sûre des boussoles"*¹¹¹. Ces sources semblent, en effet, démontrer la domination d'un type de navigation en Méditerranée : le petit cabotage. Les officiers de l'amirauté de Collioure écrivent *"ceux qui passent le détroit de Gibraltar"*¹¹² qui ne sont qu'au nombre de deux où trois dans le cours des susdites six années et la plus part des

¹¹¹ Fernand Braudel, *op. cit.*

¹¹² Deux petits navires passent le détroit de Gibraltar et viennent décharger en 1753, l'un de Rouen de soixante tonneaux, l'autre de l'île de Guernesey, de quarante tonneaux.

autres qui sont portés aux dits états vont et viennent des côtes du Languedoc où de la Provence, où de la rivière de Gènes, aux côtes de la Catalogne où du Royaume de Valence”¹¹³.

Cette manière de naviguer est aussi vieille que la navigation elle-même. Suivre la côte permet d'avoir, presque continuellement, un port ou un mouillage à proximité. Cela permet donc de se prémunir contre les changements intempestifs de vents, la levée brutale d'une tempête ou d'un orage. Les conséquences des naufrages sont bien moins catastrophiques lorsque le bâtiment est jeté à la côte que quand il est perdu corps et bien en pleine mer. Mais le cabotage a aussi ses raisons économiques. En effet, naviguer de port en port permet de multiplier les chances de faire du bénéfice, d'accéder au marché du plus offrant, d'acheter au vendeur le moins cher. De plus, les bâtiments peuvent se ravitailler beaucoup plus facilement que s'ils pratiquaient des voyages au long cours.

La complexité de la navigation en Méditerranée, et plus exactement dans le golfe du Lion, en fait toute sa richesse, la simplifier avec une définition rigide et globalisante n'a donc pas grand intérêt. Les conditions de navigations, le temps qu'il fait et la géomorphologie côtière sont extrêmement variables. Naviguer le long des côtes roussillonnaises au XVIII^e siècle passe donc par la connaissance des côtes, des ports et des pièges qu'ils contiennent. L'appréhender avec une vision simple et unique serait une erreur. A chaque équipage sa route, à chaque route ses écueils. Les côtes roussillonnaises sont longées, de près ou de loin, par plusieurs types de bâtiments, de différents tonnages, qui ont à leurs bords des gens de mer de différentes nationalités. Cependant, quand les éléments naturels se déchainent, quand une météo clémente devient orageuse, chacun de ces bâtiments se trouve en position de vulnérabilité. Mais cette vulnérabilité n'est-elle pas, elle aussi, variable ?

2. Comparaison du trafic avec les bâtiments naufragés sur ces mêmes côtes de 1740 à 1790

Confronter cet essai d'analyse du trafic maritime le long des côtes roussillonnaises, aux bâtiments naufragés entre 1740 et 1790 sur ces mêmes côtes, pourrait permettre d'éclairer certaines particularités liées à la navigation en Méditerranée. Si le cabotage y est largement dominant, cette analyse croisée permet de relativiser et de réinterroger la proportion de navigants extérieurs à la Méditerranée et qui y pratiquent le long cours. En

¹¹³ Cote 3B6 aux AD66

plus de savoir qui naufrage et avec quel type de bâtiment, il sera intéressant de prendre en compte le facteur expérience dans l'analyse de la vulnérabilité des hommes face à la méditerranée, ses côtes et ses conditions météorologiques. La tempête ne reconnaît pas les frontières tracées par les hommes. Elle s'attaque à tous les équipages. Cependant, certains semblent moins préparés à affronter les tempêtes méditerranéennes que d'autres.

FIGUR 4 ORIGINES DES BATIMENTS NAVIGUANT LE LONG DES COTES ROUSSILLONNAISES SELON DIFFERENTES SOURCES

SOURCES	ACTIONS	% FRANCAIS	% ESPAGNOLS	% ITALIENS	% AUTRES
3B6 AUX AD66	CHARGEMENTS / DECHARGMENTS	55	38	7	
3B6 AUX AD66	RELACHES	13	81	3,7	2,3 (MALTE)
NAVIGOCORPUS	ENTREES ET SORTIES DES PORTS	85	13	2	
DIVERS AD66	NAUFRAGES	36,6	19,5	12,2	31,7

La comparaison entre les origines des bâtiments naufragés le long des côtes roussillonnaises dans la deuxième partie du XVIII^e siècle et les bâtiments qui ont chargé ou déchargé sur les côtes roussillonnaises entre 1752 et 1757¹¹⁴ permet une mise en lumière de plusieurs points spécifiques. 68% des bâtiments naufragés sont français, espagnols ou italiens. Ceux qui viennent faire du commerce sur les côtes sont à 100% d'origine française, espagnole ou italienne. Ce dernier pourcentage est corroboré par la base de données NAVIGOCORPUS qui ne recense que des bateaux de ces trois origines dans les ports roussillonnais en 1787¹¹⁵. Bâtiments naufragés, venant décharger et charger, ou bien bâtiments entrant ou sortant des ports, les français sont les plus nombreux. Néanmoins les pourcentages diffèrent. 85% des unités qui entrent ou sortent des ports, sont françaises¹¹⁶ contre 55% de ceux qui viennent faire du commerce. En revanche, seulement 36,6% des bâtiments naufragés sont d'origine française. Proportionnellement les français semblent donc moins naufrager. Les espagnols gardent leur deuxième position, la proximité géographique y étant pour beaucoup. Les bâtiments venants des républiques et royaumes d'Italie arrivent en troisième position des bâtiments naufragés. La proportion des unités italiennes naufragées est supérieure à celle des bâtiments italiens qui viennent commercer ou s'arrêter dans les ports du Roussillon. Les difficultés liées au passage du cap Béar, du cap Creus ou bien les changements de vents rapides dû au relief pyrénéen leurs sont peut-être

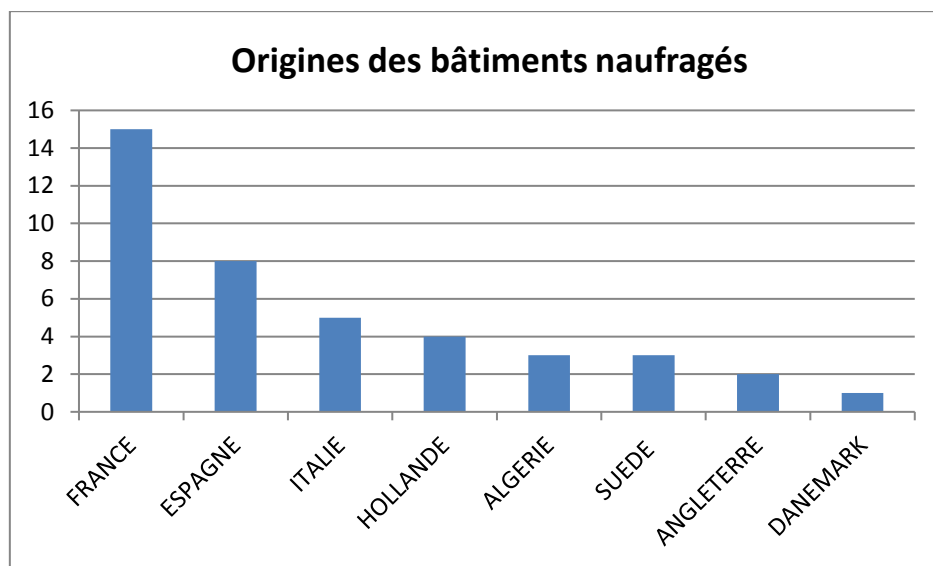
¹¹⁴ Cote 3B6 aux AD66.

¹¹⁵ Détail en annexe page 251.

¹¹⁶ Source NAVIGOCORPUS.

moins familiers. Les équipages qui ont comme port d'attache un port sur la côte italienne, bien que maîtrisant la navigation en Méditerranée, sont moins habitués aux caprices propres à la côte roussillonnaise. Néanmoins, les espagnols, les italiens et les français ne sont pas les seuls à naufrager sur cette côte. Les sources utilisées pour étudier le trafic maritime le long des côtes roussillonnaises sont aveugles d'un certain type de trajet. La navigation au long cours, qui passe au large de la côte, ne s'en approche qu'en cas de péril. Etudier les naufrages permet donc de mettre en lumière cette forme de navigation.

FIGURE 5 PAVILLONS DES BATIMENTS NAUFRAGES LE LONG DES COTES ROUSSILLONNAISES ENTRE 1740 ET 1790



En effet, les bâtiments hollandais, suédois, anglais et danois, ne pratiquent pas le petit cabotage en Méditerranée. Les officiers de l'amirauté de Collioure écrivent "*ceux qui passent le détroit de Gibraltar¹¹⁷ qui ne sont qu'au nombre de deux où trois dans le cours des susdites six années¹¹⁸*". Bien que proportionnellement largement inférieurs aux bâtiments français, espagnols, italiens, sur les eaux méditerranéennes, ils représentent presque un quart des bâtiments¹¹⁹ naufragés le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790. S'il est difficile de l'affirmer clairement, on peut ici déceler une forme de vulnérabilité propre aux équipages qui viennent de loin. En ce qui concerne ses causes, elles sont multiples. L'usure du matériel sur de plus longs trajets, la fatigue des hommes embarqués, mais peut

¹¹⁷ Deux petits navires passent le détroit de Gibraltar et viennent décharger en 1753, l'un de Rouen de soixante tonneaux, l'autre de l'île de Guernesey, de quarante tonneaux.

¹¹⁸ Cote 3B6 aux AD66

¹¹⁹ Dix sur les quarante-trois bâtiments naufragés.

être également l'inexpérience de la navigation en Méditerranée. Se pose alors la question de l'origine, non plus en termes de frontières tracées par les hommes, mais en fonction des mers et des océans.

FIGURE 6 MERS ET OCEANS D'ORIGINES DES BATIMENTS NAUFRAGES LE LONG DES COTES ROUSSILLONNAISES ENTRE 1740 ET 1790¹²⁰.

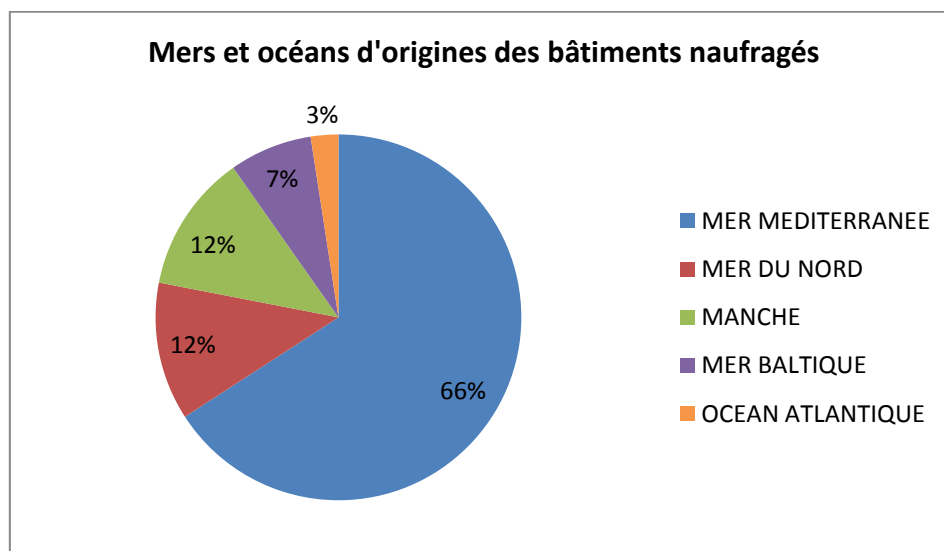
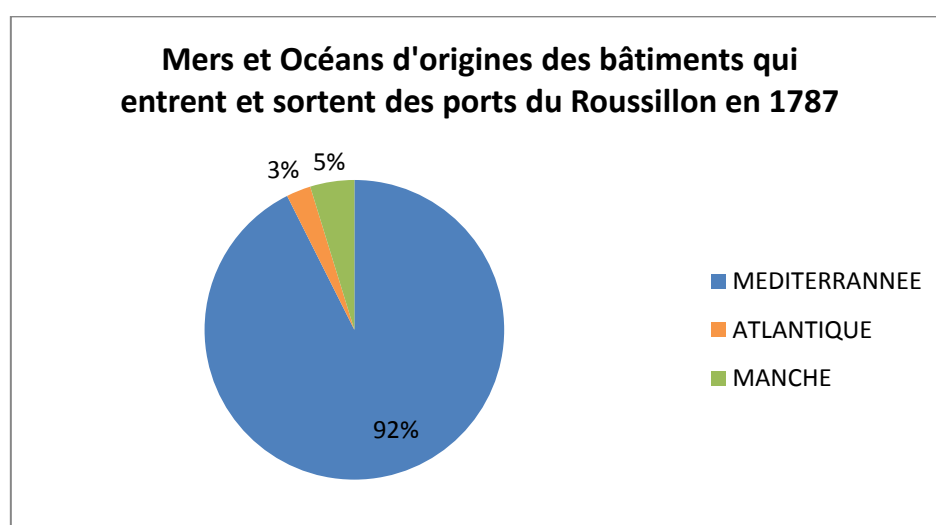


FIGURE 7 PORTS D'ATTACHE DES BATIMENTS ENTRANTS ET SORTANTS DES PORTS ROUSSILLONNONNAIS EN 1787¹²¹.



En ce qui concerne les bâtiments qui ont un port d'attache sur l'océan Atlantique, le pourcentage de bâtiments naufragés correspond au pourcentage de ceux qui entrent et sortent des ports Roussillonnais en 1787 (cf. graphiques ci-avant). En revanche, on constate qu'entre 1740 et 1790, 66% des bâtiments naufragés sont d'origine méditerranéenne. Ce

¹²⁰ Source : cotes concernant des naufrages entre 1740 et 1790 aux AD66.

¹²¹ Source: NAVIGOCORPUS.

pourcentage apparaît relativement faible en comparaison des mers d'origines des bâtiments qui entrent et qui sortent des ports roussillonnais en 1787. Malgré cent-vingt-huit unités non-renseignées pour l'année 1787, 92% des bâtiments renseignés dans la base NAVIGOCORPUS, ont un port d'attache méditerranéen. Seulement 5% des bâtiments qui entrent et sortent des ports du Roussillon en 1787 ont un port d'attache qui se situe sur la Manche ; ils représentent par contre 12% des naufragés sur les côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790. Il faut également souligner l'absence totale de bâtiments qui ont un port d'attache se situant sur les côtes de la mer Baltique ou de la mer du Nord, dans le flux des unités entrantes ou sortantes des ports du Roussillon. Ils représentent pourtant 19% des bâtiments naufragés.

Comment expliquer de si grandes disparités entre ces deux séries ? Plusieurs idées peuvent être exposées. La première, déjà évoquée, 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 et ne s'arrêtent donc pas dans les petits ports roussillonnais. Ce sont de gros bâtiments puisqu'ils sont tous désignés, dans les sources concernant leurs naufrages, comme étant des vaisseaux¹²², des bâtiments¹²³, des brigantins¹²⁴, des navires¹²⁵ ou des galiotes¹²⁶. Toutes ces unités sont à gros tonnages. En effet, le tonnage moyen des douze bâtiments qui ont un port d'attache sur les côtes nordiques est de 190 contre, en moyenne, 82 tonneaux pour le reste des bâtiments naufragés¹²⁷. Ces bâtiments se dirigent donc vers des ports de grandes envergures tels que Marseille, Toulon ou Sète¹²⁸. Il faut ajouter à cela des trajets plus longs, un matériel à bord plus abîmé et des équipages fatigués plus enclins à commettre des erreurs.

Malgré l'impossibilité de quantifier exactement le trafic méditerranéen, il est difficile de croire que 31% des bâtiments qui naviguent en Méditerranée au XVIII^e siècle viennent des

¹²² 3B16/22, 3B16/35, 3B16/23 aux AD66.

¹²³ 3B16/23, 3B16/41, 3B16/42, 3B16/145, 3B16/62 aux AD66.

¹²⁴ 3B16/147, 3B16/37 aux AD66.

¹²⁵ 3B6/39 aux AD66.

¹²⁶ 3B16/43 aux AD66.

¹²⁷ Le tonnage moyen des bâtiments naufragés sur les côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790 est de 110,35.

¹²⁸ Gilbert Buti note qu'au cours du XVIII^e siècle, le trafic portuaire de Sète connaît une "réelle ouverture en direction des espaces océaniques". Gilbert Buti "La "marine de Sète" au XVIII^e siècle : entre trafic de proximité et grand cabotage européen" in Lionel Dumond, Stéphane Durand, Jérôme Thomas[et al.], *Les ports dans l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation, images et représentations (XVI-XXI^e siècles) actes du colloque tenu à Montpellier les 19 et 20 mars 2004 en hommage à Louis Dermigny (1916-1974)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2007.

eaux de l'Europe du nord-ouest. Pourtant, 31% de ceux qui naufragent le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790 en proviennent. Il est alors possible d'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. Le tonnage élevé de ces bâtiments y est pour beaucoup, mais l'hypothèse d'une sensibilité plus élevée aux caprices de la Méditerranée n'est pas dénuée de sens. En effet, naviguer en Méditerranée est très différent que de naviguer sur l'Atlantique, la Manche, ou les mers d'Europe du nord. Les mers et les océans ont chacun leurs caractères. Les changements intempestifs de directions des vents, les rafales violentes, les courants tournants, sont autant de pièges dont la connaissance parfaite 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 les côtes roussillonnaises, notamment la partie sableuse, seule la pratique peut permettre de les connaître et de savoir les appréhender. Les études de Thierry Alain permettent de mieux comprendre la composition des équipages qui prennent la mer vers la Méditerranée sur des navires néerlandais. La question principale étant de savoir quelle expérience de cette mer ont ces navigateurs. D'après Thierry Alain, 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"*¹²⁹. 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"*¹³⁰ et d'un groupe plus lâche de capitaines qui s'y est ponctuellement inséré. Sans émettre de certitude, la possibilité que l'inexpérience de ce dernier groupe pourrait être un facteur amplificateur de naufrage, n'est pas à écarter¹³¹.

¹²⁹ Thierry Alain, "Des hommes entre Mer du Nord et Méditerranée Les équipages des navires de commerce d'Amsterdam vers la mer intérieure au XVIII^e siècle", *La mer en partage: sociétés littorales et économies maritimes, XVI^e-XX^e siècle : études offertes à Gilbert Buti*, éd. Xavier Daumalin, Daniel Faget et Olivier Raveux, Aix-en-Provence, France, Presses universitaires de Provence, 2016., p.105.

¹³⁰ *Ibidem*.

¹³¹ Dans son étude de la flotte sétoise au XVIII^e siècle, Gilbert Buti note que les quarante-quatre naufrages qu'elle essuie ont tous lieux assez loin du port d'attache. Seulement quatre naufrages ont lieux sur les côtes du Languedoc-Roussillon. L'inexpérience d'une mer ou d'une côte semble donc être un facteur de vulnérabilité. Gilbert Buti *"La "marine de Sète" au XVIII^e siècle : entre trafic de proximité et grand cabotage européen"* in Lionel Dumond[et al.], *op. cit.*

La Méditerranée punirait-elle ceux qui ne la maîtrisent pas ? Peut-on déceler ici une forme de justice environnementale ? Difficile de trancher sur ces questions 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 permettant de s'interroger sur 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. Les déclarations de naufrage recueillies par les officiers de l'amirauté de Collioure permettent de mettre en lumière l'existence d'un trafic qui n'apparaît pas si l'on se concentre uniquement sur les registres portuaires. L'étude des sources produites suite à des naufrages le long des côtes roussillonnaises est donc inévitable. De plus, les éclaircissements qu'offrent ces dernières ne s'arrêtent pas au trafic maritime. Elles donnent à voir à l'historien certaines pratiques propres aux sociétés littorales mais également la volonté étatique de domination des marges qui s'exerce au XVIII^e siècle.

C. L'AMIRAUTÉ DE COLLIOURE ET SES SOURCES : ADMINISTRATION ET DOMINATION D'UN TERRITOIRE EN MARGE

La fin du XVII^e siècle et plus encore le XVIII^e siècle, marquent un tournant, pour la monarchie, dans la manière de concevoir l'espace français. Des hommes comme Colbert et, après lui, Vauban, modifient la perception et l'utilisation du territoire. Vauban conçoit le royaume comme une forteresse retranchée derrière une "*ceinture de fer*", "*unie à l'intérieur et close à l'extérieur*"¹³². L'appréhension et la gestion des marges de ce royaume vont donc, elles aussi, être modifiées. Des juridictions provinciales vont être créées afin de diminuer ces marges, de les unifier et de les dominer. Les amirautés sont alors réparties sur les littoraux français. Ces juridictions, afin de rendre compte au pouvoir central des événements et des avancées dans les provinces, vont produire de nombreux écrits. Entre les lignes de ces sources transparaît la volonté d'unifier l'espace français. Les écrits émis suite aux naufrages sont des exemples concrets des tentatives de domination. Entre témoignages directs, mises en récit, organisations de sauvetage et poursuites judiciaires, les naufrages font l'objet de

¹³² David Bitterling, *op. cit.*, p.140

nombreuses actions et procédures. Mais, la ceinture de fer de Vauban est-elle réellement à l'épreuve des tempêtes, des naufrages et des sociétés littorales ?

1. L'amirauté de Collioure et ses fonctions

Le littoral roussillonnais peut être doublement considéré comme un territoire en marge du Royaume de France. Deux de ses limites sont des frontières. Comme la totalité de la province du Roussillon, le littoral se situe à la frontière espagnole. Pour le royaume, cet emplacement à des enjeux politiques, économiques et militaires¹³³. De plus, la province est séparée du reste de la Catalogne depuis peu. Ce territoire n'est officiellement français que depuis la signature du traité des Pyrénées. "*Le Roussillon entrait dans un royaume où la législation royale réduisait sans cesse le champ des libertés locales, où le pouvoir central reprenait vigoureusement en main les provinces et les pouvoirs locaux*"¹³⁴. La province du Roussillon va rester, pendant des années, faiblement perméable à l'influence française et va garder de nombreux contacts avec ses voisins catalans. Le littoral roussillonnais, en plus de se trouver à la frontière avec le reste de la Catalogne qui est alors sous l'influence du Royaume de Castille, constitue une frontière maritime. Les bandes littorales du territoire français sont, pour le royaume, difficile à dominer. "*Avant d'être une ligne, le littoral est une zone de contacts et d'échanges, une interface*"¹³⁵. Éloignées des pouvoirs centraux, en contact direct avec des gens de mer qui traversent les frontières, tout comme des marchandises issues de commerces légaux ou illégaux, ces sociétés ne sont pas aisément contrôlables. Comme les frontières étatiques, les frontières maritimes ne sont pas infranchissables. Marche, territoire frontière ou marge, le Roussillon est un enjeu pour le royaume de France. Les pouvoirs centraux n'hésitent pas à créer des juridictions permettant de surveiller et de contrôler ce type de sociétés particulières. Les amirautés en sont le parfait

¹³³ "*Vue de Madrid ou de Paris, la Cerdagne est un territoire frontalier lié à la défense de la limite militaire et fiscale*". Marc Conesa, *D'herbe, de terre et de sang: la Cerdagne du XIVe au XIXe siècle*, Perpignan, France, Presses universitaires de Perpignan, impr. 2012, 2012, 556 p., p.507.

¹³⁴ *Nouvelle histoire du Roussillon*, éd. Jean Sagnes, Canet, France, Trabucaire, 1999, 380 p., p.221.

¹³⁵ Marie-Anne Vandroy, "La loi et le rivage d'après l'ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin", in *Représentations et images du littoral: actes de la journée d'études de Lorient, 22 mars 1997*, eds. Gérard Le Bouëdec et François Chappé, Rennes, France, Presses universitaires de Rennes, 1998, 184 p., p.62.

exemple. Les sources de l'amirauté de Collioure sont donc politiques. Elles méritent d'être appréhendées en tant que telles.

Les prérogatives des amirautés de province sont inscrites dans *l'ordonnance de la Marine du mois d'Aout 1681*. "*Ce corpus est un mélange intime de toutes les branches du droit, privé et public, civil et commercial, administratif, fiscal et pénal*"¹³⁶. Cette ordonnance s'inscrit donc dans l'œuvre normative de Colbert, visant à réduire les marges du royaume en dominant, notamment, les littoraux. "*Le monarque ne cherchait pas seulement à organiser les populations bordières, il voulait les contrôler et les soumettre*"¹³⁷. Comme cela a été évoqué précédemment, les littoraux et leurs sociétés doivent être intégrés dans le royaume, formant alors un "espace absolu"¹³⁸. "*Imposer, organiser, unifier : tel est le paysage commun que le pouvoir central dicte de l'extérieur aux sociétés littorales*"¹³⁹.

L'amirauté de Collioure est donc créée, suite à *l'ordonnance de 1681*, par Louis XIV. Néanmoins, il semblerait que certains offices principaux et la grande majorité des offices secondaires ne soient pas pourvus avant le milieu du XVIII^e siècle. Ce sont encore les officiers de la viguerie du Roussillon qui assument ces charges. Si le siège de l'amirauté est officiellement Collioure, il se déplace progressivement à Perpignan à partir de 1718. Avec à sa tête des hommes placés par la monarchie, comme le conseiller du roi et juge au siège de l'amirauté, Joseph Balanda-Sicart, le pouvoir central s'assure d'avoir la main mise sur ces côtes aux frontières de l'Espagne. "*De nombreux actes originaux, autographes et signes (lettres surtout), montrent l'intérêt particulier que semble avoir attaché le pouvoir central à cette province extrême de Roussillon, et plus particulièrement à son commerce maritime*"¹⁴⁰. L'amirauté de Collioure n'échappe pas au fonctionnement paperassier des institutions de l'Ancien Régime. Elle produit énormément d'écrits. "*C'est précisément l'attention systématique portée à la production des sources qui permet une approche des pratiques du pouvoir capable d'inclure l'espace et d'en montrer tous les éléments pertinents pour l'analyse*

¹³⁶ *Ibidem*.

¹³⁷ Marie-Anne Vandroy, "La loi et le rivage d'après l'ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin", in *Ibidem.*, p.62.

¹³⁸ David Bitterling, *L'invention du pré carré: construction de l'espace français sous l'Ancien Régime*, Paris, France, A. Michel, 2009, 262 p.

¹³⁹ Marie-Anne Vandroy, "La loi et le rivage d'après l'ordonnance de 1681 et le commentaire de Valin", in *Représentations et images du littoral: actes de la journée d'études de Lorient, 22 mars 1997, op. cit.*, p.65.

¹⁴⁰ Jean-Gabriel Gigot, *Inventaire analytique de la sous-série 3B: amirauté de Collioure, 1691-1790*, éd. Pyrénées-Orientales. Archives départementales, Perpignan, France, Direction des services d'archives des Pyrénées-Orientales, 1968, 281 p., p. 7.

historique"¹⁴¹. Les sources produites par l'amirauté de Collioure sont rassemblées dans la sous-série 3B des archives départementales des Pyrénées-Orientales. Toutes ces sources sont politiques ; elles sont les "*archives du contrôle*"¹⁴². Elles éclairent, chacune à leurs manières, les tentatives de dominations essayées par les sociétés littorales.

2. Les procédures liées aux naufrages : mise en lumière d'une tentative de domination

Les procédures qui concernent les naufrages et leurs conséquences représentent des fenêtres ouvertes sur l'amirauté de Collioure, ses fonctions, ses réussites et ses impuissances. Mettant en scène les sociétés littorales dans leurs intégralités, elles dévoilent leurs fonctionnements ainsi que leur perméabilité aux institutions royales.

Si chaque cote concernant un naufrage, dans la sous-série 3B des archives départementales des Pyrénées-Orientales, est différente, elles répondent cependant toutes à une logique particulière. Elles commencent par des correspondances entre les officiers de l'amirauté qui s'informent mutuellement du naufrage et qui décident de se rendre sur place. C'est le début des procédures. Arrivés sur les lieux, les officiers recueillent la déclaration du capitaine qui a fait naufrage et celle de quelques-uns de ses hommes. Cette déclaration de naufrage est un témoignage direct et doit être étudié en tant que telle. Cependant, elle est également la mise en récit d'un événement déjà survenu et donc une réinterprétation après les faits. L'imaginaire du naufrage se construit autour de ce type de déclarations. Mais chacune d'entre elles est influencée par cet imaginaire. L'événement devient récit, le récit devient événement. Il faut également garder à l'esprit que ces déclarations joueront un rôle auprès des armateurs, des marchands et des assurances. Certaines erreurs de navigation peuvent donc être minimisées. Ces déclarations présentent donc des biais. Après cette première approche, les officiers commencent à lancer les procédures de sauvement. Les agrès et les marchandises sont sauvés et entreposés. Vient alors l'heure de la vente, s'il y en a une, ou des poursuites judiciaires, s'il y a eu des vols. Il peut s'écouler plusieurs mois entre

¹⁴¹ Angelo Torre, « Un « tournant spatial » en histoire ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 63e année, novembre 2008, p. 1127-1144., p. 1137.

¹⁴² Expression employée par Romain Bertrand dans l'émission La marche de l'histoire le 9 octobre 2015 sur France Inter. <https://www.franceinter.fr/emissions/la-marche-de-l-histoire/la-marche-de-l-histoire-09-octobre-2015>

le moment du naufrage et la clôture des procédures, entre le premier et le dernier folio de la cote. Les naufrages sont des événements sur le court et le long terme.

Durant les procédures liées aux naufrages, les officiers de l'amirauté n'auront de cesse de tenter de faire respecter *l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*. Cette ordonnance royale et ses articles qui concernent les bris et naufrages, seront, pourtant, à de nombreuses reprises, remis en question par les seigneurs locaux¹⁴³ et les habitants des villages littoraux¹⁴⁴. Ils ne semblent donc pas totalement assimilés. Cette question est, néanmoins, difficile à traiter puisque les sources de l'amirauté sont produites dans la volonté d'informer les pouvoirs centraux des naufrages survenus et de la manière dont elle les a gérés. Elles minimisent donc, si ce n'est occultent, le rôle des acteurs ordinaires, en faisant des habitants du littoral, une force de travail docile ou bien de violents voleurs. Cette catégorisation en deux types d'habitants du littoral participe à la tentative de réduction des marges du pouvoir central : dominer ou réprimander. Les failles de cette bipartition des sociétés littorales créée par l'amirauté sont nombreuses. Les voleurs et pilliers ont souvent fait partie des travailleurs qui ont participé au sauvement. Les vols qui ont fait l'objet de poursuites judiciaires apparaissent comme étant des faits communautaires voir intercommunautaires. Et les difficultés que les officiers rencontrent à rompre ces liens, pour obtenir des dénonciations, témoignent de leurs forces et de la relative perméabilité de ces communautés aux autorités royales. De plus, Les procédures liées aux naufrages mettent à jour des logiques d'entraide entre gens de mer et gens de côte qui ne datent probablement pas de l'article 2. du titre IX du livre IV de *l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681*¹⁴⁵. Ces sociabilités fortes rendent difficiles les tentatives de l'amirauté pour unifier et intégrer cet espace au Royaume.

Les tentatives d'intégration de cette marge méditerranéenne n'ont-elles pas fait d'elle une étrangeté, voire une étrangère ? Les communautés littorales roussillonnaises semblent, d'après les sources de l'amirauté, faire preuve de bonne volonté envers cette

¹⁴³ Dans la cote 3B16/15 aux AD66, le duc d'Hijar, seigneur de la vicomté de Canet, remet en question la prédominance de l'amirauté sur la gestion des naufrages.

¹⁴⁴ Par exemple dans la cote 3B23, procédure liée à des vols lors du naufrage d'un chébec à Saint-Laurent en 1764, plusieurs habitants disent ne pas savoir qu'il est interdit de piller des épaves.

¹⁴⁵ "Enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger du naufrage." René Josué VALIN et V. BÉCANE, *Commentaire sur l'ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681 ... Avec des notes coordonnant l'ordonnance, le commentaire et le code de Commerce par V. Bécane, 1829, 670 p., p. 147.*

institution monarchique. Mais n'est-ce pas une illusion ? Les sources ne disent pas tout, encore moins celles qui visent à rendre des comptes au pouvoir central. L'amirauté n'aura pas fait cesser les vols, elle n'aura pas su faire taire les sociabilités intra et intercommunautaires. *"Or, on a beau calculer avec la donnée du royaume conçu comme une surface homogène, les pratiques locales, frontalières et commerciales ne cessent de démentir cet espace mental créé dans le cabinet de cartographes et d'administrateurs"*¹⁴⁶. Ces marges et leur imperméabilité interrogent alors les pouvoirs centraux. La ceinture de Fer de Vauban, qui se voulait close à l'extérieur, ne résiste pas aux tempêtes qui font naufrager des bâtiments et leurs équipages sur les littoraux roussillonnais. Sans aucune difficulté, les vents et les vagues font pénétrer des hommes et des marchandises de façon incontrôlable dans l'espace français. L'appareil étatique ne maîtrise pas cet environnement, il échappe à son emprise. Sans avoir un bilan totalement négatif, l'intégration des marges, tel le littoral roussillonnais, ne semble pas encore efficiente à la fin du XVIII^e siècle.

Conclusion

La navigation et les naufrages ne peuvent être appréhendés autrement qu'à travers des jeux d'échelles et de sources. Les conditions de la navigation dans l'espace méditerranéen au XVIII^e siècle peuvent être étudiées à travers des sources telles que les cartes, les guides ou les portulans. Néanmoins, la plus grande aide pour les gens de mer naviguant en Méditerranée reste l'expérience et les savoirs tacites transmis oralement. Ainsi, c'est le manque d'expérience qui explique, en partie, la forte représentation des bâtiments venus de l'océan Atlantique ou des mers du Nord dans les naufrages déclarés auprès des officiers de l'amirauté de Collioure entre 1740 et 1790. Cette vulnérabilité correspond à l'émergence d'appropriation de l'espace liquide méditerranéen, et des opportunités de commerce qu'il offre, par des gens de mer Bretons, Hollandais, Anglais ou bien Danois, qui pratique la navigation au long cours. Invisible en se concentrant seulement sur les déclarations des entrées et des sorties des ports roussillonnais, les naufrages mettent en lumière cette autre forme de navigation, loin du petit cabotage le long des côtes. Les naufrages, leurs conséquences et les procédures qu'ils engendrent permettent également de

¹⁴⁶ David Bitterling, *op. cit.*, p. 137.

mettre en lumière la tentative de réduction des marges menée par le pouvoir central à partir d'institutions telles que l'amirauté de Collioure. Intégration et domination des sociétés littorales transparaissent à travers les procédures liées aux naufrages telles que les sauvements des agrès et des marchandises, les ventes et les poursuites judiciaires liées aux vols. Néanmoins, les pratiques et les sociabilités propres à ces sociétés littorales ne peuvent être masquées par les tentatives d'uniformisation menées par l'amirauté de Collioure au service du pouvoir central.

PARTIE II

NAUFRAGER LE LONG DES CÔTES ROUSSILLONNAISES AU XVIII^E SIECLE : LES HOMMES A L'EPREUVE DE LA MER

Les naufrages le long des côtes roussillonnaises sont des objets complexes ; ils nécessitent une mise en contexte. La navigation au XVIII^e doit être autant appréhendée dans son contexte environnemental que replacée dans le trafic maritime roussillonnais¹⁴⁷. En étudiant ensemble l'environnement et le trafic maritime, une esquisse des conditions de navigation le long des côtes roussillonnaises peut être envisagée. L'absence de cette approche dans l'historiographie roussillonnaise pousse ici à saisir ce littoral à l'époque moderne, sa morphologie, ses courants, ses vents ainsi que les bateaux qui le parcouraient, le longeaient de port en port, de mouillage en mouillage. Ce processus est complexe : il ne peut être saisi qu'en associant les acteurs et les actants de cette histoire.

Pour redonner à la côte, à la mer, aux courants, aux vents et aux sables, leurs véritables rôles dans l'Histoire des hommes, il faut les comprendre. Ce travail n'est pas celui d'une géomorphologue, d'une météorologue ou d'une spécialiste des courants marins. Ce sujet étant à un carrefour disciplinaire, il mobilisera heuristiquement les savoirs et les techniques d'autres disciplines. Tout en gardant un regard d'historien, à hauteur des sources, les éléments naturels et les forces qui s'exercent en navigation doivent être interrogés afin de se saisir des conditions à l'origine des fortunes de mer. Néanmoins, les évolutions du trait de côte, l'urbanisation grandissante, sont à prendre en compte et ne permettent pas de figer dans le temps ce qui ne l'est pas. Aucune étude n'ayant encore été faite sur les conséquences de l'évolution du trait de côte¹⁴⁸ sur les courants marins ou les hauteurs de fonds marins, ni sur l'impact de l'urbanisme sur la direction et la force des vents sur les côtes roussillonnaises, rien ne permet de parler avec précision des conditions naturelles de navigation au XVIII^e siècle.

¹⁴⁷ Sur le trafic maritime roussillonnais et languedocien on citera le nom de Gilbert Larguier et des nombreux articles et ouvrages qu'il a produit sur le sujet.

¹⁴⁸ On citera tout de même l'article de Jean-Michel Carozza, sur l'architecture sédimentaire et son évolution durant l'holocène, Jean-Michel Carozza, « L'évolution géomorphologique des basses plaines littorales méditerranéennes : un outil de compréhension des biais taphonomiques en archéologie ? », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, décembre 2011, p. 45-51.

Cette partie s'articulera donc autour de savoirs anciens et de connaissances actuelles mêlés aux témoignages que livrent les déclarations des capitaines qui ont fait naufrage entre 1740 et 1790 sur les côtes roussillonnaises. Ce jeu d'échelles est indispensable. S'en priver obligerait cette recherche à passer à côté de connaissances actuelles capables d'éclairer le passé. De plus, malgré les évolutions de la navigation à voile ces trois derniers siècles, les marins d'aujourd'hui rencontrent parfois, face aux éléments, les mêmes difficultés que ceux d'hier.

A. RECOMMANDATIONS DE NAVIGATION ET GEOGRAPHIE DES NAUFRAGES COTIERS ROUSSILLONNAIS AU XVIII^E SIECLE

1. Naviguer en Méditerranée et dans le golfe du Lion

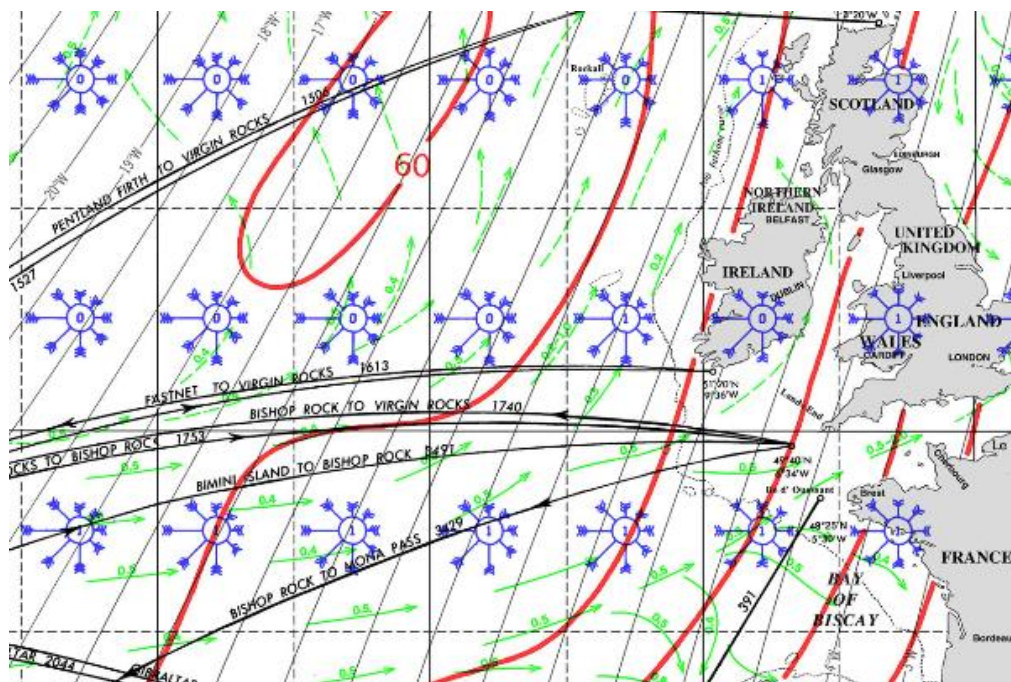
Dans sa préface de 1946, Fernand Braudel, en évoquant la Méditerranée, écrit "son personnage est complexe, encombrant, hors-série. Il échappe à nos mesures et à nos catégories."¹⁴⁹. Cependant si celle-ci est appréhendée à hauteur d'homme, ou plutôt d'homme de mer, elle apparaît bien plus saisissable. Fernand Braudel évoque cette mer dans un temps long. Comme des coups de crayon, le vent, les vagues, les courants, esquissent sans cesse les littoraux et les fonds marins. Mais les éléments naturels s'articulent et agissent en plusieurs temps. Cette étude, tout en considérant le temps long de la Méditerranée, inscrit également cette mer dans un temps court, fugace, rapide. Une vague démesurée, passant par-dessus un bâtiment, rencontre et bouleverse alors brutalement le temps des hommes. Elle a un impact direct et violent sur le bâtiment et son équipage. Les temporalités de la Méditerranée, sans être arythmiques, sont particulières. Etant une mer relativement fermée, les régimes de vents, les courants et les perturbations sont imprévisibles¹⁵⁰. Les reliefs, les vents dominants, les courants généraux, qui représentent le temps long de la mer, sont tout autant à prendre en compte pour les hommes naviguant en Méditerranée que les vents changeants brusquement, la mer qui se démonte rapidement, ou les orages imprévisibles.

¹⁴⁹ Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 5e édition, Paris, A. Colin, 1982, p. 12.

¹⁵⁰ Olivier Chaline intitulé "Les surprises de la Méditerranée" le chapitre qu'il consacre à cette mer dans Olivier Chaline, *La mer et la France: quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, France, Flammarion, DL 2016, 2016, 559; 16 p., p.38 à 44.

Actuellement, les hommes qui naviguent sur les mers et les océans du monde se réfèrent, pour une première approche¹⁵¹, au "pilot-chart"¹⁵². Ce sont des cartes marines qui servent à déterminer une route en fonction des conditions climatiques moyennes pour chaque mois de l'année. Les indications que l'on peut trouver sur ces cartes sont des probabilités calculées sur la base d'observations, faites sur de longues périodes. Elles permettent d'appréhender les vitesses et directions des vents moyens et des courants moyens, la pression atmosphérique moyenne, la visibilité moyenne, la hauteur moyenne des vagues, etc. Les pilot-charts couvrent principalement cinq zones de navigation¹⁵³. La méditerranée est comprise dans l'ensemble Atlantique nord. Cependant cette mer sans marée est relativement imprévisible et les pilot-charts ne peuvent faire ressortir de réelles constantes mensuelles telles que celles que l'on peut voir sur ceux des océans (cf. pilot-chart ci-après : un vent de secteur nord-est sud-est se dessine très clairement en Atlantique au mois de janvier).

FIGURE 8 CHART DE L'ATLANTIQUE POUR LE MOIS DE JANVIER¹⁵⁴



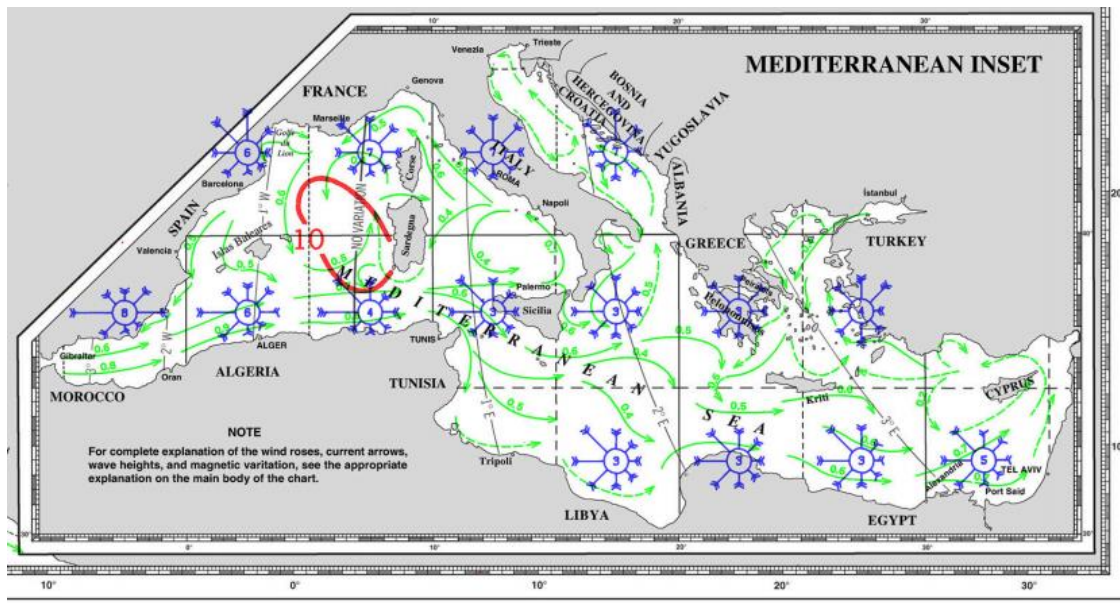
¹⁵¹ Ils ne remplacent pas les bulletins de météorologie marine qu'il est indispensable de regarder quotidiennement.

¹⁵² Que l'on pourrait traduire littéralement par "carte de pilotage".

¹⁵³ L'Atlantique Nord, l'Atlantique Sud, le Pacifique Nord, le Pacifique Sud et l'Océan Indien

¹⁵⁴ Source : <http://www.meteo-marine.com>

FIGURE 9 PILOT-CHART DE LA MEDITERRANEE POUR LE MOIS DE JANVIER¹⁵⁵



Les courants dominants sont représentés par des flèches vertes sur ces cartes de pilotage. Le nombre sur le côté indique la vitesse moyenne du courant en nœuds. La différence entre les courants atlantiques et méditerranéens est importante. En Méditerranée ces derniers forment souvent des cercles, tournant autour d'eux-mêmes. Véritable force motrice représentant des atouts pour les gens de mer qui les maîtrisent parfaitement, les courants sont également de grands pièges. Les vents sont représentés par une rose des vents bleue dans chaque partie de la grille de largeur 5° en latitude et 5° longitude. Elle montre la distribution des vents dans la zone pour la période d'observation. La longueur des flèches composant cette rose indique le pourcentage du nombre total d'observations dans lequel le vent a soufflé et sa direction. Le nombre de traits au bout des flèches indique la force moyenne du vent sur l'échelle de Beaufort¹⁵⁶. Lorsque la longueur de la flèche est trop grande pour une lecture confortable sur la carte, le pourcentage est directement indiqué sur la flèche. Le nombre écrit au milieu de la rose des vents indique le pourcentage de périodes calmes¹⁵⁷. Sur le pilot-chart du mois de janvier pour la Méditerranée (cf. pilot-chart ci-avant), on remarque qu'aucun vent n'apparait réellement

¹⁵⁵ Source : <http://www.meteo-marine.com>

¹⁵⁶ Francis Beaufort, en 1805, alors qu'il était responsable d'un navire de guerre, attribue des chiffres aux degrés de l'échelle des vents utilisée par les marins afin de faciliter au mieux la transmission des observations météorologiques. Son échelle fut officiellement utilisée par la Marine britannique en 1834 et son emploi généralisé en 1874 à l'occasion de la première conférence de météorologie maritime de Londres. Cette échelle a la particularité de permettre d'évaluer la force du vent par la simple observation de ses effets en mer et sur terre.

¹⁵⁷ Indications tirées de l'article "pilot chart" sur Wikipédia.

dominant. Les constantes, que l'on peut facilement repérer, pour l'océan Atlantique par exemple, ne semblent pas aussi tranchées en Méditerranée. Dans son chapitre consacré à cette mer, Olivier Chaline écrit "*La Méditerranée nord-occidentale se distingue donc par un caractère hautement aléatoire des régimes de vents, si bien que les surprises fâcheuses y sont toujours possibles. En peu de temps, le vent peut se lever et prendre force, changer aussi de direction.*"¹⁵⁸. Le caractère insaisissable de cette mer est réellement une de ses particularités. De plus, en se rapprochant des côtes, les courants et les vents deviennent forts. Ils sont influencés par la morphologie du littoral. Certains reliefs peuvent, en effet, former de véritables couloirs pour le vent qui va y circuler violemment.

Naviguer sur la mer Méditerranée nécessite donc une certaine habitude de ses courants, ses vents, et surtout de ses sautes d'humeur. Cependant peu d'ouvrages au XVIII^e siècle la concernent. Il semble, de plus, qu'une partie des quelques manuels qui lui sont consacrés ne soit pas totalement fiable. En 1709, dans *Le portulan de la mer Méditerranée ou le vray guide des pilotes costiers*, Henry Michelot écrit : "*cependant comme les Navigateurs de l'Océan 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*"¹⁵⁹. Une description de "*la véritable manière de Naviguer le long des côtes*" de la Méditerranée semble donc répondre à un réel besoin et une vraie demande de la part des navigateurs qui connaissent peu cette mer. Loin de l'attrait que peut représenter l'Atlantique avec son grand commerce, la Méditerranée reste, sur ce point, une oubliée. Ce vide historiographique concerne les naufrages mais également le trafic maritime au XVIII^e siècle comme cela a déjà été évoqué. Il semblerait que la mer du milieu, à la fin de la période moderne, intéresse moins. Pourtant, même si le trafic maritime s'est largement étendu aux autres mers et océans, au cours du précédent siècle¹⁶⁰, le trafic méditerranéen n'en est pas moins riche et complexe.

Cette complexité est en partie due à des conditions de navigation, liée au temps qu'il fait mais aussi à la géomorphologie de cette mer presque fermée. Le golfe du Lion ferme l'extrême nord-ouest de la Méditerranée-occidentale. Entre le golfe de Roses et le Golfe de

¹⁵⁸ Olivier Chaline, *op. cit.* P. 39-40.

¹⁵⁹ Henry Michelot, *op. cit.* 3

¹⁶⁰ Voir en annexe page 251 la comparaison faite par Fernand Braudel du trafic maritime en 1500 et en 1750.

Gènes, la forme du golfe, en elle-même, le rend dangereux. Il représente un véritable cul-de-sac où les effets des courants et des vents s'amplifient.

FIGURE 10 CARTE DU GOLFE DU LION PAR HENRY MICHELOT, 1713¹⁶¹



Le Rhône, dont le delta constitue la Camargue, est un autre actant. Il est un élément important à prendre en compte pour la navigation dans ce golfe. En 1828, Louis-Stanislas Baudin écrit *"le Rhône, dans son cours rapide, se décharge par plusieurs embouchures presqu'au milieu du golfe. Les vases et les sables qu'il charrie, ont formé des îles très-basses et des bancs nombreux qui augmentent le danger de ces parages, justement redoutés par les marins"*¹⁶². En effet, les déplacements de sédiments qu'engendrent les embouchures du Rhône rendent l'approche des côtes particulièrement délicate. D'autant plus que la cartographie n'est pas encore tout à fait exacte et que les instruments de navigation ne permettent pas d'avoir précisément connaissance des fonds. A plus petite échelle, de nombreux fleuves côtiers y déplacent également des sédiments et influencent la navigation. Le sable avance parfois jusqu'à plusieurs centaines de mètres dans la mer et est

¹⁶¹ « Cartes générales et particulières de la mer Méditerranée ([Reprod. numérique]) / par le Sr Henry Michelot, pilote réal des galères du Roy », 1713., p.18.

¹⁶² Louis-Stanislas Baudin, *Manuel du pilote de la mer Méditerranée, ou Description des côtes d'Espagne, de France, d'Italie et d'Afrique... depuis le détroit de Gibraltar jusqu'au cap Bon... et jusqu'en dehors du détroit de Messine... Traduit pour la côte d'Espagne et la partie correspondante de la Côte de Barbarie, du « Derrotero »... de Tofino*, Toulon, France, L. Laurent, 1828, 552 p, p.251.

constamment alimenté par les alluvions des embouchures. C'est donc une côte basse qui aux premiers abords semble être accueillante mais qui cache de nombreux pièges pour les bateaux qui s'enlisent dans des bancs de sable qui se font et se défont au gré des pluies qui remplissent le Rhône ou des sécheresses qui le vident. Le mouillage, au XVIII^e et avec les instruments dont disposent les gens de mer, est donc fortement déconseillé le long des côtes languedociennes ou de la côte sableuse roussillonnaise. Il n'est pratiqué qu'en cas d'extrême nécessité. Une tempête qui se déchaîne peut pousser des équipages, qui peinent à trouver un port capable de les accueillir, à se risquer au danger d'un ensablement. Le choix de faire des heures de navigation pour rejoindre un port plus sûr tel que Sète ou Marseille semble préférable à se risquer le long des plages sableuses.

Un autre phénomène, étroitement lié à la morphologie côtière, est à prendre en compte : les courants marins. Le courant liguro-provençal concerne la totalité du golfe. Il part du golfe de Gênes, suit la côte jusqu'à Toulon et se sépare ensuite en deux, une partie allant directement vers le cap Creus et l'autre suivant le rivage. Cette séparation permet une navigation en traversant le golfe du Lion en droiture ou en longeant ses côtes. Ce courant facilite donc la navigation d'est en ouest dans le golfe du Lion. Le commerce de Gênes à Barcelone est donc grandement favorisé par mer. Cela pourrait expliquer les risques pris par voie de mer, notamment dans des périodes compliquées comme en hiver, qui sont toujours préférables à des voyages interminables par voie terrestre. Ce courant favorise donc une économie maritime qui se dirige de la Méditerranée vers l'Atlantique. Un deuxième courant, venu cette fois-ci d'Espagne, remonte vers le nord. Ses effets se font sentir jusqu'au niveau d'Agde. Entre Leucate et Agde les courants alternent selon les vents. Le golfe du Lion a une côte à étangs. En plus du problème du transport de sédiment, les étangs et les embouchures qui se trouvent sur sa côte vont modifier les courants. Lors d'intempéries, quand les étangs ou les rivières se remplissent, la mer va facilement porter au large, alors que, si l'étang a besoin de se remplir, il va puiser de l'eau dans la mer et en modifier les courants qui cette fois-ci attireront les bateaux à la côte. Les courants ne sont que très peu mentionnés dans les déclarations des capitaines qui ont fait naufrage le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790. Seulement, même s'ils ne sont pas pointés du doigt, ils peuvent parfois être facteurs de naufrage.

De plus, des vents impétueux et changeants prennent forme dans ce golfe. Le relief de ses côtes, et ses nombreuses variations y sont pour beaucoup. En effet, le long du golfe, des côtes basses forment de grandes étendues de sable qui permettent au vent de circuler sans aucun obstacle. Les grandes plages de la côte languedocienne ou de la côte sableuse du Roussillon en sont un parfait exemple. Néanmoins le golfe du Lion est également composé de côtes rocheuses, de reliefs collinaires¹⁶³. Se présentant parfois comme des obstacles au vent, ces reliefs influent sur sa direction. D'autres, au contraire, forment de véritables couloirs accélérateurs dans lesquels le vent s'engouffre pour gagner de la force et déboucher sur les côtes. La discontinuité des côtes du golfe du Lion crée des sortes de seuils où l'on passe d'un système de vent à un autre extrêmement rapidement¹⁶⁴. Cette particularité, qui sera explicitée dans la partie suivante, est très présente dans les déclarations des naufragés. Dans le golfe du Lion, les hommes en mer sont "*surpris par le vent*".

Ce sont autant de détails, de connaissances, que doit avoir un navigateur s'il ne veut pas être surpris par les changements intempestifs des vents. Pour Louis-Stanislas Baudin lieutenant de vaisseau au début du XIX^e siècle, la navigation dans le golfe du Lion est "*périlleuse*", il décrit, dans son *Manuel du pilote de la Mer Méditerranée*, ce golfe comme une "*vaste étendue de côte, exposée à toute la fureur des vents et de la mer du large*"¹⁶⁵. Si aujourd'hui les bulletins de météorologie marine permettent d'anticiper relativement¹⁶⁶ bien les humeurs des vents dans le golfe du Lion, il n'en était pas de même au XVIII^e siècle. Louis Antoine Le Pelletier des Ravinières, ancien capitaine des infanteries, écrit en 1778 "*De toute les Mers connues & fréquentées, il n'en est guère en Europe de plus redoutable & de plus funeste à la navigation, que celle qui baigne les Côtes du Languedoc, toutes enclavés dans le dangereux Golfe du Lyon. Les risques qu'y courent les navigateurs sont si grands*"¹⁶⁷. Les

¹⁶³ : Les Albères, les Corbières, la Montagne de la Clape, le Volcan d'Agde, le Mont Saint-Clair, le Massif de la Gardiole et Costières pour la partie est, et pour la partie ouest, on rencontre le Massif de l'Estaque, le Massif de Marseilleveyre, les falaises Soubeyranes et les monts Toulonnais

¹⁶⁴ Gilbert Larguier, *Le drap et le grain en Languedoc: Narbonne et Narbonnais : 1300-1789. Tome II*, Perpignan, France, Presses universitaires de Perpignan, 1999, 409+900 p, p.795.

¹⁶⁵ Louis-Stanislas Baudin, *op. cit*, p.251.

¹⁶⁶ Il faut tout de même souligner selon Alain Barselon délégué SNSM, que "durant l'année 2016 et s'agissant des sauvetages au sens strict, hors sorties pour des actions de prévention ou de sécurisation, les cinq stations des Pyrénées-Orientales ont effectué 87 interventions concernant 85 flotteurs et 209 personnes". Les bulletins de météorologies marines n'empêchent pas tous les accidents. Cependant ces chiffres ne sont pas comparables à ceux du XVIII^e siècle puisque ces opérations de sauvetage concernent, pour la grande majorité, des plaisanciers.

¹⁶⁷ AD34 C4748 Mémoire de Louis Antoine Le Pelletier des Ravinières accompagnant un plan des côtes aux alentours d'Agde, 1778.

ports faciles d'accès en cas de tempête et les mouillages sûrs sont rares à cette époque. Un accident de mer est vite arrivé, aussi vite que le vent peut se lever en Méditerranée. Encore une fois, aucune analyse globale n'a été produite sur les naufrages dans le golfe du Lion. Antoine Golf et Louis Haesslé ont cependant répertorié, de manière non exhaustive, les naufrages qu'ils ont trouvés dans les différents fonds d'archives du golfe¹⁶⁸. Ils en recensent cent-quatre-vingt-dix entre 1700 et 1800.

Malgré cela le golfe du Lion est fréquenté. Il est un passage imposé à tous les bateaux qui font commerce entre les ports d'Italie et la Catalogne. Sa dangerosité demande une grande vigilance mais ne décourage pas pour autant. Formant l'extrémité du golfe du Lion, les côtes roussillonnaises représentent un véritable enjeu pour la navigation. Parfois perçues comme dangereuses, elles abritent pourtant de nombreux refuges. Les côtes de la province roussillonnaise sont variées. L'une est sableuse, l'autre est rocheuse. Les conditions de navigation et de naufrage y sont donc extrêmement différentes.

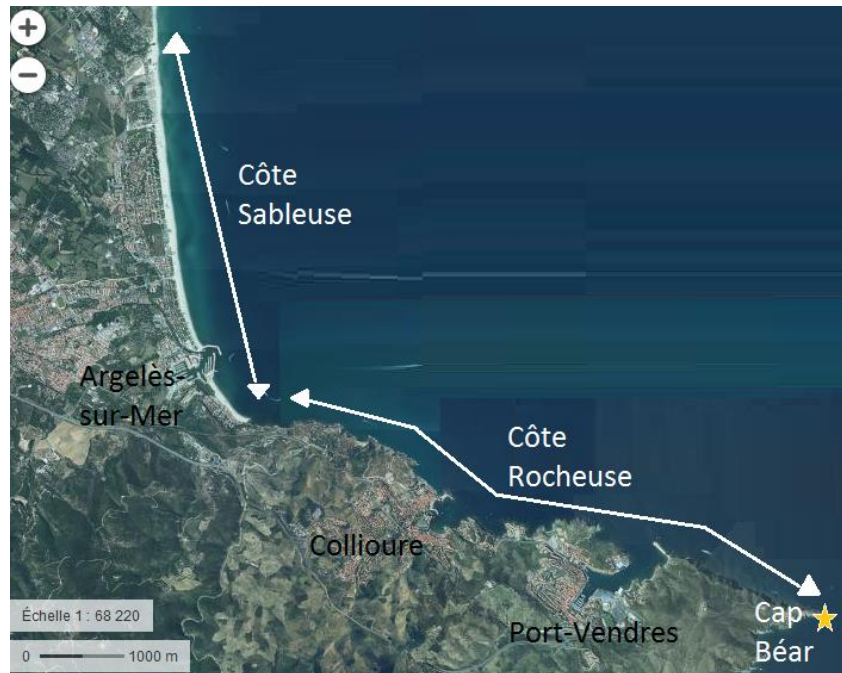
2. Naviguer sur les côtes roussillonnaises

a. La côte rocheuse : à la fois côte sans pitié et côte refuge

Pour une étude se penchant sur la navigation et les difficultés rencontrées aux abords des côtes, les discontinuités du littoral roussillonnais sont une palette aux multiples couleurs permettant de saisir les nuances de la navigation. Côte sableuse, rocheuse, pourtour des étangs et embouchures, sont autant de laboratoires pour cette étude historique. Différents actants, tels que le sable ou la roche, entrent en jeu.

¹⁶⁸ Antoine Golf, Louis Haesslé et Jean Sagnes, *Le redoutable, funeste et dangereux Golfe du Lion: récits des naufrages de 1670 à 1899*, Marseillan, France, CLERSMAR, 2002, 336 p. On regrette cependant qu'aucune cote d'archive ne soit mentionnée.

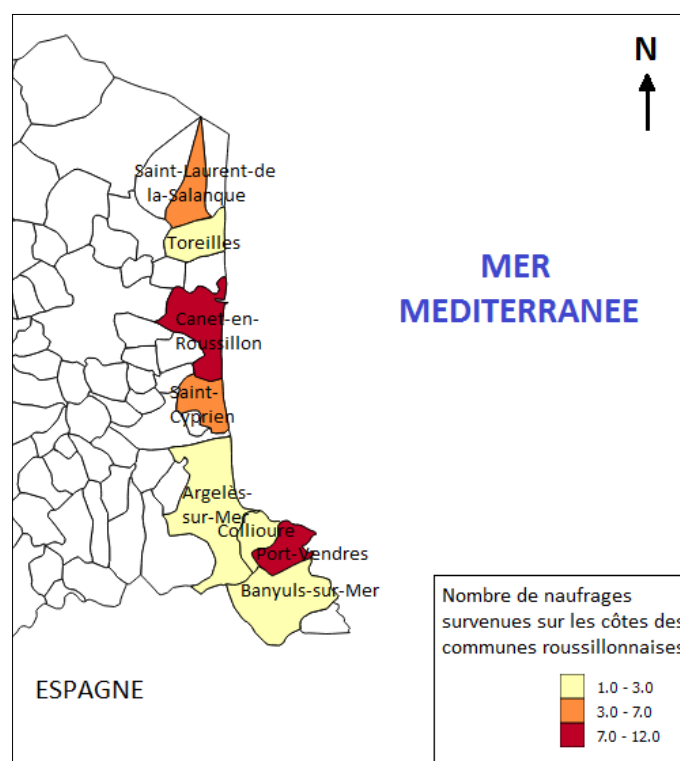
FIGURE 11 PHOTOGRAPHIE AERIENNE DES COTES ROUSSILLONNAISES. SOURCE : GEOPORTAIL.GOUV.FR



Les variations morphologiques des côtes roussillonnaises influencent largement la navigation. Elles influencent également les naufrages. Il est alors possible de saisir les logiques territoriales d'événements imprévisibles tels que les naufrages. Les quarante-trois naufrages répertoriés le long de côtes roussillonnaises, entre 1740 et 1790, ne permettent pas de les traiter comme un phénomène sériel. Néanmoins il est possible d'en dégager des récurrences et des logiques spatiales. Bien que les chiffres exacts ne soient pas connus, les naufrages sont très largement côtiers et portuaires. L'approche de la terre est souvent plus périlleuse que la navigation en pleine mer. La vulnérabilité des hommes en mer est, en partie, le fait de la terre. En modifiant les vents et les courants, les côtes sont vectrices de naufrage. On peut alors déceler une forme de géographie des naufrages¹⁶⁹.

¹⁶⁹ Expression empruntée à Pierre Chaunu dans son article "Géographie des naufrages" in Christian Buchet, Claude Thomasset, catholique de Paris Institut[et al.], *Le naufrage : actes du colloque tenu à l'Institut catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris, H. Champion, 1999, (« Champion-Varia », 39), p. 45-54.

FIGURE 12 REPARTITION DES NAUFRAGES LE LONG DES COTES ROUSSILLONNAISES AU XVIII^E SIECLE¹⁷⁰



Fermant le golfe du Lion, notre premier terrain d'étude sera la côte rocheuse. Cette côte à falaises, qui s'avance dans la Méditerranée, est formée par les Albères. Elle commence au sud d'Argelès-sur-Mer sur la plage du Racou et se prolonge jusqu'à la frontière catalane à Portbou en passant par Collioure, Port-Vendres, Banyuls-sur-Mer et Cerbère (cf. vue aérienne ci-après). La chaîne des Albères, qui a une altitude moyenne de 600 mètres, se divise en deux crêtes principales qui se jettent à la mer, formant ainsi le cap Béar et le cap Cerbère. Il existe cependant d'autres caps, comme le cap Oullestrel ou le cap de l'Abeille, qui alternent avec des anses telle que l'Anse de Paulilles. 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. Tous ces caps et ces anses sont ambivalents. A la fois abris et zones de mouillage, ils peuvent également être de véritables écueils pour les marins.

Cette côte rocheuse ne laisse quasiment aucune chance aux bâtiments qui viennent s'y frotter de trop près par mauvais temps. Certains rochers sont détachés de la côte mais

¹⁷⁰ Au XVIII^e siècle la commune de Saint-Laurent-de-la-Salanque s'étend jusqu'au bord de mer. Ce n'est qu'en 1929 que la commune du Barcarès est créée au détriment d'une partie de celle de Saint-Laurent-de-la-Salanque.

n'apparaissent pas forcément en surface ni sur les cartes du XVIII^e siècle. Ils représentent de véritables pièges pour les bâtiments et sont la cause de nombreuses voies d'eau¹⁷¹. Quinze naufrages ont eu lieu sur la côte rocheuse¹⁷². Les dégâts causés sur les bâtiments par la morphologie rocheuse et découpée de cette côte sont considérables. 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 la plage de Terrimbeau et sur celle de Peyrefite¹⁷³. 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*"¹⁷⁴. Ces mots sont violents. Ils le sont sûrement autant que la scène à laquelle ce capitaine suédois et son équipage ont assisté impuissants. Les rochers ne font pas de cadeaux. En quelques minutes ils viennent, avec violence et force, à bout d'un bâtiment de 5000 à 6000 quintaux.

Le cabotage est généralement le type de navigation privilégié par les marins en Méditerranée. Les portulans et les guides décrivent donc le littoral roussillonnais de cap en cap, de ports en ports. Lorsque les bâtiments viennent des côtes espagnoles ou catalanes pour aller vers Marseille ou Gênes, l'un des passages redoutés est celui du cap Creus¹⁷⁵. Extrémité orientale de la Péninsule Ibérique et des Albères, il laisse le golfe du Lion au nord et le Golfe de Roses au sud. Ce promontoire abrupt et rocheux, de 672 mètres d'altitude, est composé de nombreuses calanques. Influençant les courants, les vagues et les vents, ce cap est un passage compliqué "*Les courants y sont forts vifs du Sud-Ouest*"¹⁷⁶. Cependant il est facilement repérable grâce à "*la haute Tour qui en rend la connoissance facile*"¹⁷⁷ comme on peut le lire dans *Le petit flambeau de la mer* ou encore dans le *Portulan de la mer Méditerranée* d'Henry Michelot "*est facile à reconnoître par le debris d'une Tour qui est presque sur la pointe, & qui fut démolie lors qu'on prit Cadequié*". C'est cette tour qui est

¹⁷¹ Une voie d'eau est une entrée d'eau imprévue dans un navire suite à d'une fissure ou à un trou provoqué accidentellement dans la coque d'un navire sous la ligne de flottaison.

¹⁷² Cerbère n'est, à l'époque, qu'un territoire de Collioure. C'est pour cela qu'aucun naufrage n'est répertorié comme ayant eu lieu à Cerbère. Pour autant, le naufrage du bâtiment les *Saints-Innocents*, qui a lieu le 9 janvier 1758 (cote 3B16/41), se déroule sur la côte de ce qui est aujourd'hui le village de Cerbère. La carte n'est donc pas tout à fait juste.

¹⁷³ Voir carte en annexe page 252.

¹⁷⁴ Cote 3B16/41 aux AD66.

¹⁷⁵ On trouvera ce cap écrit de différentes manières : cap Creux, cap Creus, cap de Quiers, cap de Creos, cap de Creaux, etc.

¹⁷⁶ Henry Michelot, *op. cit.*, p. 51, cote 16350(2), Médiathèque Emile Zola salle Patrimoine - Sabatier d'Espeyran.

¹⁷⁷ René Bougard, *op. cit.*, p.300, cote GE FF-784 BNF salle cartes et plans BNF.

représenté en premier lorsque l'on dessine le cap (cf. figure ci-après). Le cap Creus est donc repérable de loin et facilement identifiable, ce qui simplifie son passage puisque les gens de mer savent à quoi s'attendre.

FIGURE 13 RECONNAISSANCE DU CAP DE CREUS EN 1700¹⁷⁸



Les écueils à proximité de ce cap sont détaillés par Henry Michelot dans son *Portulan de la mer Méditerranée*, "A l'extrémité de cette pointe il y a un gros écueil, & quelques autres petits auprès"¹⁷⁹. Ils sont nombreux et il est nécessaire de bien les connaître pour passer ce cap sans risque. Comme beaucoup de caps, s'il est un danger possible, il est également un abri. Dans la description qui accompagne son plan dans les *Plans et Baye des principaux Ports de et havres de la Méditerranée*, on peut lire "on est à couvert du vent du Sud jusqu'à l'Est."¹⁸⁰. Les vents de Secteur sud et de secteur est sont particulièrement virulents à ce niveau de la Méditerranée. Un endroit, à l'entrée du golfe du Lion, où l'on peut mouiller à l'abri de ces vents est à connaître.

C'est ensuite une succession de caps, moins importants que le cap de Creus, et d'anses qui peuvent servir pour le mouillage. C'est, par exemple, "la pointe de la Selve"¹⁸¹ cette "pointe de moyenne hauteur, hachée de taches blanches, & qui parroit par le travers d'une haute montagne"¹⁸². Encore une fois ce cap est ambivalent. Il est, par sa forme même, un obstacle au vent, au courant, mais aussi aux bâtiments. Néanmoins il est aussi un moyen pour les gens de mer de se situer par rapport à cette côte. Mais il peut aussi représenter un abri puisqu'il abrite une rade qui permet un mouillage sûr "la rade de la Selve est assés

¹⁷⁸ « Reconnaissance du cap de Creus 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.][s.n.], 1700. La boussole indique le nord.

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8494258p/f1.item.r=carte%20cotes%20roussillon.zoom>

¹⁷⁹ Henry Michelot, op. cit., p. 51, cote 16350(2), Médiathèque Emile Zola salle Patrimoine - Sabatier d'Espeyran.

¹⁸⁰ Laurent-Antoine Volaire, op. cit.

¹⁸¹ C'est ainsi que la "punta Blanca" est appelé dans le Henry Michelot, op. cit., p. 52.

¹⁸² *Ibidem.*, p. 52.

grande, les Vaisseaux & Galères y peuvent mouïller dans un besoin, sur tout lors qu'on vient de l'Est & qu'on ne peut doubler le Cap de Creaux ¹⁸³. Cette rade représente donc un abri particulièrement prisé pour tout bâtiment venant du Nord et rencontrant des difficultés à hauteur du Cap de Creus. Cependant il faut faire attention au vent de Nord-Ouest. Comme le *Portulan de la Mer Méditerranée* l'explique bien, la morphologie de cette pointe rend ce vent particulièrement agressif "Les habitants du lieu disent que dans ce port il n'y a à craindre que le vent de Nord-Ouest, quoi qu'il vienne de costé de la terre, parce que comme il passe par-dessus une haute montagne, il en est plus violent & souffle par raffales & risées"¹⁸⁴. Henry Michelot semble donc avoir interrogé les habitants de cette côte. Il accorde une importance au savoir tacite des hommes et des femmes qui vivent sur le littoral. Le village de Llança représente également un abri sur cette côte. "Environ 4 lieües a l'ouest du Cap de Quiers est la baye de Lansan dans laquelle il y a bon mouïllage sous la ville du même nom"¹⁸⁵

La frontière française est passée. La frontière des hommes n'est, ici, pas celle de l'environnement. La côte rocheuse des Albères se prolonge en France. C'est encore une succession de caps et d'anses que vont rencontrer les marins. Le cap de Cerbère¹⁸⁶ marque la séparation entre la Catalogne du sud et la Catalogne du nord. Lui aussi représente un véritable abri pour les bâtiments en difficultés. "Lors qu'on ne pourra point gagner le Port Vendre, on peut mouïller du côté de l'ouest du Cap d'Esbiere, en attendant un bon temps, devant une petite plage de sable."¹⁸⁷. En effet, les tempêtes n'obéissent pas aux frontières étatiques. Elles n'ont que faire de la ceinture de fer de Vauban ; le pré carré à la française montre ici ses limites¹⁸⁸. Le village de Banyuls (et son cap¹⁸⁹) est le premier village français, que l'on voit se dessiner sur cette côte rocheuse. La grande anse de Paulilles, juste au nord du cap d'Ullastrell, représente une zone de mouillage particulièrement importante pouvant permettre aux navigants espagnols, catalans, français etc., de se mettre à l'abri des tempêtes.

¹⁸³ *Ibidem.*, p.52. Rade qui aujourd'hui est un port.

¹⁸⁴ *Ibidem.*, p.52

¹⁸⁵ Laurent-Antoine Volaire, *op. cit.*

¹⁸⁶ On rencontre également, dans les sources de l'Ancien Régime, l'écriture : Cap d'Esbiere.

¹⁸⁷ Henry Michelot, *op. cit.*, p.52.

¹⁸⁸ David Bitterling, *op. cit.*

¹⁸⁹ Aussi appeler le "Cap Bagnol", Henry Michelot, *op. cit.*, p.52.

Suivant la côte, les descriptions des guides s'arrêtent aux abords du cap Béar¹⁹⁰ (cf. figure ci-après). De nombreux bâtiments rencontrent des difficultés à cet endroit. Il existe deux postes climatologiques sur le littoral roussillonnais. L'un d'eux, situé au Cap Béar, permet de mieux saisir les difficultés qui peuvent être rencontrées aux abords de ce dernier. Ce cap est orienté, comme les principales lignes de crêtes de la chaîne des Albères, en est-ouest. Il est donc presque perpendiculaire au vent dominant puisque, d'après le mémoire de maîtrise de géographie de Marie Hélène Mony¹⁹¹, le secteur ouest-nord-ouest à nord-nord-ouest représente 67% des jours observés avec vent¹⁹². Plus de la moitié des vents qui soufflent sur ce cap sont de la Tramontane (nord-ouest), dont la vitesse s'accélère au sortir des corbières. En deuxième position on rencontre des vents de secteur est-sud-est à sud-sud est. Mais il ne représente que 17% des jours ventés. Ces vents sont appelés le Marin, la Marinade ou encore le Vent de Mer. Un troisième secteur, sud sud-sud-ouest, apparaît de manière beaucoup plus discrète. 7% des journées avec vents sont concerné par ces vents qui peuvent être le Siroco ou encore le Vent d'Espagne. Ce sont des vents très turbulents en raison du relief situé au sud. Les vents sont forts au Cap Béar. Notamment la Tramontane qui atteint fréquemment des vitesses record. Ce vent de terre vient de traverser une plaine sans aucun obstacle, ce qui lui a permis de prendre de la vitesse. De plus, la hauteur du site lui sert également à prendre de l'élan. Elle domine donc, en force et en direction, le régime des vents du Cap Béar. Ce cap est le plus venté sur les côtes françaises méditerranéennes¹⁹³. Il apparaît donc, pour la navigation, comme un cap fermant le golfe du Lion où les vents sont particulièrement violents. Le passer, dans un sens ou dans l'autre, peut s'avérer particulièrement ardu.

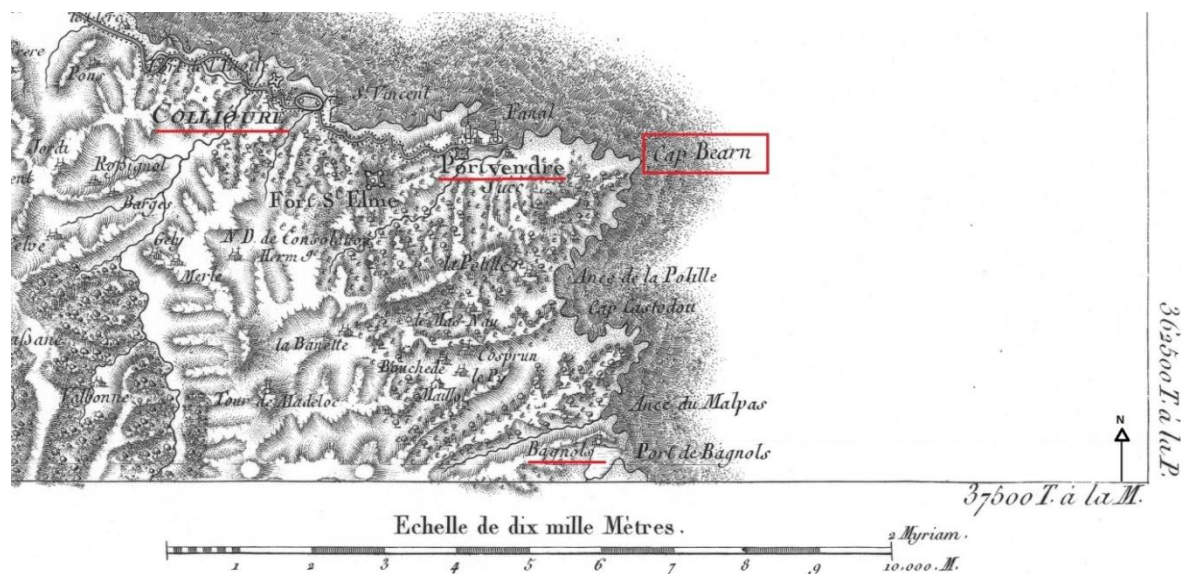
¹⁹⁰ Appelé aussi le cap de Biarre, de Biarra, Béarn...

¹⁹¹ Mémoire de maîtrise, Etude sur les vents dans les Pyrénées-Orientales, Cartographie et commentaires, par Marie Hélène Mony, sous la direction de L. Davy, université de Montpellier, 1993.

¹⁹² Cette étude se base sur les relevés des observatoires climatologiques sur une période de 31 ans, de 1949 à 1979.

¹⁹³ M. Tabeaud, « Les tempêtes sur les côtes françaises de Méditerranée », *Annales de Géographie*, vol. 104 / 584, 1995, p. 389-401, p.389.

FIGURE 14 BANYULS, LE CAP BEAR, PORT- VENDRES ET COLLIOURE SUR LA CARTE DE CASSINI



Malgré son importance pour la navigation, largement prouvée par le nombre de difficultés relatées dans ses alentours par les capitaines lors des déclarations de naufrage, peu de portulans ou de guides en font mention. Peut-être est-ce parce qu'il abrite le plus grand port du Roussillon ?

Port-Vendres est la principale destination¹⁹⁴ de bon nombre de bâtiments naviguant le long des côtes roussillonnaises. Ce port est extrêmement particulier. Il joue un rôle ambivalent. A la fois vu comme un port de secours¹⁹⁵, permettant de se mettre à l'abri des vents, des courants et des vagues, il est aussi particulièrement délicat d'accès. Un officier du siège de l'amirauté de Collioure écrit en 1766, en réponse à l'Amiral de France qui lui demande de lui transmettre un état de la signalisation des côtes roussillonnaises, qu'il n'y a pas besoin de mettre de fanaux ailleurs qu'à Port-Vendres puisque *"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"*¹⁹⁶. La morphologie de ce port, particulièrement enfoncée dans une côte rocheuse, lui permet d'être abrité de presque tous les vents. 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

¹⁹⁴ Destination finale, pour charger, décharger ou pour faire relâche.

¹⁹⁵ Dans le n°5 du *Courrier d'Avignon* daté du 16 janvier 1787, un article évoque le trafic portuaire de Port-Vendres. On peut y lire *"110 y sont rentrés pour y trouver un refuge contre les tempêtes, les avaries, & les autres événements de mer"*.

¹⁹⁶ Cote 3B6 AD66.

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."¹⁹⁷. Outre ces vents, il faut également se méfier de la configuration même de ce port pourtant très fréquenté¹⁹⁸. "Le Port Vendre est une espèce de calanque d'environ 400 toises de longueur & 100 de large en certains endroits"¹⁹⁹ les zones de mouillage sont donc nombreuses autour de l'accès au port. Cependant l'entrée dans ce port est difficile. Un fanal s'y trouve afin d'aiguiller les bâtiments entrants. Il n'y en a qu'une petite vingtaine sur les côtes du pays et seulement trois sur les rivages méditerranéens²⁰⁰. Le fanal de Port-Vendres est construit afin de remplacer une tour disparue. Son allumage est, comme les autres phares en France au XVIII^e siècle, peu régulier. Il est, cependant, particulièrement allumé en hiver, lorsque les conditions de navigations se durcissent. Mais il faut également prendre en compte les conseils qui sont donnés par les guides et les portulans pour entrer sans trop de difficultés dans ce port. Ces fonds sont de hauteurs variables et de nombreux écueils sont présents. "Voulant entrer dans le Port Vendre il faut passer le gros écueil qu'on laisse sur la gauche, & le fanal qui est sur la droite, [...] on peut ranger d'un costé & d'autre"²⁰¹. L'entrée de ce port est une danse bien rythmée. Au moindre faux pas, le bâtiment peut se fracasser contre un écueil ou s'ensabler. En effet, l'ensablement apparait comme un des problèmes majeurs de ce port. Et cela ne semble pas échapper à Henry Michelot qui écrit "Le mouillage ordinaire est depuis le fanal jusques au dedans de ces magasins : mais il ne faut pas les passer, parce que le fond manque tout d'un coup."²⁰², ou encore "Par tout le fond du port, principalement sur la gauche, il n'y a point d'eau, le plus profond est du costé de la droite".²⁰³, et aussi "C'étoit autrefois un très bon Port du temps qu'il étoit à l'Espagne, les Galeres alloit dans le fond, d'où on ne voyoit point l'entrée du Port, de sorte qu'on y étoit comme dans une Darse ; mais presentement il s'est

¹⁹⁷ Henry Michelot, *op. cit.*, p.53.

¹⁹⁸ "on peut y mouiller quantité de batiments" Laurent-Antoine Volaire, « Plans et baye des principaux ports et havres de la Méditerranée avec divers raisonnemens 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.

¹⁹⁹ Henry Michelot, *op. cit.*, p.53.

²⁰⁰ Olivier Chaline, *op. cit.*, p. 3597-359, D'après Alain Cabantous la France ne compte que dix phares en 1700 et vingt-quatre en 1800 Alain Cabantous, *Le ciel dans la mer: christianisme et civilisation maritime (XVIe-XIXe siècle)*, Paris, France, Fayard, DL 1990, 1990, 432 p., p. 100.

²⁰¹ Henry Michelot, *op. cit.*, p.53.

²⁰² *Ibidem.*, p.53.

²⁰³ *Ibidem.*, p.53.

comblé en plusieurs endroits"²⁰⁴. Les officiers de l'amirauté de Collioure le reconnaissent eux-mêmes puisqu'ils évoquent dans une lettre destinée à l'amiral de France, en 1766, le "*mauvais état de ce Port*"²⁰⁵.

L'ensemble de la côte rocheuse constitue un danger certain pour les bateaux qui viennent s'y frotter par mauvais temps. Néanmoins, la répartition des naufrages le long de cette côte est extrêmement significative. Seulement trois naufrages à Banyuls et un à Collioure ont été déclarés. La grande concentration des naufrages se trouve à Port-Vendres. En effet, Port-Vendres, qui se situe entre Banyuls et Collioure, ne compte pas moins de onze naufrages contre ces rochers ou aux abords de son port. Une géographie des naufrages ne peut être complète si, au même titre que les logiques de l'environnement, les logiques des hommes ne sont pas évoquées. Comme cela a déjà été mentionné, Port-Vendres est le port le plus fréquenté du Roussillon. Accueillant le plus dense trafic de ces côtes, il est normal qu'il ait un nombre de naufrage proportionnel. Il faut également souligner qu'il est le seul port capable d'accueillir des gros bâtiments le long de la côte roussillonnaise. Le capitaine hollandais Rienk Sibes déclare qu'après avoir tenté à deux reprises d'entrer dans le port de Marseille et essuyé une tempête de plusieurs jours, il se dirige vers Port-Vendres pour se mettre à l'abri ainsi que ses huit hommes d'équipage, "*ayant du essuye une tempeste furieuse il examinoit sil ne trouveoit point un port pour se refugier, quenfin apres neuf jours dorage et apres avoir été battu par les flots il apercut le fanal du portvendres et vint pour y relacher*"²⁰⁶. Ce hollandais ne semble connaître que le port de Port-Vendres comme port refuge sur sa route depuis Marseille. Recommandé par les guides et les portulans, Port-Vendres apparaît comme un port permettant de se mettre à l'abri des forces d'un environnement qui se déchaîne. Il est donc la destination officielle des bâtiments en péril. Ce port apparaît également comme une des trois possibilités pour se mettre à l'abri que trouve le capitaine génois Pierre Zino. Il déclare aux officiers de l'amirauté qu' "*il fit la route vers le cap de Creus pour pouvoir si refugier ou a Rozes, Cadaques ou Portvendres*"²⁰⁷. Quinze²⁰⁸ des trente déclarations de naufrage mentionnent Port-Vendres comme la destination à atteindre

²⁰⁴ *Ibidem.*, p.53.

²⁰⁵ Cote 3B6 aux AD66.

²⁰⁶ Cote 3B16/42 aux AD66.

²⁰⁷ Cote 3B16/158 aux AD66.

²⁰⁸ 3B16/1, 3B16/12, 3B16/14, 3B16/15, 3B16/21, 3B16/42, 3B16/61, 3B16/91, 3B16/89, 3B16/96, 3B16/128, 3B16/137, 3B16/141, 3B16/154 et 3B16/158 aux AD66.

par mauvais temps. Les équipages sont "forcés"²⁰⁹ ou encore "obligés"²¹⁰ par les vents et les flots de se replier à Port-Vendres. L'environnement semble dicter, encore une fois, ses lois. Empêchant les mouillages et l'entrée de certains ports, l'environnement ne laisse qu'une issue relativement sûre pour les bâtiments en péril à l'ouest du golfe du Lion : Port-Vendres.

La place de ce port dans les récits de naufrages des capitaines est particulièrement ambiguë. S'il apparaît régulièrement comme une destination refuge à atteindre, les bâtiments qui réussissent à y parvenir n'ont pas tous la chance d'y entrer. En effet, l'entrée dans le port de Port-Vendres n'est pas aisée par gros temps. André Valles et son équipage, venues d'Alicante, font deux tentatives pour entrer dans ce port en Novembre 1747, afin de se protéger de la tempête. Mais le vent du Nord rendra leurs essais vains. Leur bâtiment, après une journée et une nuit "*à soutenir le vent*"²¹¹ échouera sur une plage non loin du port. Le capitaine de la tartane *Notre Dame de la Piété*, Thomas Scotti, rencontre également des difficultés pour entrer dans ce port "*le mauvais temps le prit et ayant soutenu la tempête excitée par le vent, il ne put entrer au Portvendres, nonobstant les efforts qu'il fit pour y prendre route*"²¹². Sa tartane est ensuite poussée par la tempête sur la plage de Canet. D'autres n'auront pas non plus la chance de pénétrer dans ce refuge tant désiré comme le catalan Pierre Vidal et son équipage à bord du canari *Saint-Antoine*²¹³ en octobre 1766.

Cependant, certains bâtiments réussissent à voir de plus près le fanal de Port-Vendres. Se croyant au bout de leurs peines, certains équipages ont fait naufrage dans l'entrée du port. C'est à l'entrée de ce port que la tartane agathoise *Saint-Vincent*, va naufrager. Le capitaine Esquot et son équipage, se trouvant à l'embouchure du Tech lorsqu'une tempête se lève, sont obligés d'aller se réfugier à Port-Vendres. Ils parviennent à rentrer dans le port et jettent l'ancre au niveau du fanal (cf. carte ci-après) "*pour se prévenir du vent*"²¹⁴ *qui le pousse sur les rochers*"²¹⁵ mais "*tous leurs efforts furent inutiles*", l'ancre

²⁰⁹ Employés par les deux capitaines qui déclarent leurs naufrages dans les cotes 3B16/137 et 3B16/141 aux AD66.

²¹⁰ Verbe employé par les capitaines dans les déclarations des cotes 3B16/14, 3B16/61, 3B16/89, 3B16/96, 3B16/154 aux AD66.

²¹¹ 3B16/13 aux AD66.

²¹² 3B26/91 aux AD66.

²¹³ 3B16/61 aux AD66.

²¹⁴ Cet équipage doit faire face à un vent de sud-est qui souffle violemment, la possibilité que ce soit du Marin est importante.

²¹⁵ Cote 3B16/14 aux AD66.

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 sur sa redoute et la redoute de Biarre²¹⁶ qui se trouve quasiment en face. Le passage est étroit et les rochers des deux côtes sont affutés. La redoute de Biarre est, elle aussi, le théâtre de fortunes de mer. La tartane *Saint-Raymond* de Sigean va s'y coincer entre deux rochers. Pourtant, son équipage aura fait tout ce qui était en son pouvoir pour éviter de se fracasser contre cette redoute. Son capitaine déclare *"le vent ayant redoublé et setant rangé de la partie du nord ouest avec une telle force que pour tacher de gagner l'entrée de ce port, il fut obligé de jeter une ancre pour pouvoir se tirer dessus, mais le vent redoublant toujours et layant empêché de pouvoir ce faire, il jetta alors toutes ses autres ancres a la mer pour tacher de garantir son battiment du naufrage"*²¹⁷. Au début de la soirée il se rend compte qu'il ne pourra pas résister à la mer et aux vents plus longtemps et prend le parti, *"pour éviter les risques"*, de se jeter dans la chaloupe avec son équipage. Les hommes sont sauvés, la tartane est, elle, fracassée à quelques mètres de ce qui devait être son abri. Le catalan Rivas i Pi est victime de la redoute de Biarre le 15 avril 1778. Il déclare que *"se trouvant a lembouchure de ce port le vent avoit soufflé avec une telle impétuosité quil luy avoit crevé la voile dartimon ce qui l'obligea a jeter deux ancres entre la pointe de la redoutte de Biarre et celle du sieur Gerbal malgré cette precaution la fureur du vent ayant fait chasser ses ancres son battiment fut porte sur les rochers de la pointe de la ditte redoute de Biarre ou il toucha de manière quil fut crevé"*²¹⁸. Là encore il n'y aura aucune mort à déplorer et là encore cette entrée de port sera venue à bout de ce bâtiment, le canari *Saint-Joseph*. Le même scénario se produit lors du naufrage de la tartane sigeanaise *Passe-partout* le matin du 2 février 1785. Ce passage entre la redoute de Biarre et le fanal est donc particulièrement périlleux (cf. carte ci-après). Comme le confirment les plongeurs de l'ARESMAR²¹⁹, 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. Difficile de croire que ces quatre naufrages, en l'espace de trente-sept ans, n'ont pas marqué ce territoire et les mémoires des habitants de cette côte.

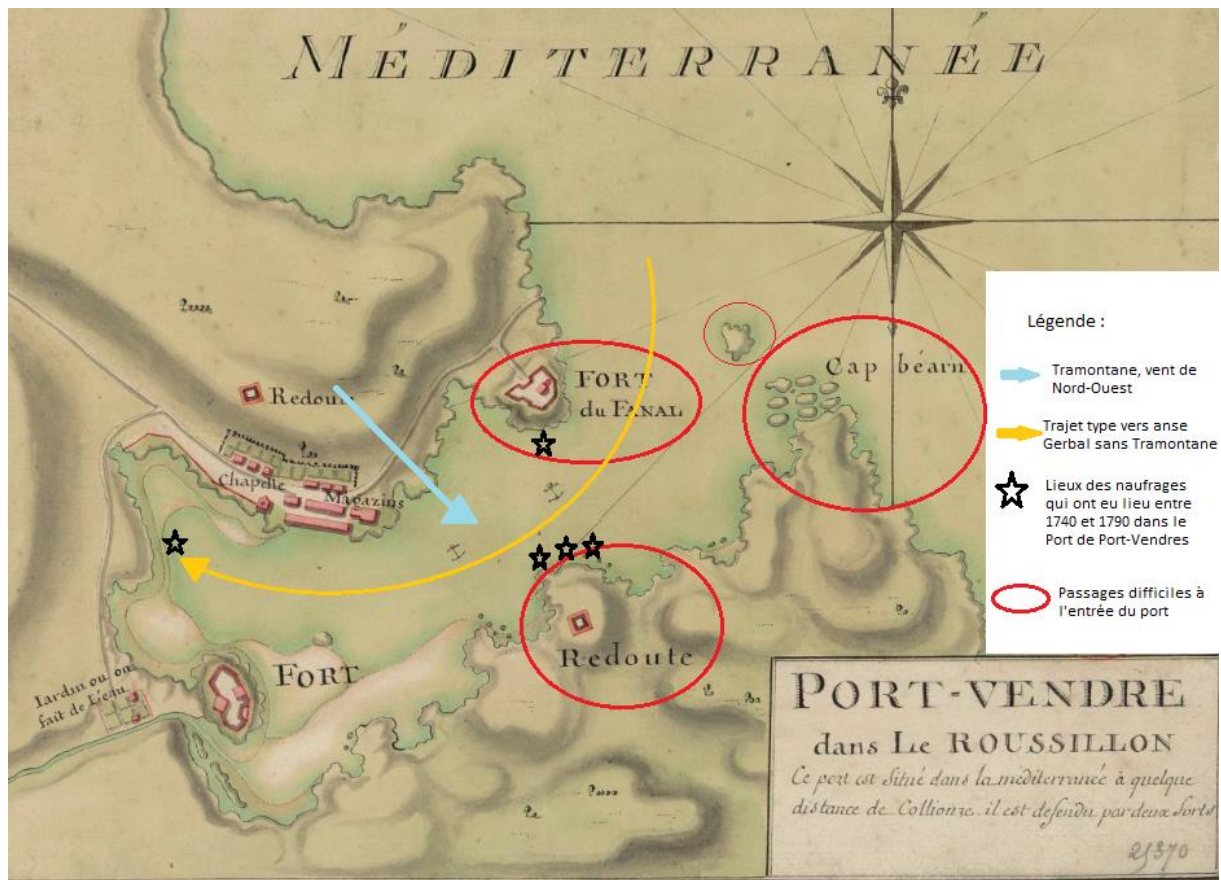
²¹⁶ On trouvera dans les sources différentes orthographes telles que "Biar", "Béar", etc.

²¹⁷ Cote 3B16/89 aux AD66.

²¹⁸ Cote 3B16/96 aux AD66.

²¹⁹ Association pour les Recherches Sous-Marines en Roussillon.

FIGURE 15 NAUFRAGE DANS LE PORT DE PORT- VENDRES²²⁰ DECLARES PAR LES CAPITAINES A L'AMIRAUTE DE COLLIoure EN 1748, 1758, 1776, 1778 ET 1785²²¹.



Le port de Port-Vendres, malgré les va-et-vient des bâtiments, garde les traces des naufrages en son antre ; en témoigne les nombreuses fouilles subaquatiques qui y ont eu lieu. Seule une épave moderne a été retrouvée dans ce port. Celle De Port-Vendres VII contre la redoute de Béar (cf. carte ci-après), elle transportait des céramiques provençales du XVI^e siècle²²². Plusieurs raisons peuvent expliquer cette absence d'épave moderne. La première est que les bâtiments de commerce ou de petit cabotage à l'époque moderne sont rarement chargés de canons. Ils transportent des denrées qui se désagrègent totalement dans l'eau de mer. Le bois est également difficilement conservable dans cette eau salée²²³.

²²⁰ Carte Port Vendres dans le Roussillon, édition 17..., Bibliothèque nationale de France, GED-1355.

²²¹ Au niveau du Fanal : 3B16/14.

Au niveau de la redoute 3B16/89,3B16/96, 3B16/137.

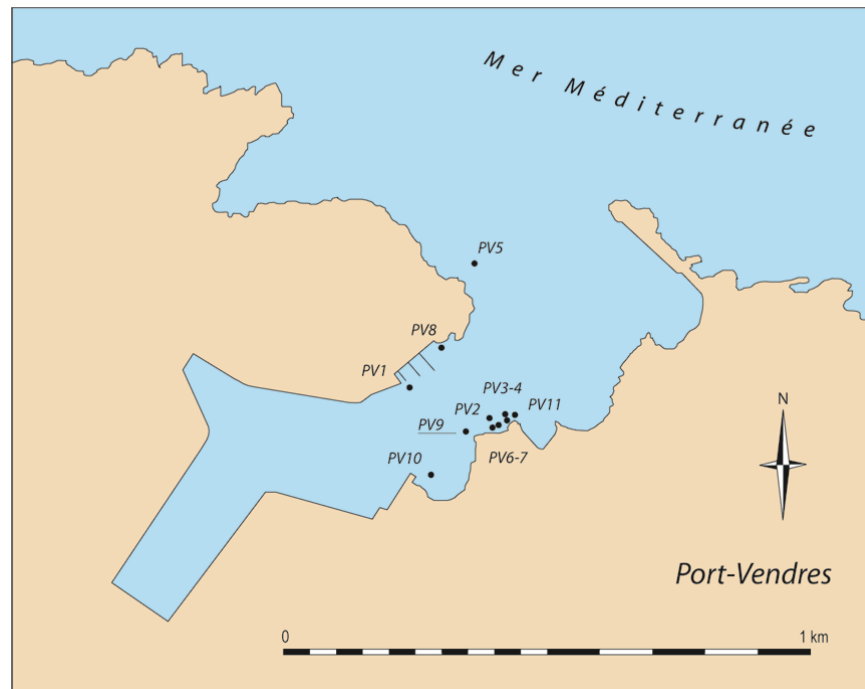
Au niveau de la plage de la Courtade : 3B16/42.

²²² Je remercie ici le DRASSM et Marie-Pierre Jézégou pour m'avoir permis de consulter les archives des rapports de fouilles faits le long des côtes roussillonnaises.

²²³ Il est néanmoins curieux que des amphores de période Moderne n'aient pas été retrouvées dans ce port. Il est vrai que les marchandises et le bois ne se conservent pas mais les bâtiments utilisaient encore des

Néanmoins, les lieux maudits dans les déclarations des naufrages entre 1740 et 1790, apparaissent également grâce aux fouilles archéologiques subaquatiques. La navigation à voile à l'époque Antique, Médiévale ou Moderne, présente des risques relativement similaires. Les dangers liés à la configuration du Port de Port-Vendres traversent les temps, tout comme les vents et les courants.

FIGURE 16 CARTE DE LA REPARTITION DES SITES ET EPAVES DANS LE PORT DE PORT-VENDRES²²⁴.



Un seul bâtiment qui a fait l'objet d'une déclaration de naufrage, a réussi à passer l'entrée du port et à s'approcher au plus près du quai. Le capitaine hollandais, Rienk Sibes, déclare, à l'aide d'un interprète, que *"malgré son activité et sa vigilance a s'eloigner du chemin qui conduisoit dans le port"*. C'est un vent impétueux du sud-est qui empêchera l'équipage de ce bâtiment d'aller l'amarrer sur le quai du Port-Vendres. En quelques minutes son vaisseau se *"fracasse sur la plage de Courtade²²⁵, dans le port tout près du quay²²⁶"*. Si près du but, la nature aura décidé de ne pas laisser ce bâtiment atteindre le quai.

amphores à cette époque. Peut-être l'attention des fouilleurs ne se porte t'elle pas sur cette période, l'attrait pour la période Antique est souvent bien plus fort.

²²⁴ Carte transmise par Michel Salvat de l'ARESMAR, et j'en profite pour l'en remercier.

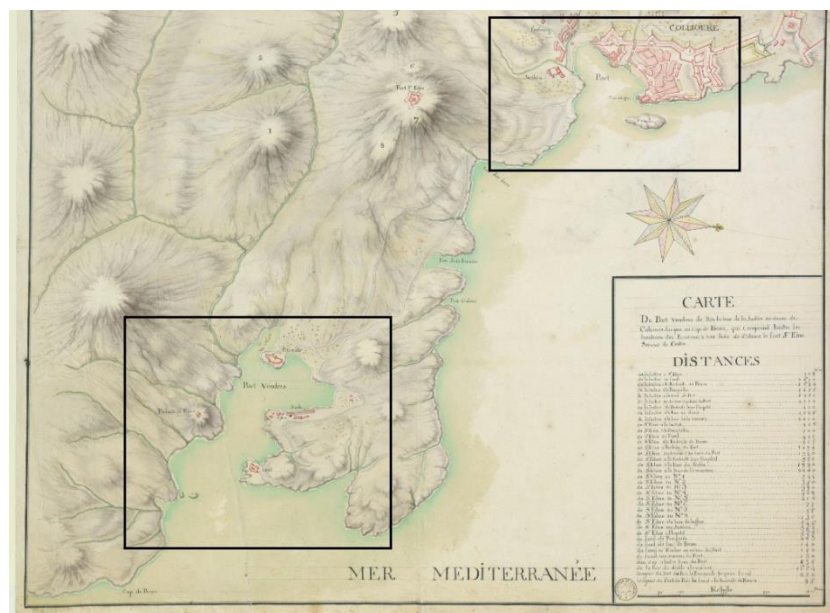
²²⁵ Nous n'avons pas retrouvé l'emplacement exact de la plage de Courtade. La position de l'étoile, signifiant le naufrage de ce bâtiment sur la carte, est donc approximative.

²²⁶ Cote 3B16/42 aux AD66.

Les naufrages qui ont lieu aux abords de Port-Vendres ou dans son port, ont souvent eu la chance d'avoir de l'aide des locaux ou des hommes de mer qui avaient déjà réussi à mettre leurs bâtiments à l'abri. C'est peut-être en cela que le port de Port-Vendres apparaît réellement comme un port-refuge. Le rôle du port de Port-Vendres est donc extrêmement ambivalent. A la fois lieu de refuge dans les mentalités et dans les savoirs qui sont transmis à l'écrit dans les guides ou les portulans, il apparaît comme un lieu maudit pour les rescapés qui ont dû se battre contre les éléments naturels à l'intérieur même de celui-ci. Savoirs, mémoires, souvenirs et transmissions contradictoires se croisent alors.

Port-Vendres étant le plus important port du Roussillon, il éclipse souvent le petit port de Collioure (cf. carte ci-après). Pourtant si l'on en croit Laurent Antoine Volaire, pilote du Roi, "c'est un tres bonport. Il y a un joly quay."²²⁷.

FIGURE 17 LES PORTS DE PORT- VENDRES ET COLLIOURE SUR LA CARTE DU PORT VENDRES DE PUIS LA TOUR DE LA JUSTICE AU DESSUS DE COLLIOURE JUSQUE AU CAP DE BEARN, QUI COMPREND TOUTTES LES HAUTEURS DES ENVIRONS A UNE LIEUE DE DISTANCE, 1787²²⁸



L'entrée dans le port de Collioure est relativement facile puisque, comme on peut le voir sur le plan du port (cf. figure ci-avant et figure ci-après) il est ouvert et les trois écueils

²²⁷ Laurent-Antoine Volaire, *op. cit.*

²²⁸ « Carte du Port Vendres de puis la tour de la justice au dessus de Collioure jusque au cap de Bearn, qui comprend toutes les hauteurs des environs à une lieue de distance, le fort St. Elme servant de centre », 1787. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b71005819/f1.item.r=carte%20collioure.zoom>

(l'île Saint Vincent²²⁹ et les deux rochers au nord) sont bien visibles. Cependant ce port semble être destiné uniquement à l'usage des petits bâtiments, puisque le pilote du Roi écrit également "*les petits batiments qui y abordent, ils sont toujours à l'abry de tout vent.*"²³⁰. On présume que le fond ne permet pas aux bâtiments les plus importants de s'amarrer au quai puisque Henry Michelot écrit "*à parler sainement, cet endroit n'est propre que pour des bateaux, encore est on obligé quelquefois de les tirer à terre*"²³¹. Pour eux, un mouillage est possible devant le port. Néanmoins, cette solution ne semble pas toujours la meilleure puisque mouiller devant le port apparaît quelque peu dangereux. En écrivant "*ce sont des mouillages d'esté, car avec le vent nord. NNE. NE. NNO. La mer est affreuse qui vous jette à la coste.*"²³² Laurent-Antoine Volaire semble d'accord avec Henry Michelot qui écrit "*quoique ce lieu ne soit guiere bon; sur tout avec les vents d'Est & de Nord'est, qui y causent une grosse mer*"²³³. En effet, l'orientation de ce port n'offre pas un abri tel que celui de Port-Vendres. Les vents, les vagues et les courants s'engouffrent facilement dans le port de Collioure. Pour résumer, il est préférable de se réfugier à Port-Vendres si cela est possible. Une tartane naufrage à Collioure le 9 janvier 1740. Son capitaine, Lopez, déclare aux officiers de l'amirauté de Collioure que "*le vent luy manqua tout à coups, et un coup de mer jetta ladite tartanne sur le Roc de St Vincent, à la vue de Collioure où elle se brisa et les marchandises coulèrent à fonds*"²³⁴. Particulièrement escarpé, le Roc de Saint Vincent se trouve devant le port de Collioure (cf. plan du port de Collioure page ci-après). Ce rocher a sûrement été témoin de plus d'un naufrage puisqu'il a fait l'objet de fouilles archéologiques subaquatiques qui ont révélé un nombre important de fragments de céramiques modernes²³⁵. Le rocher qui abrite la chapelle Saint-Vincent apparaît donc comme une zone dangereuse.

²²⁹ Si aujourd'hui la chapelle Saint-Vincent est accessible à pied sec par la jetée, cette dernière formait une île jusqu'au XIXe siècle.

²³⁰ Laurent-Antoine Volaire, *op. cit.*

²³¹ Henry Michelot, *op. cit.*, p.54.

²³² Laurent-Antoine Volaire, *op. cit.*

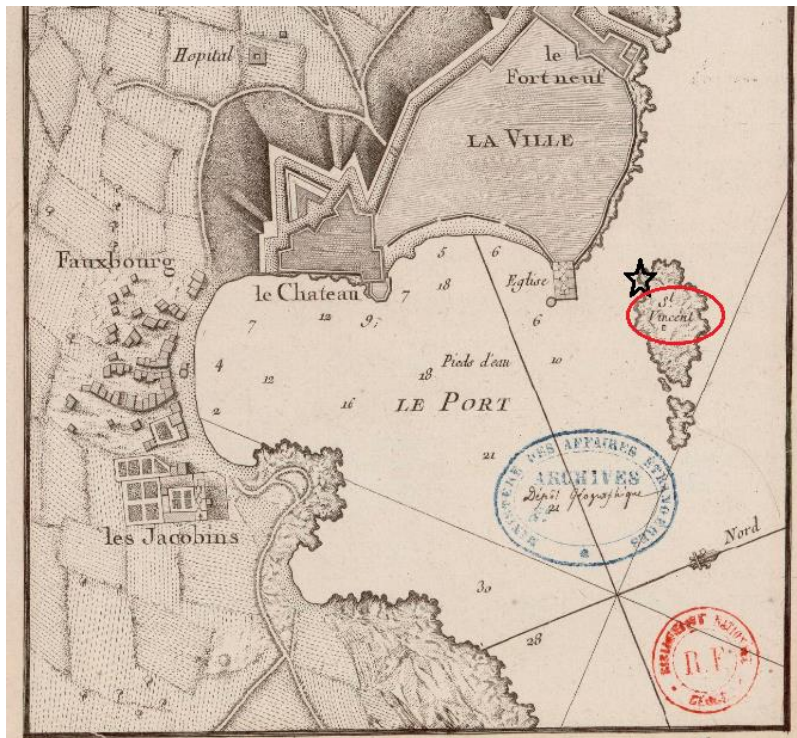
²³³ Henry Michelot, *op. cit.*, p.54

²³⁴ Cote 3B16/1 aux AD66.

²³⁵ Franck Brechon, « Littoral du Languedoc-Roussillon, Port-Vendres - Collioure (Pyrénées-Orientales), Bilan des plongées de repérage, Campagne 2014 ».

FIGURE 18 PLAN DU PORT ET VILLE DE COLLIOURE EN ROUSSILLON EN 1763 PAR BELLIN, JACQUES-NICOLAS (1703-1772).

CARTOGAPHE²³⁶



La côte rocheuse des Albères s'arrête au niveau de la plage du Racou, qui est actuellement sur le territoire de la commune d'Argelès-sur-Mer. Le terme "Racou" signifie, en catalan "le recoin". Il constitue la charnière ; le sable vient, ici, remplacer la roche.

b. La côte sableuse et la dualité de l'ensablement

Paysage très plat, les plages de la côte basse sont de vastes étendues de sable. La côte comprend la Salanque, qui a pour limite sud la rivière de la Têt et pour frontière nord les Corbières ; ainsi que les plages dites de la plaine du Roussillon, c'est-à-dire celles qui sont entre la Têt et la côte rocheuse. Aujourd'hui touché par un tourisme de masse, le patrimoine naturel de cette côte peine à se faire remarquer. Les dunes de sable et les roseaux, encore visibles il y a quelques dizaines d'années, sont remplacés par des boulevards "front de mer" en bitume. Cette côte basse, dont le sable fin s'étend d'Argelès-sur-Mer à Leucate, présente des conditions de navigations très différentes de celles la côte rocheuse. Trente-et-un

²³⁶ « Plan du port et ville de Collioure en Roussillon / [Bellin] », Paris, [s.n.], 1764.
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8592240m/f1.item.r=carte%20collioure.zoom>

bâtiments ont naufragé sur la côte sableuse entre 1746 et 1790. C'est donc deux fois plus que sur la côte rocheuse. Néanmoins, il ne faut pas oublier que la côte sableuse est bien plus longue. Il est difficile de donner une explication logique à la répartition de ces naufrages. Argelès-sur-Mer n'est la terre que de deux naufrages, deux bâtiments qui n'ont pas réussi à atteindre Port-Vendres. La plage de Saint-Cyprien est, elle, le théâtre de cinq naufrages. Canet atteint le record du nombre de naufrage sur son territoire. Douze bâtiments vont se perdre sur son sable. Torreilles n'en réceptionnera que deux et Saint-Laurent sept. Cette répartition semble, contrairement à celle de la côte rocheuse, aléatoire. Il faut tout de même remarquer que le territoire de Canet apparaît comme un lieu maudit, attirant sur sa plage les bâtiments en perdition.

La côte sableuse s'avère être bien moins détaillée dans les guides et les portulans. Ces 30km de côte n'apparaissent que sous quelques lignes dans les ouvrages imprimés. Il faut, de plus, ajouter que le peu de lignes qui lui sont consacrées sont, fréquemment, fausses. Les simplifications sont monnaie courante en ce qui concerne la côte sableuse. René Bougard, dans son *Petit Flambeau*, écrit "*Tout depuis le cap Quiers jusqu'à Narbonne, la cote est Nord & Sud c'est toute terre de moyenne hauteur, & l'on peut mouiller tout le long dicelles*"²³⁷. On soulignera ici la confusion entre les deux côtes, puisque l'une est rocheuse et donc avec des reliefs variables, l'autre étant sableuse et basse. Quant à Henry Michelot, lorsqu'il décrit ce qu'il appelle les "*Plages de Canet*" on peut lire "*Depuis la pointe de Collioure jusqu'au Cap de Leucate, il y a trois isles plattes, bordées de plages ; de l'autre côté desquelles sont de grands étangs, qui ont presque une lieuë de large en certains endroits*"²³⁸. D'après sa propre définition une île est "*une terre environnée de tous côtez par la mer*"²³⁹. Or aucune île ne se trouve devant les côtes roussillonnaises. On devine que le pilote hauturier sur les galères du Roi ne s'est pas attardé sur ces côtes et a cru que les plages de sable, encerclées par les étangs, formaient des îles détachées de la terre ferme. Ces deux 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*

²³⁷ René Bougard, *op. cit.*, p.300.

²³⁸ Henry Michelot, *op. cit.*, p.54.

²³⁹ *Ibidem*. dans sa préface.

pourquoi on y mouille que par nécessité."²⁴⁰. Cet avis est confirmé par les officiers de l'amirauté de Collioure dans une lettre adressée, en 1766, à l'amiral de France, "*Que si quelque fois quelques-uns viennent charger ou décharger des marchandises sur les plages de Collioure, St-Laurent, où Canet ce n'est que dans le beau temps, et bien souvent encore doivent'ils mouiller au Port-Vendres*"²⁴¹. 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 et les tartanes roussillonnaises pratiquent cette côte quotidiennement. Ce qui est d'ailleurs confirmé par les officiers de l'amirauté de Collioure lorsqu'ils expliquent, dans une lettre à l'amiral de France, que l'établissement de signaux ailleurs qu'à Port-Vendres ne serait pas judicieux : "*Les feux qu'on voudroit établir pour signaux sur le reste de la Côte où sur les plages pourroint être trompeurs, a ce que nous croyons, puisque les navigateurs avec des gros bâtiments en évitent les approches et prènnent le large pour ne pas être jettés par les courants et les vents impétueux sur les Plages où sur les côtes où ils échouent*"²⁴². Cette côte basse ne présente donc aucun abri pour les bâtiments importants qui sont alors à la merci des éléments naturels.

Actuellement, le deuxième poste climatologique sur le littoral du département des Pyrénées-Orientales se trouve sur le port de Saint-Cyprien. Situé sur la côte basse, ce poste est donc éloigné de tous reliefs. Tous les ports de la côte sableuse sont bien dégagés. La proportion de vents faibles ou calme est relativement basse, seulement 21,8%²⁴³ des jours sur un an. Et les vents sont, en ce qui concerne les directions, mieux répartis étant donné que l'influence du relief est bien moins déterminante que pour le cap Béar. Cependant, malgré des écarts moins importants, les vents de secteurs ouest à nord et est-sud-est à sud-est sont encore dominants. La Tramontane représente 51,6% de jours de vent observés. Les vents d'est-sud-est qui proviennent de la mer sont relativement forts mais réguliers. Les vents du sud, sont différents. Ils soufflent par rafales en se rabattant sur la plaine du Roussillon après avoir traversé la chaîne des Albères. Les côtes roussillonnaises, sont donc

²⁴⁰ René Bougard, *op. cit.*, p. 300.

²⁴¹ AD66 cote 3B6.

²⁴² AD66 cote 3B6.

²⁴³ Les données utilisées sont tirées du mémoire de maîtrise de Marie Hélène Mony. Pour Saint-Cyprien elles sont établies sur une période de 8 ans, de 1972 à 1980.

dominées par deux types de vents : les vents de nord-ouest à ouest, principalement la tramontane, et ceux du sud-est à l'est qui sont le plus souvent du marin. Ces deux vents demandent des attentions particulières pour les gens de mer. "*Le vent de sud-est est un vent chaud et humide, généralement accompagné de pluie et d'un temps bouché. Il soulève une mer forte, donne naissance à des courants locaux qui, ajoutés à la mauvaise visibilité peuvent être dangereux pour la navigation*"²⁴⁴. Cette description ne doit pas être vue comme négative. La côte roussillonnaise est, effectivement, une côte ventée, avec des courants forts et de brusques changements de temps. Cependant il ne faut pas oublier que les vents et les courants sont nécessaires à la navigation à voile. Par un calme plat, aucune navigation n'est possible. Ce qui peut faire apparaître les abords du Roussillon comme périlleux peut également être vu comme une véritable chance pour les gens de mer. Tout comme les caps de la côte rocheuse, les vents et les courants peuvent aussi bien être des dangers que des aubaines. Ne pas prendre en compte ces ambivalences dans une étude des naufrages le long des côtes roussillonnaises serait rester aveugle à l'essence même de la navigation à voile.

Le rôle de la côte basse dans les naufrages est important. Elle ne permet pas une bonne visibilité et lorsque le temps se couvre ou que la nuit tombe, la voir devient très difficile. 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*"²⁴⁵. La côte sableuse est plate, quelques nuages suffisent à la faire disparaître. 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 déclarations des capitaines. Cependant, le capitaine du chebec barbaresque, qui naufrage sur la plage de Saint-Laurent en décembre 1764, semble posséder une "*lunete d'aproche*"²⁴⁶. Ce qui s'apparente à une longue-vue et lui permet de discerner la côte depuis la mer. Le brouillard l'empêchera de voir cette côte basse et le fera naufrager. C'est donc, ici, la morphologie côtière qui devient un danger pour la navigation.

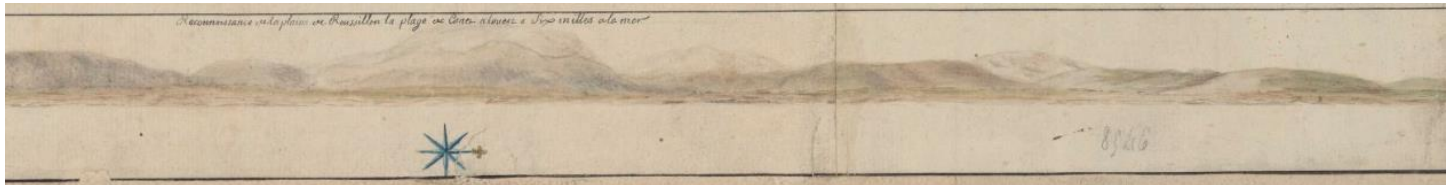
²⁴⁴ France. Service hydrographique et océanographique de la marine, *Instructions nautiques. D2-1, France (côte sud) de la frontière espagnole au cap de l'Aigle*, Brest, France, EPSHOM, 1991, 18+315; 31; 8 p. cité par Annick Chele, "Les naufragés sur la côte du Roussillon au XVIIIe siècle" in Anne Blanchard, Henri Michel, Élie Pélaquier[et al.], *Météorologie et catastrophes naturelles dans la France méridionale à l'époque moderne*, Montpellier, Université Paul-Valéry, 1993.

²⁴⁵ Cote 3B16/42 aux AD66.

²⁴⁶ Cote 3B16/56 aux AD66.

Elle participe à la réputation de la côte sableuse qui est transmise par les guides et les portulans, mais sûrement également à l'oral, qui en fait une côte à éviter.

FIGURE 19 RECONNOISSANCE DE LA PLAINE DE ROUSSILLON LA PLAGE DE CANET A SIX MILLES A LA MER²⁴⁷



Il faut également souligner le caractère extrêmement variable des hauteurs de fond aux abords de cette côte. Les fonds sableux et les déplacements de sédiments dus, en partie, aux embouchures du Tech, du Réart, de la Têt et de l'Agly rendent les eaux peu profondes et ne facilitent pas l'approche des côtes pour les bâtiments. De plus, les étangs côtiers de Salses et de Saint-Nazaire se situent derrière le cordon littoral et communiquent avec la mer. Les chenaux, ou graus, déplacent également des sédiments en plus de modifier les courants en fonction du temps qu'il fait (cf. carte ci-après). Les instruments utilisés par les gens de mer au XVIII^e siècle ne permettant pas de préciser exactement la hauteur des fonds, il n'était pas recommandé de s'approcher de ces côtes. Ajoutons-le fait que la Têt, l'Agly et le Tech sont trois fleuves côtiers de régime torrentiel. Ils peuvent entrer en crues puissantes qui font évoluer leurs tracés et modifient les courants et les conditions de navigation aux abords des graus et des embouchures²⁴⁸. Lors des tempêtes avec de grosses pluies, ces fleuves côtiers débordent et, en plus de mettre en difficultés les bateaux qui sont poussés à la côte, ils compliquent l'accès aux lieux des naufrages pour une possible aide. L'étang de Saint-Nazaire/Canet se développe sur la frange littorale. Il est alimenté par le Réart, fleuve côtier de régime torrentiel également, et par le petit cours d'eau l'Agulla de la mar. Son embouchure est le lieu des naufrages de la tartane *Notre-Dame-de-la-Piété* en janvier 1778²⁴⁹ et du brigantin le *Porto* en janvier 1787²⁵⁰. C'est deux naufrages ont lieu durant une

²⁴⁷ « 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 », *op. cit.*

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8494258p/f1.item.r=carte%20cotes%20roussillon.zoom>

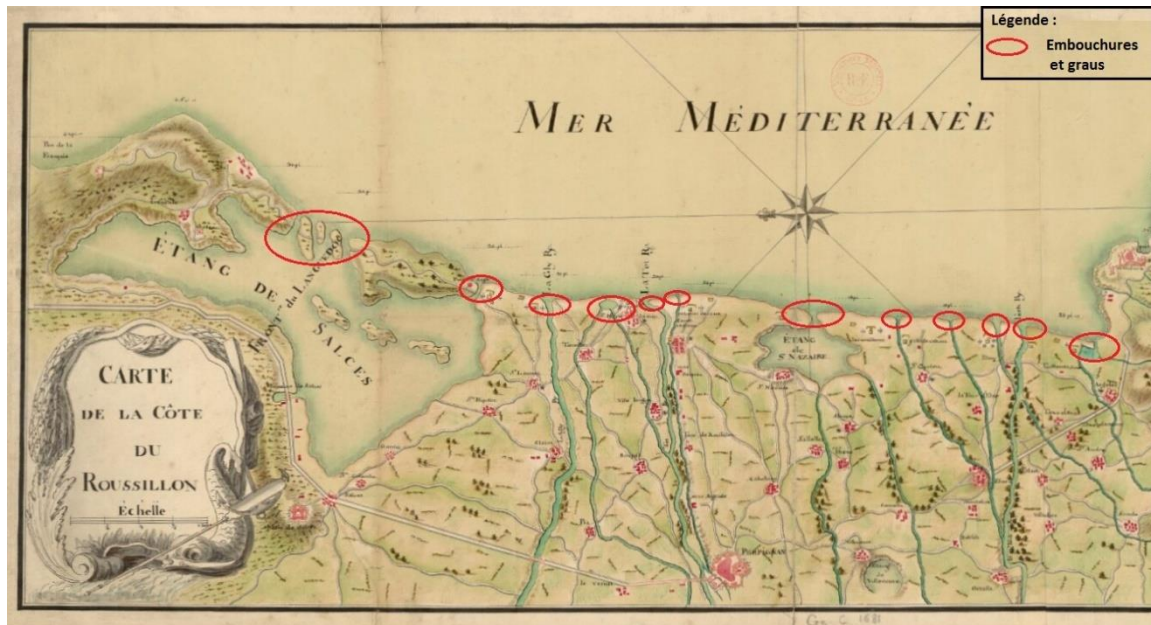
²⁴⁸ Voir annexes page 252 carte de l'emprise des zones inondables par débordement de cours d'eau et par submersion marine dans le département des Pyrénées Orientales.

²⁴⁹ Cote 3B16/91 aux AD66.

²⁵⁰ Cote 3B16/147 aux AD66.

importante tempête et les déclarations des capitaines signalent de grosses pluies. Les nombreux graus et embouchures le long de la côte sableuse roussillonnaise, représentent des pièges pour les gens de mer au XVIII^e siècle.

FIGURE 20 EMOUCHURES DES RIVIERES ET GRAUS DES ETANGS SUR LA CARTE DE LA COTE DU ROUSSILLON, VERS 1700²⁵¹.



Les gens de mer ont donc affaire à une côte basse mais également sableuse. Les fonds aux abords de cette côte sont à l'origine de difficultés pour les équipages qui s'en approchent. Le capitaine Jean Ganne et son équipage en font l'expérience à bord du navire le *Saint-Michel*. Devant les officiers de l'amirauté, le capitaine déclare que "*les grandes vagues le pousse a l'endroit ou il échoue distant de la cote d'environ cent quatre vingt toises*"²⁵²/²⁵³. C'est un banc de sable que rencontre ce navire et qui l'immobilise devant Canet la nuit du 15 janvier 1787. Le lendemain, poussés par la même tempête, le Capitaine Tassart et son équipage vont rencontrer les mêmes difficultés devant Argelès cette fois-ci. Tassart explique, dans sa déclaration, que "*la mer avoit fait poussé le batiment sur un banc de sable*" et "*que les coups terribles que le batiment donner en tapant sur ledit banc de sable et les coups de la mer le firent crever et entrouvrirent en different endroits*"²⁵⁴. Les sédiments qui

²⁵¹ « Carte de la côte du Roussillon », [s.n.][s.n.], 17.., <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b53027806z/f1.item.r=carte%20cotes%20roussillon.zoom>

²⁵² Ce qui équivaut à peu près à 350 mètres.

²⁵³ Cote 3B16/145 aux AD66.

²⁵⁴ Cote 3B16/146 aux AD66.

sont déplacés par les embouchures, les courants et les vagues forment des bancs de sables fins tout le long de la côte. Ces dynamiques et formations sont impossibles à cartographier car extrêmement changeantes. Les limites d'une représentation fixe telle que la carte apparaissent ici. Les gens de mer ne peuvent alors compter que sur un savoir tacite. 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.

Les fonds sableux semblent également poser un problème pour l'ancrage. Deux capitaines mentionnent les mêmes difficultés. Le hollandais peter Wybrantz fait naufrage sur la plage de Torreilles le soir du 24 février 1750. Il déclare qu'il "*voulut sonder pour jeter l'ancre et n'ayant point trouvé du fond son bâtiment fut poussé sur cette plage*"²⁵⁵. Même expérience pour Thomas Scotti, capitaine de la tartane Notre Dame de la Piété, qui naufrage le 10 janvier 1778. Il explique aux fonctionnaires de l'amirauté qu'il "*jetta les ancres, et n'ayant pas trouvé de la résistance ny du fond, son bâtiment fut poussé*"²⁵⁶. Ces deux déclarations sont surprenantes. Le sable est généralement le meilleur support de mouillage, l'ancre y accroche bien mieux que dans de la vase, des algues ou sur des grandes dalles de pierre. Peut-être est-ce un problème d'ancre. Néanmoins il est difficile de croire qu'une flûte hollandaise de 200 tonneaux utilise la même ancre qu'une tartane napolitaine. Se pencher sur les différents modèles d'ancres utilisées au XVIII^e siècle éclairerait cette question. C'est encore une question d'histoire des techniques qui ne sera pas traitée dans le cadre de cet exercice. Elle sera importante si cette étude se poursuit.

Rien, d'après ce qui vient d'être vu, ne pourrait pousser un équipage à faire le choix de se diriger vers la côte sableuse plutôt que vers Port-Vendres. Pourtant, certains capitaines font le choix de s'y réfugier et d'autres sont soulagés de venir s'ensabler. Le capitaine Maillol majorquin 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 à la pointe du jour se trouve porté jusqu'à la plage de Saint-Laurent*"²⁵⁷. Il remet ensuite la petite voile pour être bien poussé sur le sable pour sauver son bâtiment et son équipage²⁵⁸. Il s'amarre à la plage avec une corde "*pour*

²⁵⁵ Cote 3B16/23 aux AD66.

²⁵⁶ Cote 3B16/91 aux AD66.

²⁵⁷ Cote 3B16/128 aux AD66.

²⁵⁸ "*Il n'eut d'autre ressource pour sauver sa vie et celle de son équipage son bâtiment et une partie de son chargement que de remettre une petite voile pour échouer sur le sable de cette plage*" cote 3B16/128 aux AD66

empêcher que la mer ne le remporta". Le sable de la plage devient alors un véritable refuge, sortant le bâtiment d'une lutte contre les éléments déchainés. Pour le capitaine Pierre Zino et son équipage, en plus d'être un choix, c'est une prière exhaussée. Ce capitaine de pinque génoise déclare devant les officiers de l'amirauté que *"la pluye qui tomboit a sauts le vent impetueux et la mer si fortement agitée quil se vit en même a tout instant de perir et il fut alors heureux après setre recomandé a la misericorde divine de toucher sur le sable de facon que le navire ne peut plus avancer se trouvant a sec"*²⁵⁹. Il rajoute ensuite *"quil est assuré que son navire peut être remorqué tres aisement et remis a la mer"*. En effet, le sable qui est souvent incriminé à travers la présence de bancs de sable, peut également être un amortisseur de choc. 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.

La côte sableuse est donc tout autant ambivalente que la côte rocheuse. Avec ses trente et un naufrages en quarante-quatre ans, elle est témoin de plus d'un naufrage tous les deux ans. Les plages de Saint-Laurent, Saint-Cyprien et tout particulièrement Canet sont des territoires de naufrages. Si les témoins immédiats des drames sont moins présents que sur la côte rocheuse, les communautés, mobilisées pour les différentes étapes du sauvetage des agrès et des marchandises, sont également marquées par ces fortunes de mer.

Impossible alors de parler d'une navigation, au singulier, le long des côtes roussillonnaises tant les conditions naturelles, tout comme les aménagements portuaires, sont différents entre la côte sableuse et la côte Rocheuse. Tout comme il y a plusieurs types de côtes, il y a plusieurs manières de naviguer. Les reliefs, les configurations des ports et des mouillages, la signalisation et les écueils sont à prendre en compte. Du grand cabotage au petit, les zones et les ports fréquentés semblent totalement différents. Peut-être y a-t-il autant de navigations que d'équipages qui passent, ne serait-ce qu'une seule fois, le long des côtes roussillonnaises. Ces naufrages s'inscrivent territorialement. Une géographie des naufrages se dessine alors. Si des territoires de naufrages apparaissent clairement, une mémoire du naufrage existe-t-elle ? Est-elle ancrée dans des savoirs marins tacites ? Le naufrage marque-t-il les mémoires des communautés littorales ?

²⁵⁹ Cote 3B16/158 aux AD66.

3. Représentations et mémoires territoriales du naufrage

Les déclarations de naufrage sont un exercice particulier qui est demandée par l'amirauté aux capitaines. Il s'agit de donner un sens, de construire un récit autour d'un événement dont on connaît déjà la fin. Le capitaine raconte l'accident. Ibn Jubayr, dans sa *Relation de voyage*, se met lui-même en scène affrontant notamment dans une nuit du mois de novembre 1184 une très importante tempête. Dans sa mise en récit il écrit " *Quelle nuit, à blanchir les tresses noires des chevelures!*"²⁶⁰. Tout comme les récits d'un aventurier, les déclarations mettent en scène les acteurs et les actants du naufrage. Rejouée, la scène n'est jamais identique. La reconstitution des drames donne naissance à un récit structuré qui pointe du doigt des responsables. L'environnement, d'une manière ou d'une autre, est toujours l'accusé dans les déclarations. Les capitaines se mettent eux-mêmes en scène, avec leur équipage, dans un récit dont ils ne sont pas les seuls héros. Malgré des luttes acharnées, l'environnement et sa force submergent les équipages. Ces déclarations mettent finalement en scène des hommes vulnérables face à une mer qui les dépasse. Doit-on y voir un rappel à l'ordre, de la part des marins qui ont subi la colère des éléments, aux marins qui n'ont, eux, pas encore connu les tempêtes ? Le naufrage, en lui-même, est un rappel à l'ordre. Les mémoires des naufrages se transmettent. Elles circulent sous une forme de savoir tacite, imperceptible pour l'historien, ou bien à travers les recommandations des portulans et des guides. Eviter la côte basse et sableuse du Roussillon apparaît être un conseil fondé, les naufragés en témoignent.

Mais les capitaines naufragés sont, eux même, influencés par un savoir tacite, ou savant, qui joue sur leur perception et la manière dont ils évoquent l'environnement et les territoires. Comment déceler alors les influences des capitaines de l'influence qu'ils peuvent eux-mêmes avoir sur la construction, ou la reconstruction, de cette mémoire? C'est un fait avéré, les déclarations de naufrage sont biaisées. Minimisant les erreurs humaines, les capitaines et les équipages insistent sur la violence de l'environnement. Néanmoins, les termes employés renvoient à des expériences vécues et à un imaginaire collectif de la tempête. Comment déterminer le vrai du faux ? Mais cela a-t-il réellement tant

²⁶⁰ Muḥammad ibn Aḥmad Ibn Ḡubayr et Mohammed ibn Djoubair, *Voyage en Sicile de Mohammed-Ebn-Djobair de Valence sous le règne de Guillaume le Bon,...* Texte arabe suivi d'une traduction et de notes, par M. Amari, trad. Michele Amari, Paris, Impr. royale, 1846.

d'importance ? Le simple fait que les capitaines évoquent presque systématiquement des éléments déchainés est révélateur. Tout comme certains territoires, la tempête est liée au naufrage. La reconstruction de l'événement qui se fait lors d'une déclaration participe à la construction d'une représentation collective du naufrage et à l'émergence de "lieux maudits" pour la navigation.

Les lieux de naufrage marquent donc les esprits et les savoirs tacites des gens de mer. Si pour les équipages le naufrage est souvenir de mer, il devient souvenir de terre pour les hommes de la côte. Touchant un littoral, un territoire, une communauté villageoise, ces événements s'inscrivent spatialement dans les mémoires. Les naufrages peuvent donc être saisis à travers *"le territoire humain qui en a gradé les traces, les institutions qui les ont pris en compte, les systèmes de communication qui les ont diffusés et les théories qui les ont interprétés"*²⁶¹. Les récits de naufrage, comme les témoignages de rescapés de la fureur de l'environnement, dont les déclarations des capitaines sont une des formes, participent à la création de cette mémoire de la fortune de mer. Il faut, en plus, considérer les témoins potentiels qui ont assisté au drame et le raconteront à qui veut bien l'entendre autour d'eux. Les naufrages donnent lieu à des accidents violents, des scènes impressionnantes, capables de marquer les esprits d'images et de bruits effroyables. A cela, il faut ajouter les contacts que les naufragés, de toutes nationalités, entretiennent avec les communautés lors des jours qui vont suivre le naufrage ou lors du sauvetage des marchandises ou des agrès. Toutes ces connections participent à la transmission d'une expérience qui se transforme, par la suite, en mémoire collective. Pourrions-nous parler ici d'une histoire globale localisée ? Le naufrage apparaît comme un événement carrefour créant des connections imprévues entre des hommes, des administrations et des sociétés. Les conséquences de ces fortunes de mer sont multiples et imbriquées. Si les naufrages roussillonnais au XVIII^e siècle peuvent paraître anecdotiques avec le recul de plus de deux siècles, ils ne l'étaient pas pour les contemporains. Pour les rescapés de ces fortunes de mer, tout comme les hommes du littoral qui ont été affectés par ces drames, et leurs conséquences, pendant plusieurs jours si ce n'est plusieurs mois, le naufrage est un souvenir vivace et marquant. Les naufrages laissent alors les traces, sur un territoire progressivement approprié par les hommes, de l'emprise d'un environnement incontrôlable. Si ces traces, ces mémoires et ces mentalités

²⁶¹ Grégory Quenet, *op. cit.*, p.66.

sont de l'ordre de l'insaisissable pour l'historien, elles méritent tous de même d'être évoquées. Les habitants des petits villages non loin des rivages sur les côtes roussillonnaises sont oubliés. Leurs paroles, leurs ressentis, leurs peurs se sont tus depuis longtemps. C'est à l'historien de faire entendre ce qui n'est plus. Ces hommes et ces femmes vivaient avec la mer. S'il reste peu de traces de cette relation à l'environnement, elle n'est pas pour autant inexistante.

Les tempêtes et les naufrages, en tant qu'événements, peuvent également être relégués, par les systèmes d'informations en place au XVIII^e siècle, bien au-delà des communautés qu'ils touchent directement. Le naufrage devient un fait divers, spectaculaire faisant l'objet d'article dans les gazettes. Cette énième mise en récit de l'événement est souvent marquée par les images collectives, tout en participant à leurs constructions. *Le Courrier d'Avignon*, daté du 16 février 1740²⁶², relate par exemple les difficultés rencontrées par une dizaine de bâtiment au large de Sète suite à une tempête "*si furieuse*". Une page entière est consacrée au récit détaillé de ces naufrages²⁶³. Les derniers mots de cet article sont "*suivant le sentiment des marins, on a jamais vû la Mer si courroucée & une tempête aussi violente*". La violence de l'environnement est donc, encore une fois, particulièrement ciblée et semble intrinsèque au naufrage. Dans un registre plus artistique, la peinture est également une forme de reconstruction des fortunes de mer qui permet d'en saisir les images collectives. Les représentations romantiques (cf. L'œuvre de Claude-Joseph Vernet ci-après) des tempêtes et des naufrages en peinture sont particulièrement en vogue à la fin du XVIII^e siècle. Ces œuvres sont d'autres traces de cette fascination et de cette peur de la démesure et des colères de la mer. Si cette peinture, associant le naufrage à la tempête, tarde à se développer en France, elle apparaît dès le XVII^e siècle en Hollande²⁶⁴ et en Italie²⁶⁵. Si la peinture marine est fortement apparentée à un courant artistique, elle peut également être considérée comme révélatrice d'images collectives dépassant les territoires directement touchés par les naufrages.

²⁶² <http://www.gazettes18e.fr/courrier-avignon/annee/1740/page/17372/zoom/0.5>.

²⁶³ Une photo de la page se trouve en annexe page 257.

²⁶⁴ Le peintre hollandais Hendrick Cornelisz Vroom (1566-1640) en est l'initiateur et représente son propre naufrage sur son premier tableau. Le naufrage devient alors l'élément fondateur de l'art maritime hollandais. Son fils Cornelis (1591-1661), Claez (1580-1633), Verbeeck (1590-1637), et Willaertz (1603-1669) sont ses continuateurs.

²⁶⁵ À partir de la première moitié du XVII^e siècle, une école génoise produit, dans l'esprit du baroque, naufrages et tempêtes. Plusieurs ateliers se créent : celui de Tassi d'abord, puis de Tavella et de Mulier.

FIGURE 21 CLAUDE-JOSEPH VERNET, *VUE DU PORT DE SETE*, 1757, HUILE SUR TOILE 165 X 263 CM, MUSEE DE LA MARINE, PARIS



C'est donc une forme de boucle qui s'articule autour des mémoires et des territoires et qui a pour acteurs : les gens de mer, leur mer, les communautés littorales et leurs terres. L'environnement est ici créateur de mémoires ancrées dans les esprits des villages côtiers²⁶⁶. Les ex-votos marins, les épitaphes et les cénotaphes conservés dans la chapelle Notre-Dame des Auzils à Gruissan, ou encore les cimetières marins tel que celui de Sète, témoignent d'une culture mortuaire propre aux communautés littorales. La mer prend des hommes d'ici et d'ailleurs, les communautés en gardent des traces. Bernard Cousin voit les ex-votos comme des témoignages forts des risques, des peurs, des souffrances et des délivrances que l'homme a rencontré face à la mer²⁶⁷. Renvoyant ainsi les communautés à leurs propres vulnérabilités. Cette mémoire du naufrage n'est-elle pas une manière, pour les communautés littorales, de prendre place dans ce milieu encore peu anthropisé au XVIII^e siècle qu'est le littoral ? Les récits de naufrages ne peuvent-ils pas être vus comme véhiculant une forme de prise de conscience collective des risques ? La tempête, événement naturel, devient, à travers les déclarations de naufrage des capitaines, un objet de discours²⁶⁸. De phénomène physique elle devient fait social.

²⁶⁶ Dominique-Marie Lavedrine, *Les « ex-voto » marins du Roussillon*, Paris, France, , 1976.

²⁶⁷ Bernard Cousin, " De la représentation à la conjuration des risques. Les ex-votos marins" in Bernard Cousin, *Les sociétés méditerranéennes face au risque : représentations*, Le Caire, Institut français d'archéologie orientale, 2010, (« Bibliothèque générale », 36).

²⁶⁸ Introduction de Grégory Quenet, *op. cit.*

B. LES FACTEURS METEOROLOGIQUES, GEOMORPHOLOGIQUES, HUMAINS ET MATERIELS DES FORTUNES DE MER ENTRE 1740 ET 1790

"La capacité historique à penser des situations que les individus ressentent comme événement"²⁶⁹. Le choc de l'événement passe par la mise en récit. Pour certains événements cette mise en récit est le fruit du travail de l'historien, cependant l'historien ne fait pas, systématiquement, l'événement. Le passage d'une expérience vécue à un écrit ou une histoire racontée, se fait, lors d'un naufrage au XVIII^e siècle, presque au moment où les premiers rescapés touchent terre. Cette mise en récit est, non seulement le produit de l'administration étatique, à travers les déclarations de naufrage faites aux amirautés, mais également le fruit de transmissions orales autour de sociabilités qui se créent ou déjà existantes.

Mais L'événement, en lui-même, doit également être perçu au travers d'un avant et d'un après. Son avant est une vague prise en travers, un coup de vent un peu trop impétueux, un mât qui casse, une erreur de calcul de distance à la côte. Son avant est fait d'événements pluriels, chaque fois différents. Chaque naufrage est le résultat de causes²⁷⁰. Néanmoins ce terme est complexe et nécessite des éclaircissements²⁷¹. "*Plutôt que de cause il conviendrait ici de parler de conditions, : elles ne déterminent pas, au sens strict, l'événement ou la situation, elles ne le rendent pas inéluctable, et cependant on peut penser que sans elles il ne se serait pas produit*"²⁷², Les conditions qui concourent aux naufrages peuvent être humaines, matérielles ou bien naturelles. Les difficultés rencontrées par les gens de mer lors des naufrages, pouvant durer jusqu'à plusieurs jours, sont révélatrices des interactions entre les hommes et l'environnement. Le naufrage côtier est une frontière entre la terre et la mer, entre l'homme et la nature, entre la vie et la mort. Cet événement est point de collision. Pouvant s'étendre sur la durée, il est la rencontre, plus ou moins violente, entre une embarcation et la côte. Saisir cette rencontre passe, au préalable, par la

²⁶⁹ Arlette Farge, « Penser et définir l'événement en histoire », *Terrain. Anthropologie & sciences humaines*, mars 2002, p. 67-78.

²⁷⁰ "Tout ce qu'on nome cause d'un effet constitue les conditions de l'arrivée de l'effet". Paul Lacombe, *De l'Histoire considérée comme science*, Paris, France, Hachette, 1898, viii+420 p., p. 251.

²⁷¹ "Pour comprendre ce que disent les historiens quand ils parlent de causes, quelques distinctions sont nécessaires, car il y a cause et cause." Antoine Prost, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, France, Éd. Points, DL 2014, 2010, 370 p., p. 170.

²⁷² *Ibidem.*, p. 171. Cette phrase correspond parfaitement à ce que cette étude entend par les conditions, les facteurs déclencheurs ou les causes des naufrages.

compréhension des différents facteurs qui ont permis et causé l'événement. Tout événement ne peut être compris sans une analyse du contexte, des conditions qui ont été nécessaires à sa réalisation. Saisir les facteurs qui concourent aux naufrages est donc particulièrement important. Cela permet la compréhension de l'événement naufrage dans un temps long. L'aspect structurant des naufrages pour les techniques de navigation et les modes de fonctionnements des sociétés littorales, ne peut être évalué sans une analyse précise des conditions de naufrage le long des côtes roussillonnaises.

Les naufrages répertoriés révèlent des similitudes. Le caractère répétitif des naufrages dans le temps et dans l'espace peut en faire un phénomène sériel. Sans tomber exclusivement dans des généralisations, sans oublier le caractère aléatoire de cet événement, on peut, avec de nombreuses précautions, mettre en lumière des récurrences dans les naufrages le long des côtes roussillonnaises. Sauf cas extraordinaire, les circonstances des naufrages sont liées aux conditions météorologiques et saisonnières, géographiques et géomorphologiques mais également, dans certains des cas, à des facteurs humains ou matériels. Cette répartition en différentes catégories de circonstances ne doit pas effacer l'essentiel : le naufrage est souvent le résultat de la combinaison de plusieurs conditions défavorables qui s'articulent entre elles. Il s'agit ici de saisir des vulnérabilités. Aléas prévisibles ? Accidents évitables ? Comprendre quels facteurs sont réunis, le plus fréquemment, lors des naufrages permet alors de saisir les articulations faites entre l'homme, le matériel et le naturel.

*"Morceau de temps, l'événement est encore un créateur : il crée du temps qui suit son accomplissement, il crée des relations et des interactions [...], il crée du langage, du discours"*²⁷³. Il crée aussi des archives. Pour cette partie nous nous appuyerons sur différentes sources. La plupart seront issues des fonds des archives départementales des Pyrénées-Orientales. Quarante-trois naufrages, quarante-six avaries et vingt-huit jets en mer y sont recensés entre 1740 et 1790. Malgré une concentration sur les sources roussillonnaises, un échantillon aléatoire des naufrages qui ont eu lieu sur les côtes languedociennes pourra être mobilisé. Ce sont trente-et-un cas, s'étalant de 1738 à 1795, dans la série C et la sous-série 4B, fond de l'amirauté de Sète, des archives départementales de l'Hérault. Concernant les naufrages le long des côtes roussillonnaises, l'enquête Chardon

²⁷³ Arlette Farge, *op. cit.*

sera également mobilisée. Dans le cadre de cette enquête les officiers de l'amirauté ne déclarent que quatre naufrages entre 1775 et fin 1784. Deux apparaissent dans la sous-série 3B, deux autres n'ont laissé aucune trace aux archives départementales des Pyrénées-Orientales. Nos sources sont donc biaisées, peut-être a-t-on perdu les procédures concernant ces deux naufrages, peut-être n'ont-ils pas fait l'objet de procédures ? Il faut également remarquer que l'enquête Chardon²⁷⁴ présente elle aussi des biais. Deux naufrages ont fait l'objet de déclarations à l'amirauté de Collioure durant ces dix ans et ne sont pas mentionnés dans cette enquête (cf. tableau ci-après).

FIGURE 22 NAUFRAGES AYANT EU LIEU SUR LES COTES SOUS LA JURIDICTION DE L'AMIRAUDE DE COLLIOURE ENTRE 1775 ET 1784.
SOURCES : ENQUETES CHARDONS ET FOND 3B AUX AD66.

BATIMENTS TYPES ET NOMS	DATE DU NAUFRAGE	LIEU DU NAUFRAGE	SOURCES
TARTANE SAINT-RAYMOND	30 NOVEMBRE 1776	PORT-VENDRES	CHARDON AD66 : 3B16/89
TARTANE NOTRE-DAME-DE-LA-PIETE	14 JANVIER 1778	CANET	CHARDON AD66 : 3B16/91
CANARI SAINT-JOSEPH	15 AVRIL 1778	PORT-VENDRES	AD66 : 3B16/96
POLACRE NOTRE-DAME-LES-CARMES	4 JUILLET 1780	BANYULS	CHARDON
CHEBEC NOTRE-DAME-DE-CONCEPTION	27 DECEMBRE 1783	SAINT-LAURENT	AD66 : 3B16/128
PETIT BATIMENT ESPAGNOL	15 JANVIER 1784	PORT-VENDRES	CHARDON

Les quarante-trois naufrages recensés entre 1740 et 1790 le long des côtes roussillonnaises, ne sont pas les seuls à avoir eu lieu. Néanmoins ils sont les seuls dont l'histoire a gardé des preuves. Le nombre de naufrages est un ordre de grandeur à minima. Si les naufrages sont rarement inventés, ils sont souvent oubliés. En effet, les bateaux de faible tonnage échoués ou les naufrages avec peu de dégâts humains ou matériels, ne sont pas systématiquement mentionnés par les sources. Les sources utilisées sont faites de biais et de silences. Si, faire parler les sources relève du travail de l'historien, en appuyer leurs silences l'est aussi. Cette étude n'est pas et ne peut pas être exhaustive.

Les naufrages étudiés dans ce mémoire sont des naufrages côtiers. Ils ne concernent que les embarcations qui ont naufragé le long de côtes. Les bâtiments qui ont naufragé corps

²⁷⁴ Sylviane Llinares, « De Brest à Bayonne : L'enquête Chardon dans les ports français à la fin de l'Ancien Régime », PUPS, 2010, p. 11.

et biens en pleine mer ne sont pas abordés. C'est un choix dicté par les sources disponibles aux archives départementales des Pyrénées-Orientales. Dans le fond de l'amirauté de Collioure, il est fait mention des bâtiments qui ont fait naufrage dans les ports, contre les rochers ou sur les plages roussillonnaises. Loin des moyens dont on dispose actuellement, les fonctionnaires de l'amirauté de Collioure n'avaient pas connaissance des naufrages qui se produisaient au large. Pour recenser ces derniers, il faudrait se tourner vers les assurances ou les marchands qui feraient mention de cargaisons jamais arrivées à bon port. Le temps imparti pour ce mémoire et la dispersion spatiale de ce type de source ne nous ont pas permis de nous y pencher. De plus, ce type de naufrage, qui ne laisse aucun survivant et donc aucun témoignage, ne peut pas être étudié à travers ces circonstances ou ces conditions. Cette étude se penchera donc seulement sur le naufrage comme événement côtier. L'histoire de la navigation à voile révèle l'approche des côtes comme l'un des moments les plus propices aux drames²⁷⁵.

Les facteurs météorologiques et géomorphologiques apparaissent comme l'une des premières conditions des naufrages. Les explications météorologiques, qui semblent évidentes, sont parfois plus complexes. Les analyses de la *Big History* sont à envisager. La traversée d'une comète, le déclenchement d'un séisme ou d'un tsunami, n'importe où sur la terre, peuvent être à l'origine de cette vague un peu plus haute que les autres, de ce coup de vent d'une force extraordinaire, ou de ce courant dont la trajectoire est modifiée²⁷⁶. Cette recherche s'effectuant sur un an, toutes les pistes évoquées ne pourront être traitées. Cette étude se contentera d'une approche zonale, certes insuffisante. Néanmoins, les avancées apportées par la *Big History* ou celle de *l'histoire globale*, ne sont pas écartées, elles sont simplement mises de côté, pour être ensuite étudiées avec le temps que leur complexité demande.

Les changements climatiques sur un temps long sont également à prendre en compte. Ils influent sur la météorologie tout comme sur la morphologie côtière. Le passage de "l'Optimum Médiéval" au "Petit Age Glaciaire" dans le sud de la France est difficile à

²⁷⁵ Alain Cabantous, *op. cit.*, p. 89.

²⁷⁶ Le récent ouvrage de Gillen D'Arcy Wood²⁷⁶ met en évidence l'existence d'un possible lien territorialement distendu entre une cause et ses effets. L'explosion du Tambora en 1816 a bien eu des répercussions économiques, politiques et sociales au niveau mondial durant tout le XIXe siècle. Se pose alors la question de l'échelle à adopter pour étudier l'histoire.

déterminer précisément²⁷⁷. Quoi qu'il en soit à partir du XVI^e siècle, le temps vécu semble se dérégler. C'est en effet le temps des hommes, celui des cultures, qui ne répond plus tout à fait aux logiques climatiques connues. Mais cela reste fait de nuances, de changements s'étalant sur un temps long, difficile à saisir. Les études sur le petit âge glaciaire et les historiens du climat qui les mènent ne s'accordent pas²⁷⁸. Il est difficile pour le sud de la France de mettre en évidence des périodes de refroidissement ou de réchauffement ; encore plus délicat d'en comprendre les conséquences sur les sociétés. Les changements climatiques sont parfois la cause de résurgences d'événements majeurs tels que des tempêtes. La comparaison entre les archives sédimentaires lagunaires et d'autres archives paléo-climatiques indique une augmentation des tempêtes extrêmes pendant le "Petit Age Glaciaire". Cette augmentation est probablement modulée par la dynamique atmosphérique. Laurent Dezileau et Jérôme Castaings supposent que l'augmentation de ces tempêtes intenses est liée au large refroidissement de l'Europe pendant cette période.²⁷⁹ S'il est difficile de saisir les corrélations entre événements climatiques extrêmes et changements climatiques sur le long terme, il est encore plus compliqué d'affirmer, au stade de cette recherche, que les naufrages, étant principalement les faits d'événements météorologiques violents, s'inscrivent dans les logiques météorologiques du "Petit Age Glaciaire". Mais, en élargissant cette recherche, tant territorialement que temporellement, il est possible que les naufrages, et plus généralement les fortunes de mer, puissent être des indicateurs de changements climatiques.

Navigation, météorologie et climat sont intrinsèquement liés. La navigation peut être considérée comme une exposition aux aléas météorologiques ou climatiques. Naviguer c'est, à une ère qui est encore celle du vent et non du moteur, dépendre des conditions météorologiques. Immobiles sans vent et sans courant, en danger si les conditions se dégradent, les gens de mer sont à la merci des conditions environnementales.

²⁷⁷ Jean-Michel Carozza, « Introduction : entre changement global et effets locaux : quel Petit Age Glaciaire dans le sud de la France ? », *Archéologie du Midi médiéval*, vol. 27 / 1, 2009, p. 139-142.

²⁷⁸ Jeremy Desharte conclut son ouvrage en expliquant que le PAG n'est finalement pas si prépondérant que l'on peut le croire. Jérémy Desarthe et Emmanuel Garnier, *Le temps des saisons : climat, événements extrêmes et sociétés dans l'Ouest de la France (XVIe-XIXe siècle)*, Hermann, 2013.

²⁷⁹ Laurent Dezileau et Jérôme Castaings, « Extreme storms during the last 500 years from lagoonal sedimentary archives in Languedoc (SE France) », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, décembre 2014, p. 131-137.

1. "Naufrage par le mauvais temps" : une approche globale de la tempête

*"Le bruit affreux de la tempête
S'approche et gronde avec fureur ;
Il mugit, roule sur ma tête ;
Mon sang se glace de frayeur !"²⁸⁰*

Cette partie s'appuiera sur différentes sources qui ont pu être récoltées aux AD66. Cent-dix-huit fortunes de mer ont fait l'objet d'une déclaration auprès de l'amirauté de Collioure entre 1741 et 1790. Jets en mer, avaries et naufrages seront analysés ensemble et séparément. Cette première analyse sera globale puisqu'elle prendra en compte tous les événements liés à des tempêtes avec ou sans précisions.

a. La tempête sur le banc des accusés

Pour commencer, il s'agit de qualifier clairement les termes utilisés fréquemment dans les sources tels que "tempête" ou "mauvais temps"²⁸¹. Selon Météo France *"une tempête est une zone étendue de vents violents générés aux moyennes latitudes par un système de basses pressions"*²⁸². 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"*. Cette échelle, allant de 0 à 12, permet d'estimer la vitesse moyenne du vent en fonction de l'état de la mer. La force 10 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 relativement précises données par les météorologues, diffèrent quelque peu du sens commun plus répandu. En recherchant "tempête" dans l'encyclopédie libre Wikipédia, on peut lire *"une tempête est un phénomène météorologique violent à large échelle [...] caractérisé par des vents rapides et des précipitations intenses. Elle peut être accompagnée*

²⁸⁰ Cantique "Au secours ! Vierge Marie", Jean Pauc, *Notre-Dame des Auzils: cénotaphes et ex-voto marins à Gruissan*, Portet-sur-Garonne, France, Loubatières, 1993, 89 p., p. 79.

²⁸¹ On trouvera "tourmente" par exemple en 3B16/ 34 aux AD66.

²⁸² <http://www.meteofrance.fr/prevoir-le-temps/phenomenes-meteo/les-tempetes>

d'orages donnant des éclairs et du tonnerre ainsi que de la grêle et des tornades"²⁸³. C'est ce sens-là qui doit être pris en compte en ce qui concerne les sources du XVIII^e siècle. En effet, loin de ne concerner que de fortes rafales, la "tempête" signifie réellement le déchainement conjoint de plusieurs éléments. Elle associe généralement un grand vent, une mer très agitée, et de grosses pluies. Le "mauvais temps"²⁸⁴ apparaît comme un synonyme : les deux termes s'intervertissent dans les sources pour désigner les mêmes conditions météorologiques. La définition que donne le Père Georges Fournier dans son *Hydrographie*, va dans ce sens. Il écrit "*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*"²⁸⁵. "Tempêtes" et "mauvais temps" sont donc des termes globaux. Ils recouvrent différents faits météorologiques qui agissent distinctement ou en lien. Néanmoins, bien que vagues, ces deux termes insistent sur une chose : la violence de l'environnement. Le caractère brutal que peuvent prendre les conditions météorologiques de navigation est, dans certaines sources, très longuement décrit. Il peut également être simplement résumé en un mot : tempête. Ce mot est peut-être l'expression d'une, si ce n'est la plus, grande peur des gens de mer d'hier et d'aujourd'hui²⁸⁶. Ce terme n'est pas neutre. Evoquant un déchainement violent des éléments naturels, il est généralement accompagné par des mots qui transmettent un sentiment d'impuissance. Trempés par la pluie ou les vagues, fouettés par le vent, secoué par les flots, les gens de mer, pris par les tempêtes, gardent un souvenir marquant des épisodes de mauvais temps. Ces combinaisons sont le synonyme d'une association funeste pour les gens de mer. La question du "fait maritime extrême"²⁸⁷ est à se poser. Il est particulièrement difficile, avec des sources écrites datant du XVIII^e siècle²⁸⁸, de mesurer l'ampleur d'un phénomène météorologique. A

²⁸³ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Temp%C3%AAt>

²⁸⁴ On rencontre dans les sources l'expression "gros temps" qui est également synonyme de tempête.

²⁸⁵ Fournier, Georges (1595-1652), *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris : chez Michel Soly, 1643. Quinzième livre, chapitre XVIII. Cote FB-2017 à la BNF..

²⁸⁶ Evidemment, la pièce de Shakespeare, *La tempête*, en est un parfait exemple.

²⁸⁷ Expression employée par Gérard Le Bouëdec dans son article "Les interfaces littorales et maritimes : évolution de la recherche" dans Frédérique Laget, Alexis Vrignon, de recherches en histoire internationale et atlantique Centre[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, (« Enquêtes et documents », 47).

²⁸⁸ L'année consacrée à ce mémoire ne nous à pas permis de mobiliser d'autres traces laissées par l'histoire. On pense ici aux carottages par exemple.

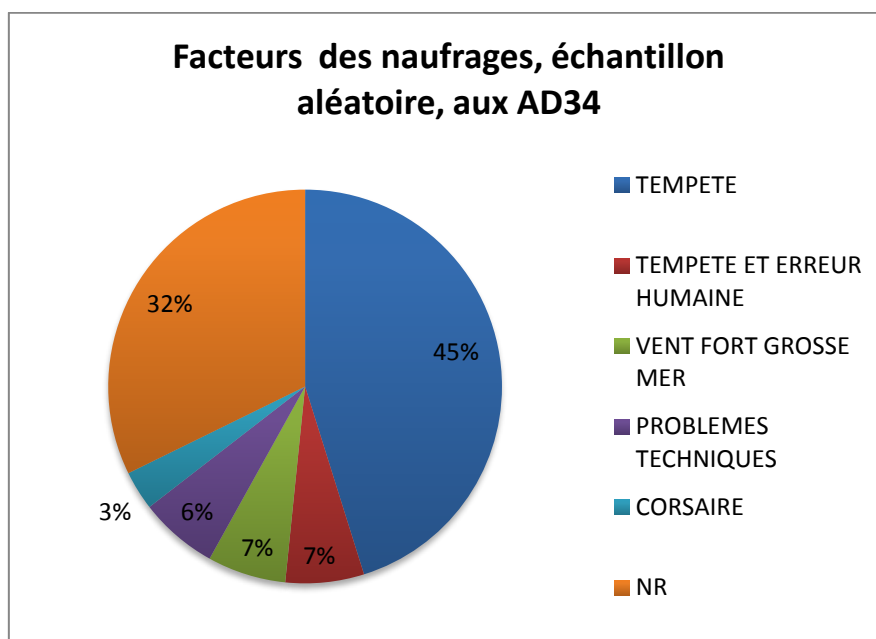
partir de quand peut-il être qualifié d'exceptionnel ou d'extrême ? Cette question restera en suspens dans ce mémoire, elle n'est pas pour autant oubliée.

Peu précises, les expressions "tempête impétueuse", "gros temps", "mauvais temps", reviennent extrêmement fréquemment dans les sources concernant les naufrages et autres fortunes de mer. Il faut souligner que la plupart des sources utilisées proviennent des récits que les capitaines font de l'événement lors du procès-verbal. Bien que vérifiées ensuite par les membres de l'amirauté qui interrogent d'autres membres de l'équipage, ces déclarations présentent des biais. Les capitaines cherchent, le plus souvent, à se dédouaner de la responsabilité de la perte du bâtiment ou de la cargaison. Il est cependant peu probable que les capitaines inventent une tempête afin de se disculper. Les officiers de l'amirauté vivent, généralement, à quelques kilomètres des rivages et ne sont pas dupes. Il faut néanmoins imaginer que la fatigue, l'inexpérience de l'équipage, les erreurs humaines et le mauvais entretien de l'équipement sont des facteurs fréquemment minimisés au profit du facteur tempête qui est, lui, maximisé.

En parcourant les sources qui concernent les naufrages, principalement les procès-verbaux dans les registres des amirautés, la tempête apparaît largement dominante²⁸⁹. En ce qui concerne les côtes qui sont sous la juridiction de l'amirauté de Sète, elle est la cause de quatorze naufrages sur les trente-et-un relevés en échantillon aléatoire. Malgré peu de détails concernant les causes des naufrages, ces fonds révèlent que 45% des naufrages sont liés à une tempête. Si l'on se penche uniquement sur les naufrages dont la cause est renseignée, on atteint les 66,6%. Les phénomènes météorologiques violents, qui combinent plusieurs facteurs et qui sont regroupés sous les termes "tempête" ou "mauvais temps", sont donc, d'après les données tirées de cet échantillon aléatoire, la cause première des naufrages.

²⁸⁹ Dans sa thèse, Jean-Sébastien Guibert, note la prédominance des causes climatiques comme origine directe des naufrages (80% des cinq-cents-cinquante-et-un naufrages étudiés). Jean-Sébastien Guibert, *Mémoire de mer, océan de papiers: naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe (Petites Antilles) fin XVIIe - mi XIXe siècles*, Thèse de doctorat, École doctorale pluridisciplinaire, , 690 p., p.148

FIGURE 23 FACTEURS QUI ONT CAUSE DES NAUFRAGES DANS UN ECHANTILLON ALEATOIRE DE TRENTE-ET-UN CAS AUX AD34²⁹⁰



En parallèle, dans les fonds des archives départementales des Pyrénées-Orientales, on retrouve approximativement les mêmes proportions de naufrages dont le facteur principal est une tempête. Plus de la moitié²⁹¹ des procédures concernant les naufrages mentionnent une tempête, un gros ou mauvais temps. De plus, sans mentionner clairement une tempête, 27% des procédures mentionnent des difficultés liées à, au moins, deux éléments naturels. Un vent impétueux et une mer agitée peuvent, sans trop de difficultés, être apparentés à une tempête. Les naufrages qui ont pour cause des phénomènes météorologiques violents sont donc une très large majorité. En ajoutant les tempêtes clairement affirmées et les situations qui combinent deux phénomènes, cela représente 78% des cas de naufrages sur les côtes roussillonnaises. La Méditerranée occidentale représente ce que l'on appelle un secteur de cyclogenèse active de la Méditerranée²⁹². Cela signifie que c'est une zone de développement ou d'intensification d'une circulation cyclonique dans l'atmosphère qui mène à la formation d'une dépression. Sur les côtes françaises c'est le Cap Béar qui est le plus exposé à ce phénomène²⁹³.

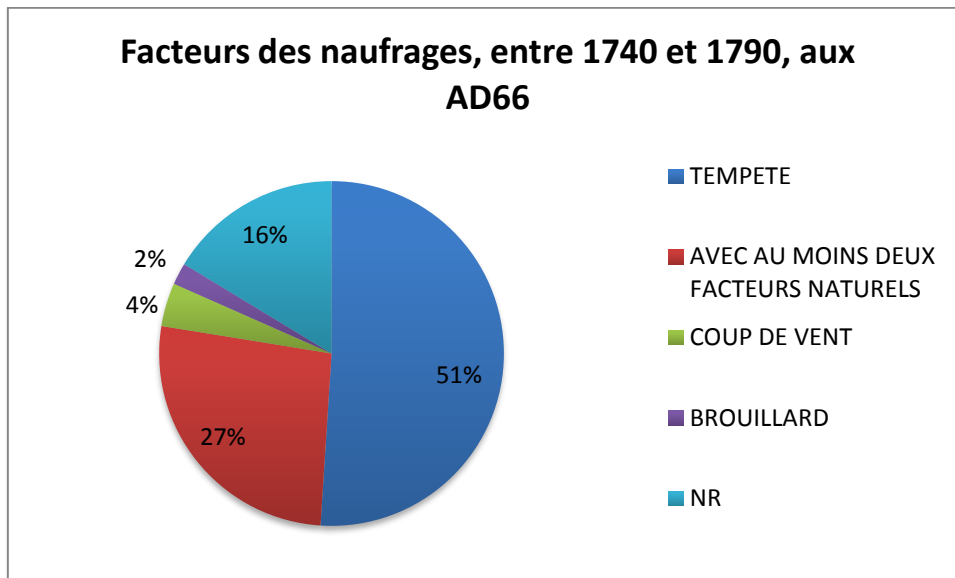
²⁹⁰ Ceci n'est qu'un ordre d'idée puisque les fonds des AD34 n'ont pas, dans le cadre de ce mémoire, été entièrement consultés. Le détail se trouve en annexe page 253.

²⁹¹ 51% exactement en prenant en compte les non-enseignés. En excluant les non-enseignés cela fait 61%.
Détail en annexe page 254.

²⁹² M. Tabeaud, *op. cit.*, p. 389.

²⁹³ Voir tableau en annexe page 255.

FIGURE 24 FACTEURS QUI SONT LES CAUSES DES NAUFRAGES²⁹⁴ DANS LES SOURCES QUI LES CONCERNENT AUX AD66



Même si cette étude se concentre sur un certain type de fortune de mer, les naufrages, il est intéressant de se pencher sur les autres formes de difficultés que les gens de mer rencontrent. Les jets en mer et les avaries, sans être des naufrages, ont vraisemblablement les mêmes facteurs déclencheurs. Le jet en mer²⁹⁵ se pratique lorsque le bâtiment rencontre des difficultés et qu'il doit s'alléger. Pour cela des marchandises ou des objets sont débarqués en mer par-dessus bord. Les avaries sont, elles, des dégradations sur le bâtiment, sur les objets ou marchandises à bord, survenues en pleine mer ou aux abords des côtes. Ces deux types de fortunes sont étroitement liées aux naufrages. Le jet en mer est une manœuvre permettant d'y échapper et les avaries peuvent elles-mêmes être la première étape de la fortune de mer ultime : le naufrage. L'étude de ces deux autres types de fortunes de mer permet donc un éclaircissement des difficultés rencontrées par les gens de mer. Les données concernant les jets en mer et les avaries qui ont fait l'objet d'une déclaration auprès de l'amirauté de Collioure ont été analysées. L'inventaire extrêmement détaillé de la sous-série 3B des archives départementales permet de répertorier quarante-six avaries qui ont eu lieu entre 1752 et 1790 et vingt-huit jets en mer qui ont eu lieu entre 1748 et 1789²⁹⁶. Les trois-quarts de ces fortunes de mer sont déclarés par les capitaines comme étant dus à des tempêtes. Là encore, une nuance s'impose. La source est biaisée. Les

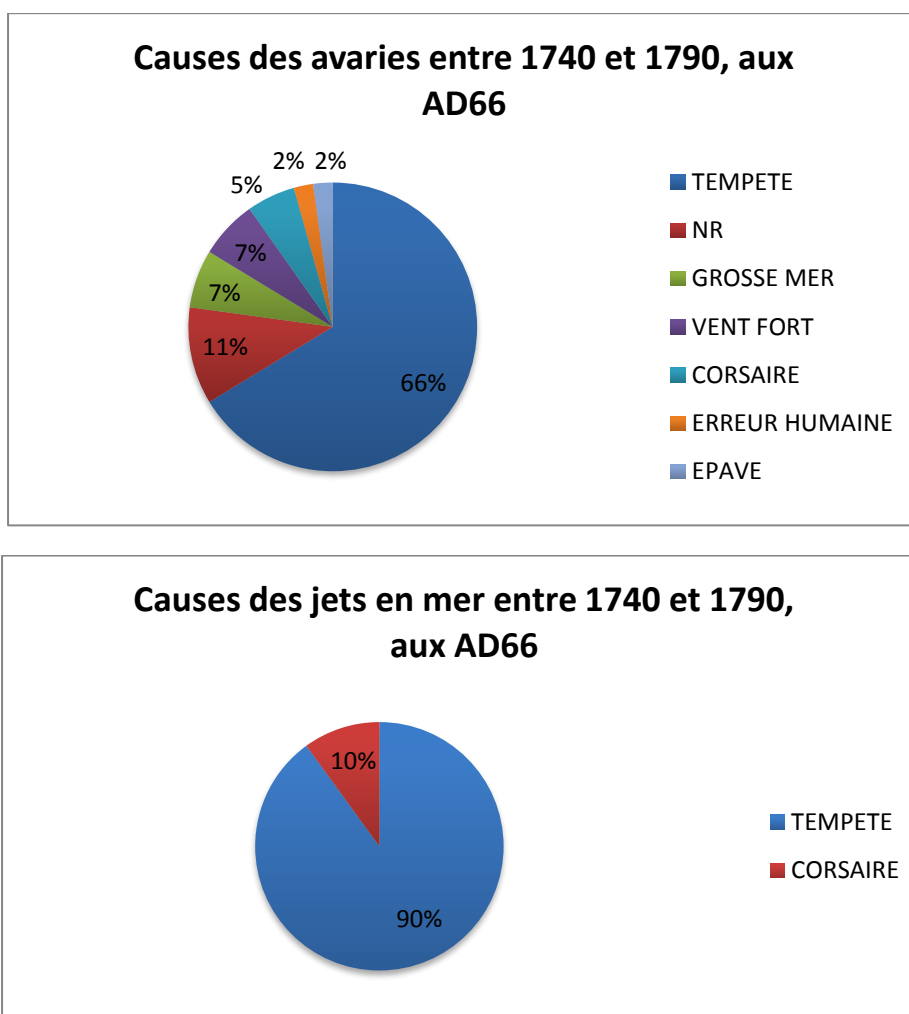
²⁹⁴ Quarante-trois naufrages ont été trouvés consultés.

²⁹⁵ Si dans nos sources on ne trouvera que "jet en mer" la formule "jet à la mer" existe aussi.

²⁹⁶ Voir l'état des sources.

capitaines ont tout intérêt à minimiser une quelconque erreur humaine ou une défaillance matérielle²⁹⁷. Néanmoins, comme cela a déjà été évoqué, si elle n'en est pas l'unique cause, la tempête est un facteur déclencheur. L'importance de la tempête se retrouve également dans les motifs des retards déclarés par les capitaines à l'amirauté de Collioure. Sur neufs retards enregistrés entre 1769 et 1784, cinq ont pour cause des tempêtes. Les quatre autres sont en lien avec des procédures judiciaires.

FIGURE 25 FACTEURS AYANT OCCASIONNE DES JETS EN MER²⁹⁸ OU DES AVARIES²⁹⁹ DECLAREES AUX OFFICIERS DE L'AMIRAUTE DE COLLIOURE DANS LA DEUXIEME PARTIE DU XVIII^E SIECLE



²⁹⁷ Ils pourraient être accusés d'avoir mal entretenu le bâtiment ou ses agrées.

²⁹⁸ Vingt-et-un cas de jets en mer ont été trouvés et consultés aux AD66.

²⁹⁹ Quarante-six cas d'avaries ont été trouvés et consultés aux AD66.

Les tempêtes, ou les déchainements de plusieurs éléments simultanément, sont donc les conditions d'une majeure partie des fortunes de mer. Certaines déclarations n'évoquent ce phénomène météorologique violent qu'en quelques mots ; de nombreux adjectifs lui sont attribués, le principal étant, sans doute, "*furieuse*"³⁰⁰. D'autres, au contraire, en font des descriptions bien plus longues et poussées. Certaines déclarations sont relativement précises. Le patron de la flute hollandaise naufragée en février 1750³⁰¹, Peter Wybrantz, écrit "*le mauvais temps le prit et ayant soutenu la tempeste excitée par le vent du sud Ouest dans ce golfe*". On voit ici une forme d'analyse météorologique primaire. Loin de voir le mauvais temps comme le résultat de la colère de dieu³⁰², ce patron a compris qu'une tempête est en réalité occasionnée par un déchainement éolien. Le capitaine napolitain Thomas Scotti fait une description de la tempête précise lors du naufrage de sa tartane en Janvier 1778 : "*le temps etant devenu plus impetueux ayant en meme contrariete des vents, la mer etant extremement agitée*"³⁰³. On remarque également, en lisant les déclarations de capitaines, que ces phénomènes violents peuvent durer plusieurs heures et même plusieurs jours. Le capitaine Martin, de la tartane narbonnaise qui échoue la nuit du 22 novembre 1777 à Leucate, déclare "*la tempeste qui le tourmentoit depuis 3 jours*"³⁰⁴. Le Danois Cord Tieman, capitaine d'une Galiote de 160 tonneaux qui naufrage sur la plage de Saint-Cyprien déclare aux officiers de l'amirauté qu'il "*avoit été battu de la tempeste pendant 4 jours*"³⁰⁵. Trempés, glacés par les vents, ballotés d'un bord à l'autre, pendant des jours, il est alors aisé d'imaginer l'état d'épuisement dans lequel les gens de mer devaient se trouver.

³⁰⁰ Par exemple dans la 3B16/42 aux AD66

³⁰¹ Cote 3B16/23 aux AD66.

³⁰² On voit ici la laïcisation progressive des interprétations des phénomènes météorologiques. Grégory Quenet, *op. cit.*, p.69.

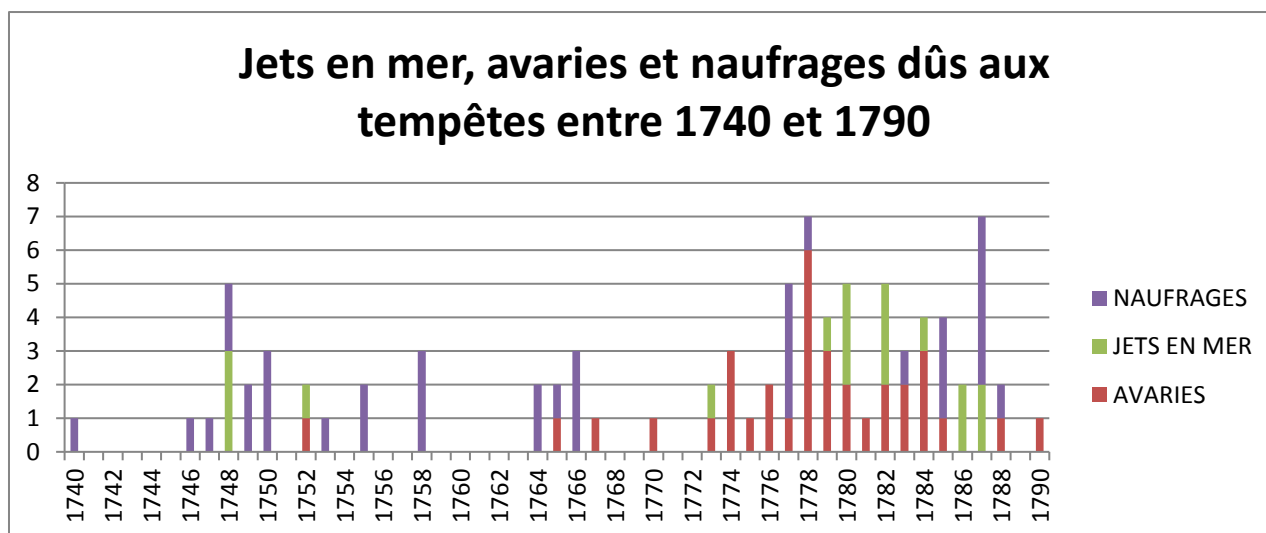
³⁰³ 3B16/91 aux AD66.

³⁰⁴ 1C1152 aux AD66.

³⁰⁵ 3B16/43 aux AD66.

b. Les naufrages comme témoins de tempêtes extrêmes

FIGURE 26 FORTUNES DE MER, DUES AUX TEMPETES DECLAREES A L'AMIRAUTE DE COLLIOUE ENTRE 1740 ET 1790



En étudiant la récurrence des fortunes de mer dues aux tempêtes le long des côtes roussillonnaise, il semble que les naufrages, avaries et jets en mer n'obéissent pas à une logique annuelle. Le graphique ci-dessus ne prend en compte que les événements survenus après les années 1740, date à laquelle l'amirauté commence à répertorier les fortunes de mer. Entre 1740 et 1773 on remarque une répartition des fortunes de mer par année faible et aléatoire. Difficile d'imaginer que les tempêtes se soient déchainées seulement à partir de cette période. Il est possible que les officiers de l'amirauté n'aient systématisé l'enregistrement des fortunes de mer qu'après 1773³⁰⁶. On peut également supposer que les archives concernant ces événements ne nous soient pas parvenues. Des précautions concernant les sources et les graphiques tirés des données récoltées doivent donc être prises. L'analyse par année des fortunes de mer n'a pas grand sens dans cette étude.

Si on se penche plus précisément sur les mois et les jours où ont eu lieu ces fortunes de mer, il apparaît que les conséquences d'une seule tempête peuvent être un réel danger pour plusieurs bâtiments. Des périodes de quelques jours peuvent compter plus de fortunes de mer qu'en plusieurs années. Les dégâts causés par les phénomènes météorologiques

³⁰⁶Ces doutes sont également exprimés par Annick Chele dans son article "Les naufragés sur la côte du Roussillon au XVIII^e siècle" dans Anne Blanchard[et al.], *op. cit.*, p. 171-186. Elle fait également le lien entre la plus grande rigueur de l'amirauté et l'intérêt que commence à porter, à cette période, l'administration royale pour le développement du port de Port-Vendres.

violents sont variables. Chaque tempête n'a pas son naufrage. Cependant une seule tempête peut être à l'origine de nombreux naufrages. Entre le 9 et le 12 janvier 1758, les officiers de l'amirauté de Collioure n'enregistrent pas moins de trois naufrages³⁰⁷. La tempête sévit depuis le 4 janvier et le Tech est en crue³⁰⁸. Toutes les déclarations des capitaines se recourent. Le capitaine de la galiote danoise, Cord Tiemann, déclare qu'il "*avait été battu de la tempeste pendant 4 jours*"³⁰⁹. Le patron du "Marie-Thérèse", bâtiment hollandais échoué à Port-Vendres le 9, explique aux officiers de l'amirauté qu'il a été "*repoussé continuellement par les vents qui changeoient de moment a autre*"³¹⁰. La déclaration du capitaine du bâtiment suédois qui échoue dans la nuit du 12 janvier corrobore les deux autres "*impétuosité des vents ayant regné pendant neuf jours consécutifs de meme qu'une pluye continue*"³¹¹. Ces trois équipages ont donc à faire à une tempête particulièrement violente. Ce phénomène météorologique alliant grosse mer, vent fort, et pluie vient à bout de trois bâtiments. Ce type de météorologie extrême est également à l'origine de trois naufrages au mois de janvier 1750³¹². Il faut, de plus, souligner l'aspect extrêmement violent de la tempête qui se déchaîne entre le 13 et le 16 janvier 1787. Elle est à l'origine de cinq naufrages et d'un jet en mer³¹³. Les officiers de l'amirauté qui tentent d'accéder au lieu du naufrage du navire le *Saint-Michel* sur la plage de Canet écrivent "*aller toujours dans l'eau jusqu'au ventre du cheval à cause d'une inondation générale survenue dans cette province a la suite de plusieurs jours d'une pluye la plus abondante qui a brisé les ponts et chaussées et inondée généralement presque toute la province*"³¹⁴. La pluie faisant déborder les étangs, modifiant ainsi les courants, la navigation des bâtiments est extrêmement perturbée. Il suffit parfois de quelques heures à une tempête pour faire de nombreux dégâts. En une seule journée, le 22 novembre 1777, trois naufrages ont lieu le long de côtes roussillonnaises³¹⁵. Mais la tempête n'a pas de frontière. Les limites provinciales délimitées par les hommes lui

³⁰⁷ Les différents naufrages qui vont être évoqués dans ce paragraphe sont répertoriés en annexes pages 258.

³⁰⁸ Gilbert Languier, *Le drap et le grain en Languedoc: Narbonne et Narbonnais, 1300-1789*, Perpignan, France, Presses universitaires de Perpignan, 1996, 1366; 2 p., p. 790.

³⁰⁹ Déclaration du capitaine suite au naufrage de la Galiote "Christine-Marie" le 9 janvier 1758. 3B16/43 aux AD66.

³¹⁰ Déclaration du capitaine hollandais Rienk Sibes qui fait naufrage le 9 janvier 1758. 3B16/42 aux AD66.

³¹¹ Déclaration du capitaine suédois Jaques Dalhstrom qui fait naufrage le 12 janvier à bord du bâtiment les *Saints-Innocents*. 3B16/41 aux AD66

³¹² Cote 3B16/23 aux AD66.

³¹³ Cotes 3B16/145 à 3B16/147aux AD66.

³¹⁴ Cote 3B16/145 aux AD66. Les mêmes remarques sont faites dans la 3B16/147.

³¹⁵ Cote 1C1152 aux AD66.

important peu. Entre le 23 et le 25 février 1755, l'amirauté de Sète et l'amirauté de Collioure enregistrent chacune deux naufrages³¹⁶. C'est donc quatre naufrages qui ont lieu en moins de trois jours le long de ces côtes. Les hommes qui composaient les équipages de ces bâtiments ont été confrontés à des éléments naturels déchainés. Face à l'extrême violence de l'environnement tous n'en ressortiront pas vivants. Les tempêtes de janvier 1758 feront un mort. Un suédois qui travaillait à bord des *Saints-Innocents*, noyé alors qu'il tenté de regagner la côte à la nage³¹⁷. Il faut, de plus, souligner les dégâts matériels causés par ces tempêtes extrêmes ainsi que les images, les sensations qui se sont ancrées dans les mémoires des gens de mer mais également dans celles des communautés littorales qui ont assisté aux naufrages et aidé au sauvetage. Un événement météorologique violent ne laisse pas indemne, si le corps n'en garde aucune séquelle, l'esprit est marqué par la brutalité avec laquelle l'environnement se rappelle à l'homme.

Pouvant durer plusieurs jours, une seule tempête peut donc être à l'origine de nombreuses fortunes de mer. Violent, exécration, impétueux, le mauvais temps peut alors transformer la navigation en un véritable cauchemar. Afin d'imager ces propos, le cas de la tempête qui occasionna des pertes incommensurables lors des naufrages qui ont eu lieu pendant le siège de Rosas en 1719, doit être évoqué. Un état des paiements faits par les provinces du Languedoc et du Roussillon aux patrons et matelots des tartanes naufragées au siège de Rosas est présent dans les fonds des archives départementales de l'Hérault et dans celles des Pyrénées-Orientales³¹⁸. René François de Beauvau, archevêque et primat de Narbonne, président des Etats du Languedoc, renseigne sur "*ceux qui est du pour les bâtiments naufragés et nolis³¹⁹ des barques employées au transport des munitions de guerres et de bouches pour l'expédition du siège de Rozes en 1719*"³²⁰. Le procès-verbal a lieu le 13 janvier 1720. Il est fait sous ordre de Louis-Basile de Bernage intendant du Languedoc et de Jean-Baptiste Louis Picon, vicomte d'Andrezel. Ce procès-verbal doit "*procéder au règlement du nolis qui sont du à salaire, aux batiments qui furent employé au mois d'octobre de l'année dernière au transport de muniton de guerres et de bouches pour l'expédition au siège de Roses et a l'estimaton de ceux qui ont naufragé et Qu'on fut obligé d'abandoner au*

³¹⁶ 3B16/34 et 3B16/35 pour les AD66 et 4B302 ainsi que C6661 aux AD34.

³¹⁷ Cote 3B16/41 aux AD66

³¹⁸ Cote C8497 pour les AD34 et 1C423 aux AD66.

³¹⁹ Entendre ici le prix à payer aux patrons et équipages pour le transport des marchandises. Le nolis est ici payé aux 35 autres bâtiments qui n'ont pas fait naufrage.

³²⁰ C8497 aux AD34.

cap de Quiez³²¹ et de harder ce que les partons, matelots et écrivains ont perdus dans ledit naufrage³²². Ce sont vingt-huit tartanes et une allège qui ont naufragé. Ils ont rencontré des difficultés à hauteur du cap Creus dues au "mauvais temps". Comme cela a déjà été démontré, le cap Creus est un passage extrêmement délicat pour la navigation. Sa morphologie particulière, fermant le golfe du Lion et ouvrant celui de Rosas, en fait un obstacle modifiant les vents et les courants. Une seule tempête viendra à bout de vingt-neuf embarcations. Celles-ci échouent "*dans la baie de rozès à la plage de castillon*". Castillon est en réalité Castelló d'Empuries une localité catalane (cf. carte ci-après). Ces bâtiments "*ont été employé l'année dernière au transport d'artilleries, de munitions de guerre ou de bouche pour l'expédition du siège de Rozès*"³²³, ils sont donc chargés d'artillerie et de munitions de guerre ainsi que de blé ou d'orge. Leurs naufrages représentent de grandes pertes, tant pour l'armée qui perd ses munitions, que pour le patron ou le capitaine qui perd son embarcation et par la même occasion son outil de travail, son moyen de subsistance. L'estimation des pertes est faite par de nombreux acteurs. Des fonctionnaires de l'amirauté d'Agde, des représentants des provinces, des anciens maîtres et patrons de tartanes mais également des constructeurs de bateaux³²⁴. Ce sont près de 172 900 livres qui vont être reversées aux patrons, matelots et mousses des bateaux naufragés. Une seule tempête, dont les sources ne donnent pas plus de détail que "*naufragé par le mauvais temps*", aura donc coûté extrêmement cher.

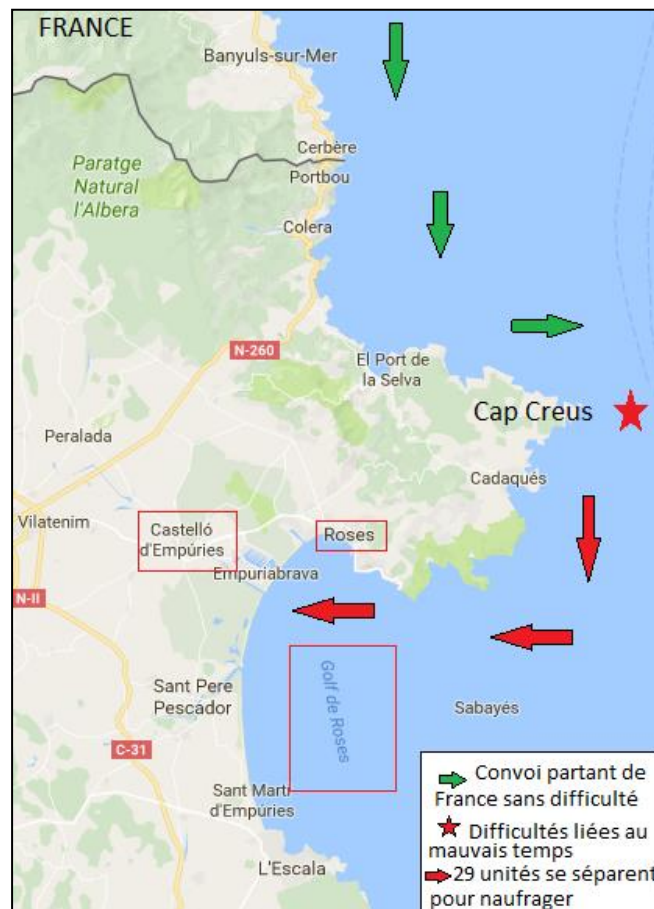
³²¹ Le cap de Quiez est l'un de noms que l'on rencontre dans les sources pour désigner le cap Creus.

³²² C8497 aux AD34.

³²³ C8497 aux AD34.

³²⁴ "*Nous Michel de la Noue et Jean Belliard Commissaire de la marine chargés par monsieur de Bernage [...] intendant de Languedoc et de monsieur Dandrezel intendant du Roussillon et de l'armée sur la frontière espagnole tant pour procéder au règlement des nolis qui sont du à salaire [...] qu' à l'estimation de ceux qi ont été naufragés et qu'on a été obligés d'abandonner au cap de Quiez. Et des hardes que les patrons, matelots et mousses ont perdu dans les naufrages. En vertu desquels ordres nous aurions prié M[onsieur] Tredor lieutenant général au siège de l'amirauté d'agde et de M[onsieur] Laffon chargé par M[onsieur] de Bernage des affaires concenrnant le service du roi en ladite ville de vouloir nous y aider. Et nous etant tous assemblé au bureau général des classes , nous aurions fait appel aux dénomées Jean Greffeuille et Gratian Manuel, anciens maîtres et patrons de tartane, Pierre Arnaud et François Robains maîtres constructeurs habitants de cette ville que nous aurions jugés les plus capables pour faire en notre présence l'estimation ou s'étant rendu nous leur avions fait preter le serment et ensuite y aurions procédé de la manière qui suit, sur les inventaires et autres pièces justificatives qui nous ont été produites.*" C8497 aux AD34.

FIGURE 27 ITINERAIRES ET DIFFICULTES RENCONTRES PAR LE CONVOI SE RENDANT AU SIEGE DE ROSAS EN OCTOBRE 1719



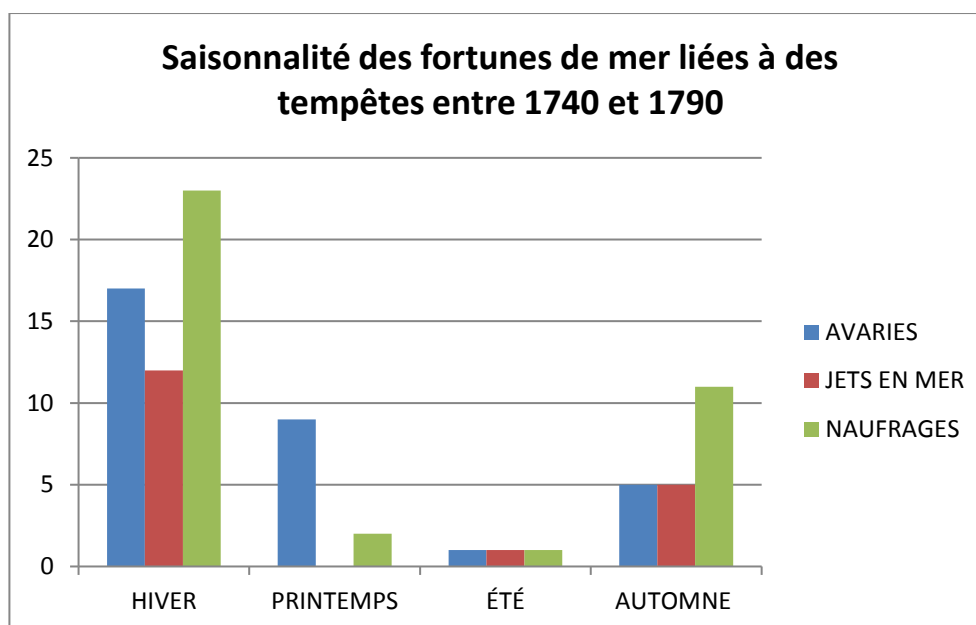
c. La saison des crimes

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*"³²⁵. Le Roussillon ne déroge pas à la règle. 60% des fortunes de mer ont lieu en hiver. Il faut, de plus, prendre en compte l'affaiblissement du trafic maritime à cette saison. Les tempêtes hivernales sont donc particulièrement dangereuses. Peut-on aller jusqu'à parler d'une saison mortuaire ? Les sources consacrées aux fortunes de mer en Roussillon entre 1740 et 1790 ne le permettent pas. Bien qu'il y ait très peu de morts déclarés, il est néanmoins possible d'évoquer une saison particulièrement périlleuse pour la navigation aux abords des côtes de cette province. L'automne occupe la deuxième place dans le classement des saisons dangereuses. Avec 24% des fortunes de mer, il est tout de même loin derrière l'hiver. Ces deux saisons représentent

³²⁵ Fernand Braudel, *op. cit.*, Tome I, page 228.

donc environ la moitié d'une année et 84% des fortunes de mer liées aux tempêtes ou autres phénomènes météorologiques. L'été et le printemps se partagent un petit 16%.

FIGURE 28 SAISONNALITE DES FORTUNES DE MER, DECLAREES A L'AMIRAUDE DE COLLIOURE, LIEES A DES TEMPETES ENTRE 1740 ET 1790³²⁶



Cependant, au-delà d'une saisonnalité des fortunes de mer déclarées, il est possible d'analyser leur répartition sur les différents mois de l'année. Les quatre-vingt-sept fortunes de mer, qui ont été déclarées comme étant dues à une tempête, se répartissent de manière assez claire en fonction des mois. Janvier est, de loin, le mois le plus dangereux pour la navigation aux abords des côtes roussillonnaises. Les mois de janvier, entre 1740 et 1790 ne comptent pas moins de onze naufrages, six avaries et trois jets en mer. C'est plus de fortunes de mer que n'en comptent les sept mois qu'il y a entre avril et octobre³²⁷. Cinq fortunes de mer en moins qu'en janvier, février apparaît également comme un mois dangereux. Décembre dépasse aussi la barre des dix fortunes de mer en cinquante ans. 55% des fortunes de mer liées à des tempêtes³²⁸ ont lieu en décembre, janvier et février. Durant ces trois mois, et celui de mars, les trois différentes formes de fortunes de mer se produisent.

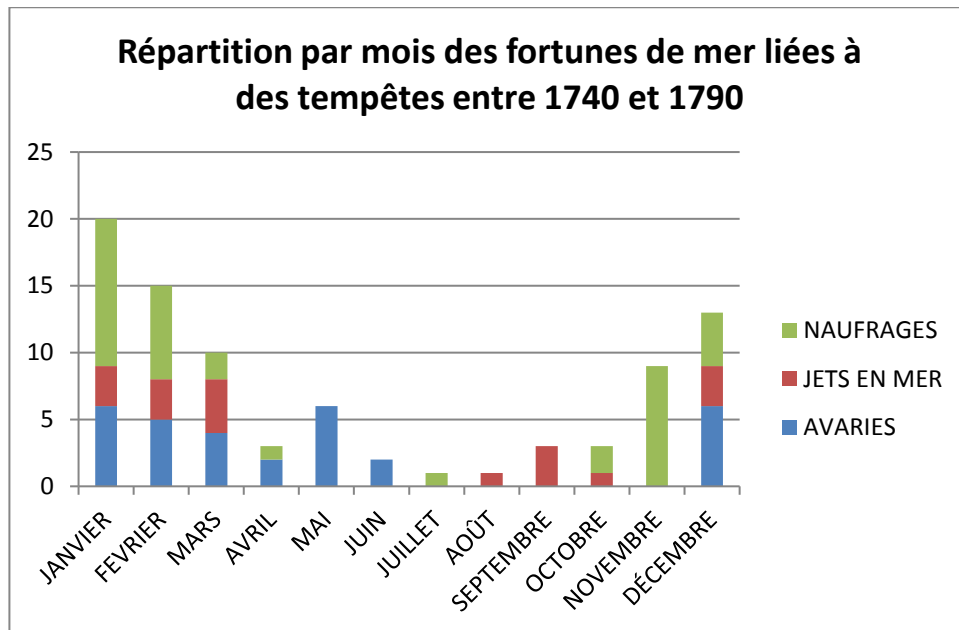
³²⁶ On compte quatre-vingt-six bâtiments concernés par une, ou plusieurs, fortunes de mer à cette période.

³²⁷ Ces sept mois comptent dix-neuf fortunes de mer.

³²⁸ Martine Tabeaud en parlant des tempêtes méditerranéennes : "Elles sont caractéristiques de la saison froide". M. Tabeaud, *op. cit.*, p.392.

D'avril à Octobre on rentre dans une période calme, propice aux échanges maritimes et faible en fortunes de mer. Si les fortes tempêtes sont moins fréquentes, elles ne sont pas pour autant inexistantes. L'été aussi, à différentes fréquences que l'hiver, la mer et les vents se rappellent, parfois violement, aux souvenirs des gens de mer.

FIGURE 29 REPARTITION PAR MOIS DES FORTUNES DE MER, DECLAREES A L'AMIRAUITE DE COLLIOURE, LIEES A DES TEMPETES ENTRE 1740 ET 1790



2. La tempête disséquée : Les déclarations de naufrage des capitaines comme sous-corpus.

*"La foudre gronde,
Les vents et l'onde,
De leurs fureurs
Glacent les cœurs."³²⁹*

La tempête, figure de la violence maritime, est donc un phénomène météorologique qui fait agir plusieurs éléments. Le manque de précisions dans le corpus utilisé dans la partie précédente pousse à ajuster la focale. Un changement d'échelle s'impose alors. Cet

³²⁹ Cantique à la vierge Marie, *L'Etoile du Matelot*, Jean Pauc, *op. cit.*

ajustement permettra de mieux saisir les forces naturelles qui entrent en jeu lors des naufrages. A changement d'échelle, changement de source. Trente déclarations de naufrage faites par des capitaines se trouvent, principalement, dans la sous-série 3B des archives départementales. Elles sont bien plus précises et permettent de se pencher plus en profondeur sur l'anatomie des tempêtes. Cette dénomination apparaît comme un masque. Englobant sous un même nom des phénomènes complexes, dépendants ou indépendants. La "tempête" s'enracine dans les discours. Il s'agit maintenant de découvrir ce qui se cache derrière ce terme, afin d'en comprendre les mécanismes naturels et la retranscription que les capitaines, parlant au nom de leur équipage, en font.

a. "Surpris par les vents"

Si le Père Georges Fournier souligne, dans son *Hydrographie* de 1643, "*l'artifice admirable qu'ont les gens de Mer pour se servir à leur avantage des vents*"³³⁰, ces derniers peuvent rapidement devenir de véritables ennemis. Les vents sont l'élément qui apparaît le plus dans les déclarations que font les capitaines des bâtiments naufragés aux officiers de l'amirauté. Sur trente déclarations, vingt-six mentionnent les vents comme acteurs des naufrages. Le vent est rarement seul, accompagné des vagues et des orages, il compose ce que les sources appellent "*la tempeste*" ou "*le mauvais temps*". Cependant, dans certaines déclarations des capitaines signalant leur naufrage aux officiers de l'amirauté, le vent apparaît comme le facteur déclencheur de la tempête. Il amorce le mauvais temps. Le napolitain Thomas Scotti patron de la tartane qui naufrage en janvier 1778 sur la plage de Canet déclare "*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*"³³¹. Selon Thomas Scotti c'est bel et bien le vent qui excite la tempête. On retrouve cette même idée dans la déclaration de Pierre Zino, génois patron de la pinque le *Saint-Antoine-de-Padoue* : "*le vent souffla impétueusement et rendit la mer tellement orageuse que les ondes*

³³⁰ Il écrit également, quelques lignes plus bas, "*c'est une singulière providence de Dieu, d'avoir donné aux hommes, & les vents, & l'adresse de s'en servir*". Fournier, Georges (1595-1652), *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation*, Paris : chez Michel Soly, 1643. Livre quinzisième "Des vents". Cote FB-2017 à la BNF.

³³¹ 3B16/91 aux AD66. On retrouve exactement la même formulation dans la 3B16/23 aux AD66 "*le mauvais temps le prit et ayant soutenu la tempeste excitée par le vent du sud Ouest dans ce golfe il se trouve encore a la meme hauteur de cap de creus*"

*depassoient son navire*³³². Le vent, acteur, décideur et meneur, est un élément clef pour la navigation mais il est également central afin de saisir les mécanismes des naufrages.

Le vent apparait, dans plusieurs déclarations, comme étant celui qui jette à la côte les bâtiments. Comme le geste final d'une longue torture. Poussés, battus ou jetés à la côte, de nombreux bateaux en font l'expérience. Thomas Bears, capitaine du Brigantin *Les Grâces* échoue en février 1755 sur la plage de Canet. Il déclare : *"mais le vent du sud ouest estant devenu plus forts et les flots plus impétueux son bâtiment fut jetté sur cette plage pendant la nuit"*³³³. Poussés sur le sable par des vents violents, ce capitaine et son équipage n'auront pas d'autre choix que de sauter du brigantin pour aller se mettre à l'abri. La tartane *Passe-Partout* de Sigean, qui fait naufrage en février 1785, à Port-Vendres, est, elle aussi, la victime du vent. Son capitaine explique aux officiers de l'amirauté de Collioure que *"le vent soufflant toujours a la meme partie et avec beaucoup de violence lui fit chasser son ancre et le fit echouer sur le sable vis-à-vis la dite redoute"*³³⁴. Rendant veine toute manœuvre, le vent ne laisse aucune chance à cette tartane.

Le vent rencontré par les gens de mer est parfois *"fort"*³³⁵, *"violent"*³³⁶, *"impétueux"*³³⁷, *"furieux"*³³⁸, *"grand"*³³⁹ ou *"virulent"*³⁴⁰. Cependant, outre ces qualificatifs, la force du vent n'est pas mesurée. L'échelle de beaufort n'est pas encore utilisée et rien ne permet, dans les déclarations des capitaines, d'avoir une quelconque idée de la force des vents qui tourmentent les bateaux. Sans prétendre une correspondance parfaite³⁴¹, les relevés qui sont fait par Météo-France dans les stations météorologiques permettent de saisir la variabilité de la force des vents selon les mois et les saisons. Les graphiques ci-après montrent la grande différence qu'il y a entre la force des vents qui touchent le cap Béar en janvier et en août. Une rafale est *"une brusque augmentation du vent instantané, dépassant*

³³² 3B16/158 aux AD66.

³³³ 3B16/34 aux AD66.

³³⁴ 3B16/137 aux AD66.

³³⁵ "trop fort" 3B16/13, "si fort" 3B16/13, 3B16/89, 3B16/137, "plus fort" 3B16/34, "telle force" 3B16/89 aux AD66.

³³⁶ "si violent" 3B16/14, 3B16/96, "la violence du vent" 3B16/21, "telle violence" 3B16/30, "si grande violence" 3B16/41, "beaucoup de violence" 3B16/154 aux AD66.

³³⁷ "Impétueux" 3B16/23, 3B16/41, 3B16/42, 3B16/158, "telle impétuosité" 3B16/96, 3B16/146 aux AD66.

³³⁸ "Fureur du vent" 3B16/96 et 3B16/146 aux AD66.

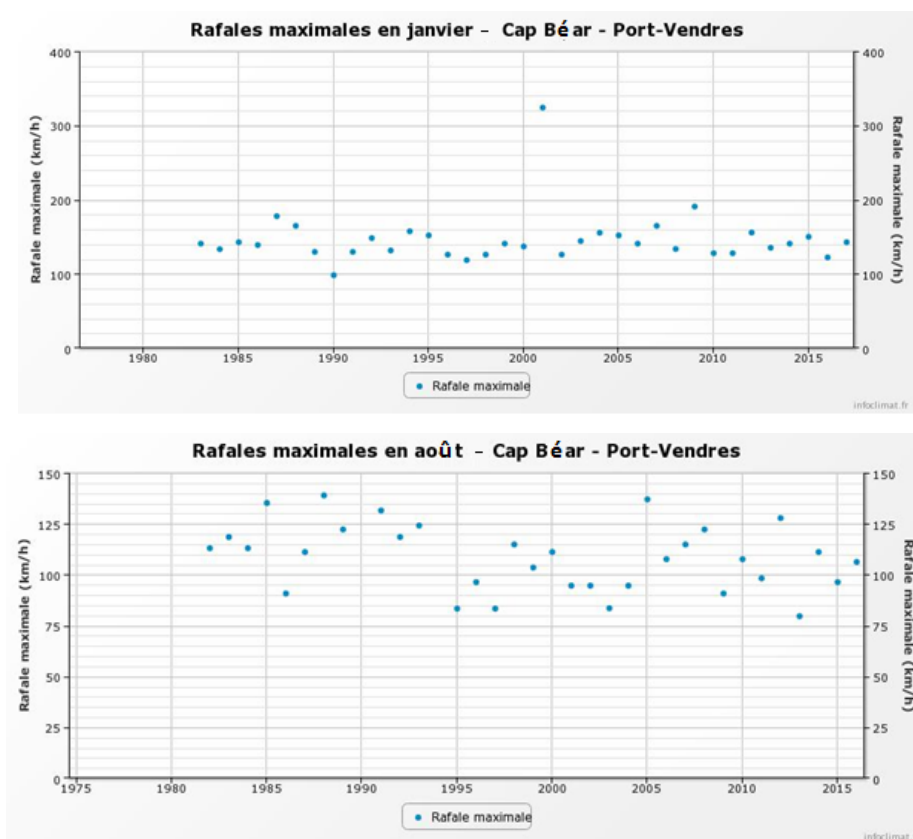
³³⁹ "Grand vent" 3B16/147 et 3B16/158 aux AD66.

³⁴⁰ "virulent" 3B16/146 et 3B16/147 aux AD66.

³⁴¹ Les changements climatiques entre le XVIIIe siècle et aujourd'hui seraient à prendre en compte, mais ils sont encore trop peu connus.

le vent moyen de plus de 10 nœuds (18 km/h). Lors d'une rafale, la direction du vent peut également varier, tournant quelquefois de plus de 45° par rapport à celle du vent moyen"³⁴². Dans les sources du XVIII^e siècle c'est le terme "coup de vent" qui s'en approche le plus. De nature imprévisible et violente, les coups de vent sont la source de nombreuses difficultés. Le capitaine du bisque narbonnais qui fait naufrage en Juillet 1785 déclare que le début de ses difficultés sont dues à une rafale : "étant au travers de gruisan un coups de vent nord ouest le prit entravers" ³⁴³. Le canari catalan du capitaine Rivas i Pi rencontre lui aussi des difficultés à la suite d'une rafale : "setant élevé un coup de vent du nord si violent, il fut obligé de filler ses cables et d'abandonner ses ancrs pour regagner le portvendres " ³⁴⁴. En navigation, les rafales sont rarement des alliées.

FIGURE 30 RAFALES MAXIMALES EN JANVIER ET EN AOUT AU CAP BEAR ENTRE 1983 ET 2016³⁴⁵



³⁴² <http://www.meteofrance.fr/prevoir-le-temps/observer-le-temps/parametres-observees/vent>

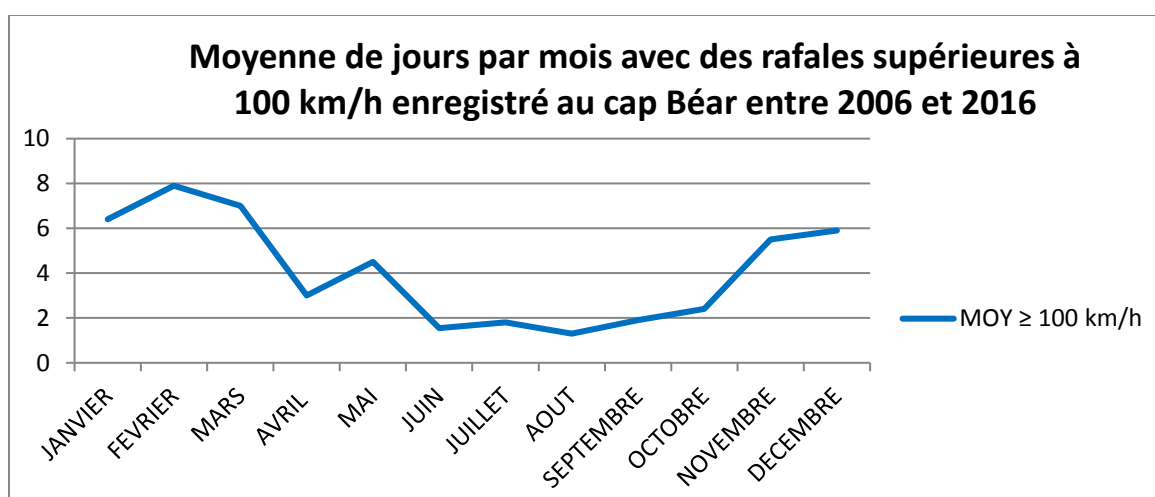
³⁴³ 3B16/140 aux AD66.

³⁴⁴ 3B16/96 aux AD66.

³⁴⁵ Données Météo-France.

Entre 1983 et 2016, les rafales maximales des mois de janvier, au cap Béar, oscillent plus ou moins entre 100km/h et 190km/h. On notera cependant janvier 2001 qui enregistre des rafales à plus de 200km/h. Ce sont, sûrement, ces types de tempêtes extrêmement violentes qui font, dans nos registres de l'amirauté de Collioure au XVIII^e siècle, naufrager plus de trois bâtiments en une seule fois. Outre, ce type d'événement extraordinaire, des rafales à 150km/h sont fréquentes en Janvier. Les rafales maximales au mois d'août sont moins élevées. Elles se situent, pour les années allant de 1983 à 2016, entre 85km/h et 140km/h. Les "*coups de vents*" étant l'une des principales difficultés rencontrées par les gens de mer aux abords des côtes roussillonnaises, la forte représentation des fortunes de mer observée au mois de janvier s'explique.

FIGURE 31 MOYENNE DE JOURS PAR MOIS AVEC DES RAFALES SUPERIEURES A 100,8 KM/H ENREGISTRE AU CAP BEAR ENTRE 2006 ET 2016. DONNEES METEO-FRANCE



Plus que les rafales maximales, le nombre de jours avec des rafales, de force supérieure à 100km/h, par mois semble intéressant. En analysant les données recueillies par Météo-France au sémaphore du Cap Béar, entre 1996 et 2006, il apparaît que les mois de janvier, février, mars, novembre et décembre enregistrent les plus grands nombres de jours par mois avec des rafales à plus de 100km/h. La moyenne des fortes rafales dépasse les cinq jours pour ces cinq mois. C'est le mois de février qui l'emporte avec, en moyenne, huit jours avec des rafales à plus de 100km/h. Encore une fois il y a une réelle corrélation entre la

récurrence des fortes rafales et la répartition par mois des fortunes de mer³⁴⁶. Ne dépendant pas les trois jours par mois avec des rafales à plus de 100km/h, une véritable période calme et propice à la navigation semble s'établir entre juin et octobre.

Mais le vent est aussi un moteur. S'il peut être un facteur de naufrage, il est également un indispensable pour la navigation. Trop ou pas assez, dans les deux cas naviguer devient difficile. Dans certaines des déclarations de capitaines étudiées, le vent vient à manquer. En plus de rendre la navigation presque impossible, une accalmie peut également s'avérer particulièrement dangereuse. En perdant son élan, le bateau devient un poids mort, aisé à transporter par les courants et les vagues. Vulnérable, le bâtiment devient alors une proie facile pour la mer. C'est dans cette situation que se trouve la tartane colliourencque *Saint-Jean* lors de son naufrage le 9 janvier 1740 "*le vent luy manqua tout à coups, et un coup de mer jetta ladite tartanne sur le Roc de St Vincent, à la vue de Collioure où elle se brisa et les marchandises coulèrent a fonds*"³⁴⁷. Le manque de vent pour cette tartane sera fatal. De plus, le roc de Saint-Vincent, rocher découpé qui abrite la Chapelle Saint-Vincent et qui se trouve à l'entrée du port de Collioure, ne permet pas à celle-ci de s'échouer sans trop de dégâts comme elle aurait pu le faire sur une plage de sable. Elle se fracasse.

³⁴⁶ Voir le tableau "Répartition par mois des fortunes de mer liées à des tempêtes entre 1740 et 1790" page

103

³⁴⁷ 3B16/1

Les membres Société Royale des Sciences de Montpellier, qui s'intéressent dès le début du XVIII^e siècle à la météorologie, ont enregistré des données concernant le vent. Deux premières séries d' "observations météorologiques" sont faites à Montpellier en 1705-1709 et 1737-1748³⁴⁸. Une troisième est faite entre 1749 et 1756³⁴⁹. Dans ces observations météorologiques, le vent n'est en réalité qu'un élément pour comprendre les températures.

FIGURE 32 EXTRAIT DES "OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES FAITES AU PORT DE SETE EN 1767", 1, 2 ET 3 MAIS 1767

1737.
Mars.
C'esté assés doux et il ni eut qu'un
seul jour de pluie, qui estoit le 17.^o le
plus froid a esté le 18.^o par un tems de
nege le thermometre descendit a quatre
degrés au dessus du zero. vent de nord d'est.
le 19. à 4. tems couvert.
Le plus chaud feut le 8.^o ou la liqueur du
thermometre seleva a 11.^o $\frac{1}{2}$ au dessus du zero,
par un vent de sud ouest, le barometre
estoit ce jour la a 27.^o 10.^o $\frac{1}{2}$.

Son orientation est utilisée afin de renseigner plus en détail les températures maximales et minimales du mois. Sa force n'est pas mentionnée.

Cette institution produit également des "observations météorologiques faites au port de Sete en 1767 six premiers mois faites par M[onsieur] Pouget correspondant de la Société Royale des Sciences"³⁵⁰. Dans ces observations le vent est bien plus détaillé. Chaque jour est analysé à trois moments différents, matin, midi et soir. Pour chaque période de la journée il est renseigné la pression atmosphérique, la température sur l'échelle de Delisle, l'orientation du vent, sa force et l'"état de l'atmosphère". La force du vent est donnée par des catégories

³⁴⁸ Cote D138 aux AD34.

³⁴⁹ Cote D139 aux AD34, c'est deux cotes se trouvent dans le microfilm 2M1233RI

³⁵⁰ Cote D149 aux AD34

diverses. "Petit", "faible", "très léger", "fort", "très violent", sont autant de qualificatifs qui lui sont donnés, sûrement basés sur la simple appréciation de l'observateur.

FIGURE 33 EXTRAIT DES OBSERVATIONS METEOROLOGIQUES DE LA SOCIETE ROYALE DE MEDECINE DE MONTPELLIER. MARS 1737.

Jour et heure		Barometre	Thermometre de Delisle	vent	Etat de l'atmosphère	Observations particulières
1.	Matin	27.9	122	N.E. léger	Brou temps	
	Midy	27.8	124	S.O. très léger	idem	
	Soir	27.8	126	N.O. léger	idem	
2.	Matin	27.7	125	N.O. petit	léger nuage	
	Midy	27.6	124	S.E. léger	Brou temps	
	Soir	27.7	128	S.O. léger	idem	
3.	Matin	27.6	125	N.O. frais	Brou temps	
	Midy	27.6	122	N.O. fort	Nuage	
	Soir	27.6	129	N.O. fort	idem	

Le vent ne semble donc pas être une priorité pour la Société Royale des Sciences de Montpellier. L'attention est portée sur la température et les mystères de ces variations. Les appréciations concernant la force du vent sont inexistantes ou peu précises. Cependant il faut souligner l'importance qui est accordée à l'orientation du vent. Plus que sa force, elle semble être un renseignement essentiel lorsque le vent est évoqué. Le savoir scientifique rejoint ici la connaissance empirique. Vingt et un des capitaines qui ont fait naufrage sur les côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790, évoquent les points cardinaux pour renseigner l'orientation du vent dans leurs déclarations aux officiers l'amirauté de Collioure. Il est intéressant de noter que les capitaines, qui ont fait naufrage le long des côtes roussillonnaises au XVIII^e siècle, ne parlent du vent et de sa direction qu'en évoquant les points cardinaux. Aucun, même les locaux, n'évoquent des vents à travers leurs noms tels que la Tramontane, le Marin ou encore le Narbonnais. Ces appellations sont pourtant déjà bien en place³⁵¹. Plusieurs raisons semblent expliquer l'absence de noms attribués aux vents dans ces déclarations. Elles sont recueillies par les officiers de l'amirauté de Collioure qui est une institution royale visant à rendre des comptes au Grand Amiral. Pour une meilleure compréhension parisienne, peut-être les officiers transformaient-ils automatiquement "Tramontane" par "vent du nord-ouest". De plus, il semble qu'il existe plusieurs systèmes de roses des vents chez les marins français. Les Français de la côte méditerranéenne ne

³⁵¹ Les vents ont des noms depuis l'antiquité. Mervyn C. Alleyne et de Paris Université, *Les noms des vents en gallo-roman*, Institut de linguistique romane, 1961.

désignent pas les vents avec les mêmes appellations que les bretons³⁵². Il est alors plausible que les élites parisiennes aient demandé aux officiers des amirautés provinciales de se référer aux points cardinaux afin de rendre plus compréhensibles ces déclarations et de faciliter leurs analyses globales. L'hypothèse d'une volonté d'acculturation ou d'homogénéisation est à évoquer. Néanmoins, aucun texte en ce sens émis par le Grand Amiral de France n'a été trouvé.

L'orientation du vent décide de la navigation. Elle peut ralentir de manière considérable un bâtiment qui doit alors faire de nombreuses manœuvres afin d'arriver à sa destination. "Deux fois la route, trois fois le temps, quatre fois la peine" est un dicton marin très répandu. Lorsque le vent est contraire, et qu'un bâtiment doit louvoyer³⁵³ pour atteindre sa destination, il parcourt en effet deux fois plus de chemin, la traversée prend trois fois plus de temps, dans un inconfort plus accentué que sur route directe. Le louvoisement est la technique utilisée par le breton Martin Forestier, capitaine du *Sainte-Barbe* de soixante-quinze tonneaux. Il explique dans sa déclaration de naufrage qu'*"il fut obliger de virer de bord pour continuer sa route, pour tacher de regagner le portvendes, cependant il en fut empeché par la grande pluie, et étant trop sous le vent"*³⁵⁴, alors il fut contraint de revirer de bord"³⁵⁵. Mais l'envergure de certains bâtiments du XVIII^e siècle ne permet pas de louvoyer. Un vent contraire peut être une réelle difficulté et même un facteur de naufrage. Le patron du terre-neuvier³⁵⁶ de trois cents tonneaux venant de Saint-Malo, qui naufrage en janvier 1787 déclare qu'*"il s'etoit appercu le douze a quatre heure du soir qu'il etoit tout près du cap de creux, qu'il ne pouvoit doubler acause des vents contraires"*³⁵⁷. Le vent de face l'obligerà à faire marche arrière. Cinq autres capitaines, qui ont déclaré leurs naufrages aux officiers de l'amirauté, expliquent que les difficultés qu'ils ont rencontrées sont en partie dues à des vents contraires³⁵⁸.

³⁵² Article de Catherine Corvec sur les roses des vents et l'orientation en Bretagne dans Esther Katz, Annamária Lammel, Marina Goloubinoff[et al.], *Entre ciel et terre : climat et sociétés*, Paris, Ibis press IRD éd, 2002. Nous remercions Clément Barniaudy pour cette référence ainsi que la précédente.

³⁵³ Tirer des bords pour aller d'un point à un autre, c'est à dire atteindre en zigzag un point où la direction du vent ne permet pas d'arriver directement.

³⁵⁴ Cela signifie qu'il se trouve face au vent.

³⁵⁵ Cote 3B16/154 aux AD66.

³⁵⁶ Bâtiment équipé pour la pêche à la morue.

³⁵⁷ Cote 3B16/146 aux AD66

³⁵⁸ 3B16/21, 3B16/22, 3B16/23, 3B16/91, 3B16/140 aux AD66.

Les changements imprévisibles d'orientation des vents sont également un véritable fléau pour la navigation. Les gens de mer sont alors "*surpris par le vent*". Les manœuvres qui doivent être faites dans ces moments sont parfois périlleuses et nécessitent une grande maîtrise. Ces difficultés sont exprimées par le capitaine hollandais Rienk Sibes lorsqu'il déclare son naufrage "*étant repoussé continuellement par les vents qui changeoient de moment a autre*"³⁵⁹. Indécis, imprévisible, le vent peut alors rendre extrêmement compliquée la navigation. Ne sachant pas comment se positionner par rapport à lui ou quelle voile sortir, les gens de mer n'ont parfois pas d'autre choix que de baisser toutes les voiles et réduire au maximum la prise au vent du bâtiment. La tartane sigeannaise Saint-Raymond qui fait naufrage à Port-Vendres en novembre 1776 rencontre elle aussi des difficultés dues aux changements rapides de la direction du vent. A destination de Gênes, elle fait face à un violent vent du sud³⁶⁰ à hauteur du cap Creus. Le capitaine Bressiere décide donc de relâcher à Port-Vendres mais "*le vent ayant redoublé et setant rangé de la partie du nord ouest avec une telle force que pour tacher de gagner l'entrée de ce port, il fut obligé de jeter une ancre*"³⁶¹. Malgré les manœuvres, cette tartane n'atteindra pas le port ; le naufrage sera inévitable. Empêchant toute anticipation, les changements de vent intempestifs mettent les gens de mer dans une position de vulnérabilité certaine. Onze autres capitaines³⁶² rencontreront des difficultés dues à des changements imprévisibles et rapides de régime des vents.

Les tempêtes qui touchent les côtes françaises de Méditerranée résultent le plus fréquemment de "situation à mistral", c'est à dire de l'ensemble des vents continentaux atteignant le bassin méditerranéen³⁶³. La tramontane, vent continental de Nord-ouest, apparait dans les déclarations de six capitaines. Vent violent et froid, il peut se lever en toute saison mais il est plus violent en hiver. De plus, ses rafales les plus violentes se situent au cours de l'après-midi et au milieu de la nuit. La nuit étant un facteur aggravant du naufrage, notamment dû à la mauvaise visibilité qu'elle apporte, une nuit avec une forte tramontane peut être extrêmement dangereuse. Malgré la relative dominance de la tramontane sur les

³⁵⁹ Cote 3B16/42 aux AD66.

³⁶⁰ "*le vent du sud avoit été si fort le vingt neuf que se trouvant a la hauteur du cap de creux*" 3B16/89 aux AD66.

³⁶¹ Cote 316/89 aux AD66.

³⁶² 3B16/21, 3B16/30, 3B16/34, 3B16/96, 3B16/128, 3B16/137, 3B16/145, 3B16/146, 3B16/147, 3B16/154 et 3B16/158 aux AD66.

³⁶³ M. Tabeaud, *op. cit.*, p. 392

côtes roussillonnaises³⁶⁴, ce n'est pas ce vent qui va causer le plus de naufrages. Les vents du sud, sud-est et est sont, d'après les déclarations, les plus dangereux. Vingt-deux des trente déclarations les mentionnent. Sept capitaines rencontrent des difficultés liées à un vent d'est³⁶⁵. Appelé le Levant, c'est un vent qui s'accompagne le plus souvent d'un temps pluvieux. Huit capitaines doivent faire face à un vent de sud-est³⁶⁶. Ce vent est le Marin et il souffle sur toute la zone littorale méditerranéenne. Il est généralement fort, parfois violent et turbulent sur le relief. Il se charge d'humidité lors de son parcours au-dessus de la Méditerranée et amène le plus souvent de fortes pluies. Il est particulièrement dangereux puisqu'il pousse les bâtiments à la côte. Huit déclarations font mention d'un vent du sud³⁶⁷. Les vents qui viennent du sud ou du sud-ouest apportent de grosses perturbations d'Espagne qui butent contre le massif central et occasionnent de grosses pluies.

La question de la prise au vent est également à évoquer. Chaque type de bateau a ses particularités. Faible ou importante, la prise au vent modifie la vitesse mais également les probabilités de rencontrer des difficultés qui aboutiront à des fortunes de mer. Cette question, bien que particulièrement importante, n'a pas pu être traitée dans le temps imparti à ce mémoire. Relevant de l'histoire de la construction navale, elle est une piste qu'il faudra exploiter si cette recherche se poursuit.

b. "Des gros nuages et brouillards qui couvroient le soleil" : le brouillard, la pluie et la foudre

L'importance de la visibilité en navigation est primordiale. Hier, plus encore qu'aujourd'hui, voir la côte est une nécessité. Les gens de mer du XVIII^e siècle n'ont que leurs yeux comme outil de repérage. Les systèmes de GPS sont encore loin devant eux. S'appuyant principalement sur des cartes, ils ont besoin de discerner la côte pour se repérer mais plus encore pour ne pas trop s'en approcher. Le brouillard est donc un ennemi redoutable. Trois capitaines déclarent avoir rencontré des difficultés liées au brouillard ou à des nuages épais. Cord Tiemann, capitaine danois de la Galiote *Christine-Marie*, déclare qu'il échoue sur la plage de Saint-Cyprien *"sans pouvoir discerner la hauteur ou ils se trouvoient acause des gros*

³⁶⁴ Voir cartes page 259 en annexe.

³⁶⁵ 3B16/41, 3B16/128, 3B16/140, 3B16/145, 3B16/14, 3B16/147, 3B16/154 aux AD66.

³⁶⁶ 3B16/1, 3B16/41, 3B16/42, 3B16/43, 3B16/146, 3B16/147, 3B16/154 aux AD66.

³⁶⁷ 3B16/15, 3B16/22, 3B16/30, 3B16/89, 3B16/96, 3B16/128, 3B16/146 et 3B16/147 aux AD66.

nuages et brouillards qui couvroient le soleil, l'impétuosité du vent et des vagues les jetta sur la plage de s[ain]t cyrien"³⁶⁸. Après avoir été " battu de la tempeste pendant 4 jours" c'est finalement le brouillard qui viendra à bout de cette galiote. En empêchant l'équipage de se repérer par rapport à la côte, les nuages bas ou le brouillard vont les mener à leur perte. Ce brouillard apparaît également fautif lors du naufrage du chébec algérien sur la plage de Saint-Laurent en décembre 1764. Le capitaine Barbeich³⁶⁹ déclare, au travers d'un interprète, avoir "*echoué par un grand brouillard qu'il faisoit*"³⁷⁰. Sans plus d'explication, le capitaine rejette toute la faute de son naufrage sur le brouillard. La troisième déclaration est beaucoup moins tranchée. Les fautes sont partagées selon le capitaine Tassart de Saint-Malo. Il explique les conditions du naufrage de son terre-neuvier le long de la plage d'Argelès-sur-Mer : "*le vent étoit passé au sud est avec impétuosité avec le temps sombre et une pluie très abondante*"³⁷¹. Dans cette déclaration, ni brouillard ni nuage n'ont été mentionnés. Malgré cela, l'évocation d'un "*temps sombre*" fait imaginer un ciel très couvert, gênant fortement la visibilité. Ces trois naufrages se déroulent le long de la côte basse. Vue de la mer, la côte rocheuse et ses découpes sont relativement visibles même par mauvais temps. En revanche, la côte sableuse formée par la plaine du Roussillon est, elle, beaucoup plus complexe à apercevoir (cf. photographie ci-après). Une simple ligne à l'horizon, très fine, sans relief, ne se discerne plus si les nuages sont bas.

³⁶⁸ 3B16/43 aux AD66.

³⁶⁹ On trouvera aussi l'écriture "Barbix"

³⁷⁰ 1C1149 aux AD66.

³⁷¹ 3B16/146 aux AD66

FIGURE 34 PHOTOGRAPHIE DE LA PLAGE ENTRE CANET ET SAINT-CYPRIEN VU DE LA MER, LE TEMPS SE GATE, FIN DE JOURNEE, JUILLET 2015.



Si les nuages représentent de véritables dangers pour la navigation, la pluie est également mentionnée à plusieurs reprises dans les déclarations des capitaines. Abondante, continue ou encore grande, celle-ci va être soulignée par six capitaines comme étant une des difficultés qui ont engendré le naufrage de leur bâtiment³⁷². Le terre-neuvier de Tassart, qui a rencontré un temps sombre en janvier 1787, doit également faire face à " *une pluye très abondante*"³⁷³. La veille, c'était le brigantin *Le Porto*, de Peter Hanckmann qui essayait également des difficultés pluviales " *et grand vent et grande mer et grande pluye*"³⁷⁴. En quelques jours, entre le 13 et le 16 janvier 1787 cette forte pluie aura été, en partie, la cause de cinq naufrages et d'un jet en mer le long des côtes roussillonnaises. Le nombre de jours de pluies par an en Roussillon est largement inférieur à celui de la moyenne. Les nuages ne restent pas longtemps, le vent les chasse. Cependant, si le nombre de fois où il pleut est faible, la quantité d'eau qui tombe ne l'est pas. Dans les Pyrénées-Orientales, ces cinquante dernières années il a plu en moyenne au moins une fois tous les deux ans, 200mm en un seul jour et 150mm au moins deux fois par an (cf. figure ci-après). Les régions de France les plus exposées à des pluies diluviennes pouvant apporter plus de 200mm en une journée se situent principalement en bordure de la Méditerranée. En effet, le régime pluviométrique du

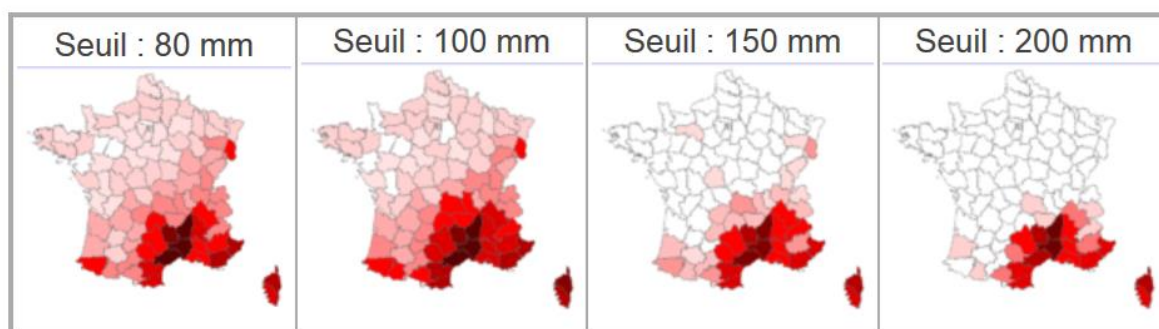
³⁷² 3B16/41, 3B16/128, 3B16/146, 3B16/147, 3B16/154 et 3B16/158 aux AD66.

³⁷³ 3B16/146 aux AD66

³⁷⁴ 3B16/147 aux AD66

climat méditerranéen est très particulier : seulement 70 à 80 jours de pluies sont irrégulièrement répartis dans l'année. À des étés très secs succèdent des automnes très arrosés (40% du total annuel des pluies tombent en 3 mois). Ces précipitations orageuses peuvent quelquefois apporter en quelques heures 4 fois plus que la moyenne mensuelle en un lieu donné³⁷⁵.

FIGURE 35 NOMBRE D'OCCURRENCES OBSERVEES D'EPISODES AYANT APPORTE PLUS DE 80, 100, 150 OU 200 MM EN UNE JOURNEE CLIMATOLOGIQUE SUR AU MOINS UN POINT DE MESURE PAR DEPARTEMENT, SUR LES CINQUANTE DERNIERES ANNEES³⁷⁶.



Pour être mentionnées et accompagnées de qualificatifs tels que "grande" ou "abondante", les pluies qui tombent lors des naufrages doivent être diluviennes. Leurs conséquences sont multiples. La mauvaise visibilité en est sûrement la première. Mais on peut également penser à un pont qui devient extrêmement glissant, favorisant ainsi les passages à la mer des membres de l'équipage ; ou encore une coque qui se remplit d'eau forçant ainsi un écopage acharné.

*"Déjà s'est formé le nuage,
Effroi du pauvre marinier
J'entends déjà gronder l'orage
Il va périr, le nautonnier !"³⁷⁷*

Mais la pluie peut parfois être accompagnée de foudre, générant alors tonnerres et éclairs. Le phénomène de la foudre fait encore l'objet de recherches scientifiques. Nous n'en connaissons pas tous les secrets. Dans les trente déclarations de capitaines qui ont été faites concernant des naufrages entre 1740 et 1790, une seule mentionne la foudre. Le bisque

³⁷⁵ <http://pluiesextremes.meteo.fr/france-metropole/Nombre-de-jours-par-departement.html>.

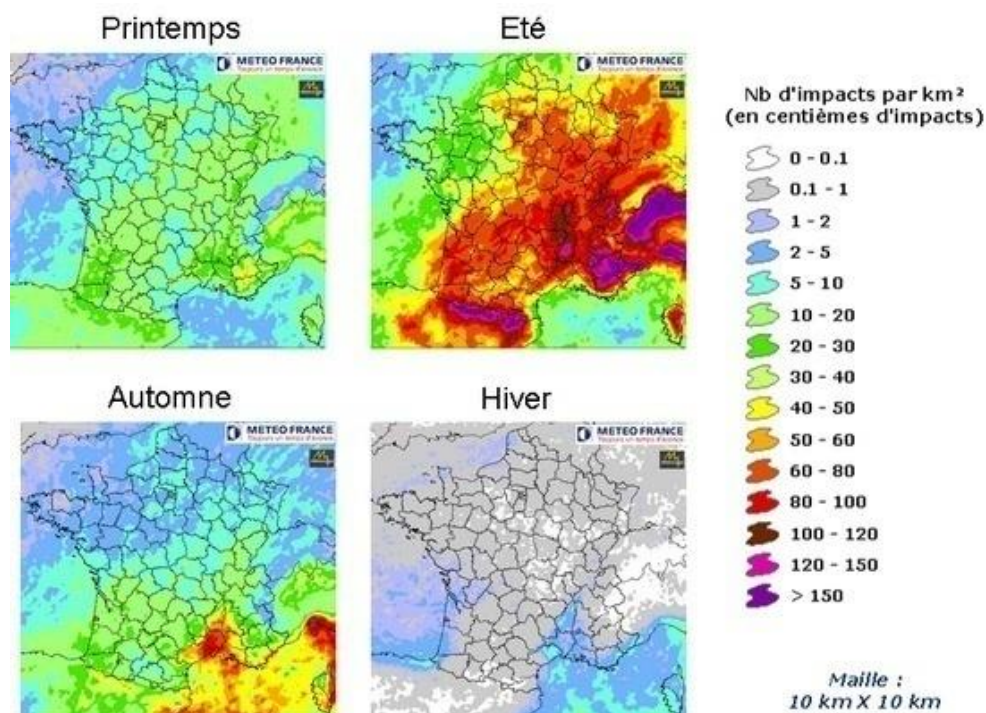
³⁷⁶ Sources Météo-France, <http://pluiesextremes.meteo.fr/france-metropole/Nombre-de-jours-par-departement.html>

³⁷⁷ Cantique à la Vierge Marie "Astres des Mers", Jean Pauc, *op. cit.*, p. 78.

narbonnais commandé par le capitaine Baptiste relâche à Sète le 21 juillet "à cause de l'orage et tonnerres qu'il faisait"³⁷⁸ avant de repartir le 23 pour Port-Vendres.

Pour qu'un orage éclate, il faut qu'un puissant courant ascendant donne naissance à un nuage de type cumulonimbus, dit aussi nuage d'orage. Les orages se forment lorsque l'atmosphère est instable, avec de l'air chaud près du sol et froid en altitude. Les cumulonimbus sont animés par des mouvements verticaux puissants et créent des rafales vigoureuses de direction imprévisible.³⁷⁹ Ils sont à l'origine de vents forts et brefs sur une zone restreinte. En navigation, se trouver dans cette zone de perturbation peut s'avérer particulièrement dangereux. Un temps instable et violent peut se lever en quelques minutes et rendre toute manœuvre extrêmement compliquée. D'après Météo-France "en moyenne, les orages sont plus nombreux sur terre que sur mer, en montagne qu'en plaine, en été qu'en hiver"³⁸⁰ (cf. carte ci-dessous). Ce bâtiment narbonnais, naviguant en période estivale, avait donc plus de risque de rencontrer un orage sur sa route.

FIGURE 36 CARTE DU NOMBRE MOYEN D'IMPACTS DE Foudre AU SOL PAR KM2/SAISON (PERIODE 1997-2013)³⁸¹



³⁷⁸ 3B16/140 aux AD66

³⁷⁹ http://vigilance.meteofrance.com/html/vigilance/guideVigilance/dm_vent.html

³⁸⁰ Cependant, en janvier et février, les orages sont quasi-inexistants sur terre, à peine plus fréquents sur mer.

³⁸¹ Données Météo-France : <http://www.meteofrance.fr/prevoir-le-temps/phenomenes-meteo/les-orages#>

Outre les conditions particulièrement difficiles qui sont dues à un temps orageux, le problème majeur d'un orage reste la foudre et le tonnerre. Le capitaine Baptiste se réfugie dans le port de Sète par peur des "*tonnerres qu'il faisait*"³⁸². S'il ne mentionne que la détonation de ce phénomène, on peut imaginer que les nuances de la langue française ne sont pas, ici, bien importantes. Le capitaine narbonnais fait sûrement référence à la foudre. Englobant une détonation et un éclair lumineux, cette décharge électrique représente une des hantises des marins d'hier et d'aujourd'hui. La foudre peut être à l'origine d'incendies ou de voies d'eau, deux incidents particulièrement redoutés par les gens de mer. Mais elle peut également provoquer brûlures et électrisations sur les personnes présentes à bord³⁸³. Si dans la déclaration du capitaine Baptiste aucun dégât n'est mentionné dû à la foudre, ni humain, ni matériel, l'empressement qu'il manifeste à se réfugier dans un port fait deviner une réelle crainte de la foudre et du tonnerre ancrée dans une forme de savoir marin tacite. Les peurs du capitaine narbonnais ne sont pas injustifiées. En effet, comme tout objet pointu sur une surface plane, le mât d'un bâtiment constitue un point privilégié de foudroiement. Cette attraction ne se manifeste cependant que dans un cercle délimité, appelé "surface de capture", cercle dont le rayon vaut trois fois la hauteur du mât. Si la foudre frappe dans ce cercle, il y a de fortes chances pour que ce soit effectivement sur le mât du bateau. Les bâtiments en bois avec mât en bois sont à priori non-conducteurs. Cependant lorsque tout est mouillé, et c'est le cas par mauvais temps, le mât devient partiellement ou totalement conducteur. Actuellement, sur ce type de bateaux, on recommande de fixer une chaîne le long du mât. La base du mât est ainsi électriquement reliée à l'eau par une chaîne ou un conducteur. Ces mesures permettent d'évacuer le courant de foudre vers l'eau mais ne l'empêchent pas de traverser le mât, ce qui peut provoquer des dommages. Les dégâts se limitent au gréement en évitant l'incendie à bord mais peuvent entraîner des difficultés pour la navigation. Quant aux personnes à bord, elles doivent essayer de rester le plus au sec possible à l'intérieur de la coque. Un corps mouillé ou les pieds dans l'eau est bien plus vulnérable qu'un corps sec. Aucune autre déclaration ne fait mention de ces électrométéores. Orage, foudre, tonnerre et éclair n'apparaissent pas dans les déclarations

³⁸² Cote 3B16/140 aux AD66.

³⁸³ Delphine Tempère et Annie Molinié-Bertrand, se basant sur un échantillon de 1046 personnes mortes en mer, 0,6% des ces morts en mer sont dues à la foudre. Delphine Tempère et Annie Molinié-Bertrand, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009., p. 257.

de naufrage. Néanmoins, dans une lettre³⁸⁴ que Maître Carré, procureur du Roy à Perpignan, écrit à Joseph Balanda-Sicart, lieutenant général au siège de l'amirauté, un orage est mentionné. Il y évoque le naufrage du bâtiment la *Ville-de-Rouen*, la nuit du 16 novembre 1766 sur la plage de Canet. Il y écrit : "*un orage tant sur terre que sur mer avoit fait briser entièrement le battiment ainsy plus despoir de pouvoir renflouer ce vaisseau*". L'orage apparaît ici comme un actant post-naufrage. A cela, il faut ajouter que les termes relativement flous de "mauvais temps", "gros temps" ou "tempête" peuvent possiblement être des temps orageux. Pour autant, rien ne permet de l'affirmer. Les orages et la foudre représentent, tout de même, de réels dangers pour la navigation, tant au niveau matériel qu'humain. De nombreux cantiques à la Vierge Marie témoignent de ce danger : "*Chrétiens, courage ! Malgré l'orage, Sans craindre la mort Nous irons au port.*"³⁸⁵. Bien que difficilement identifiables dans les sources, ne pas les évoquer dans une recherche sur les naufrages aurait été une erreur.

c. "Assailli par les vagues"

La mer est, elle aussi, une actrice du naufrage. Elle en a peut-être même le premier rôle. Dans vingt-deux des trente déclarations de naufrage faites par les capitaines, la mer est impliquée. Ses actions et ses formes sont variables. Elle vient souvent s'ajouter à la fureur des vents et de la pluie mais elle peut également avoir un rôle déterminant et provoquer à elle seule un naufrage.

L'état de la mer est très souvent décrit par les capitaines. Le capitaine du chébec majorquin, qui échoue à Port-Vendres la nuit du 27 décembre 1783, fait mention d'une "*mer excessivement grosse*"³⁸⁶ dans sa déclaration. La capitaine de la tartane *Saint-Raymond*³⁸⁷ et celui du senau le *Félicité*³⁸⁸, déclarent également avoir dû faire face à une "*grosse mer*". Quant au suédois Peter Hacman, capitaine du Brigantin *Le Porto*, c'est "*une grande mer*"³⁸⁹ qu'il affronte. Sans plus de précision, ces déclarations laissent part à l'imagination. Grande

³⁸⁴ Cote 3B16/62 aux AD66.

³⁸⁵ *L'Etoile du Matelot*, Jean Pauc, *op. cit.*, p.81.

³⁸⁶ Cote 3B16/128 aux AD66.

³⁸⁷ Cote 3B16/89 aux AD66.

³⁸⁸ Cote 3B16/141 aux AD66.

³⁸⁹ Cote 3B16/147 aux AD66.

ou grosse, la mer semble démontée, devenant un obstacle difficilement franchissable pour les gens de mer. Aujourd'hui, la terminologie associée à l'état de la mer a été normalisée par les services de météorologie maritime³⁹⁰. L'état de la mer correspond à la description de la surface de la mer soumise à l'influence du vent, qui génère des vagues, et de la houle. La hauteur des vagues se mesure du creux entre deux vagues à la crête de la vague³⁹¹. Actuellement les marins utilisent couramment l'échelle de Douglas, qui donne 9 classes de valeur pour cette "hauteur de la mer du vent", de mer 0 à mer 9. Les classes 7 et 8 concernent des mers dites "grosses" à "très grosses", avec des hauteurs de vagues allant de 6 à 14 mètres. Rien ne permet, dans les déclarations des capitaines, de savoir exactement ce qui est désigné comme "*grosse mer*". Aucune mesure de vague n'est mentionnée. Néanmoins, le capitaine de la pinque génoise le *Saint-Antoine-de-Padoue*, Pierre Zino, renseigne approximativement sur la hauteur des vagues qu'il rencontre : "*le vent souffla impétueusement et rendit la mer tellement orageuse que les ondes depassoient sont navire*"³⁹². Ces vagues-là étaient donc plus hautes qu'une pinque de 125 tonneaux. Ce sont ces vagues qui le feront naufrager en mars 1790 sur la plage de Canet.

Dans ces déclarations de naufrage, le terme "flot" revient de manière récurrente. Toujours au pluriel, son sens est ambigu. Dans le *Grand Littré*, le premier sens qui lui est donné est "*lame d'eau soulevée dans la mer par l'action du vent*"³⁹³. Ce qui s'apparente plus ou moins à une vague. Le deuxième sens qui lui ait donné est "*la mer*"³⁹⁴. Le sens qui est donné dans les déclarations des capitaines semble flou. Il est possible que l'expression "*les flots*" ne désigne la mer seulement quand elle est agitée. Violent³⁹⁵ et impétueux³⁹⁶ les flots apparaissent comme un acteur du naufrage acharné et sans pitié. La tartane sétoise de Joseph Desclaux³⁹⁷ et le bâtiment hollandais de Rienk Sibes³⁹⁸ sont chacun "*battu des flots*". La mer et ses vagues auront raison de ces deux bâtiments.

³⁹⁰ Tableau en annexe page 260.

³⁹¹ De telles mesures sont difficiles à faire à l'œil nu. Aujourd'hui, de nombreux systèmes de mesure ont été mis au point, depuis la perche à houle jusqu'aux radars embarqués sur des satellites.

³⁹² 3B16/158 aux AD66.

³⁹³ Émile Littré, Jacques Baudeneau et Claude Morhange-Bégué, *op. cit.* Tome 3, p. 2528.

³⁹⁴ *Ibidem.* Tome 3, p. 2528.

³⁹⁵ "*la violence des flots*" 3B16/21 aux AD66.

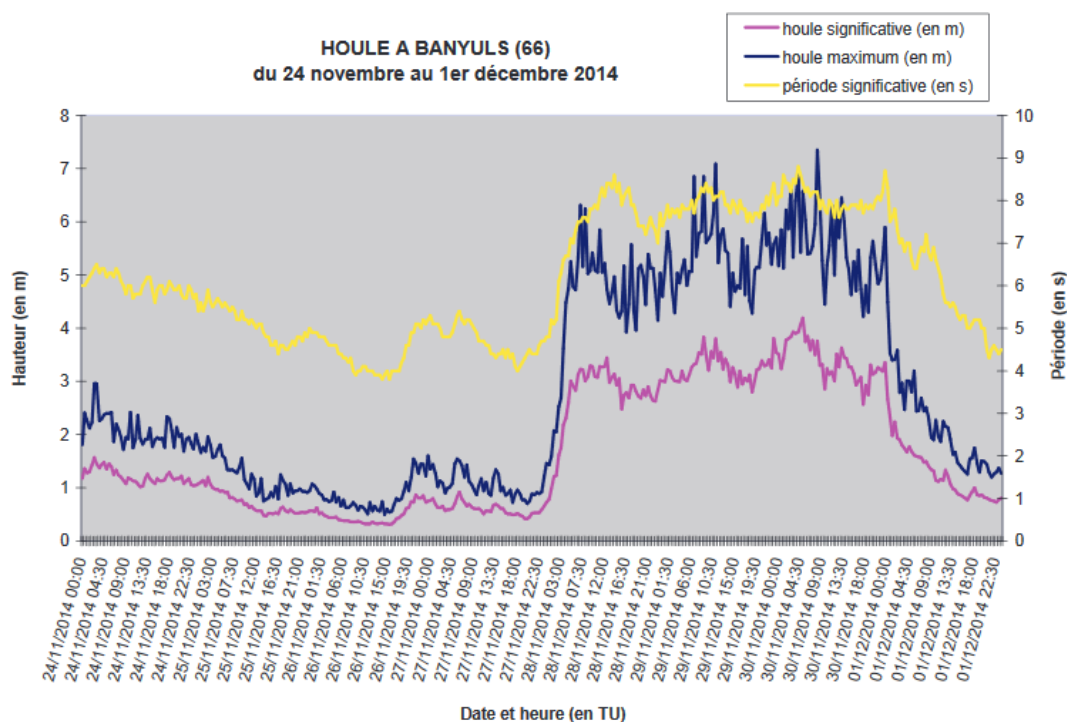
³⁹⁶ "*les flots impétueux*" 3B16/34 aux AD66.

³⁹⁷ Cote 3B16/30 aux AD66.

³⁹⁸ Cote 3B16/42 aux AD66.

Les ondes et les flots, dont parlent les capitaines, sont, sauf pour quelques cas, ce que l'on appelle aujourd'hui la houle. A la différence des vagues déferlantes, ce type de vague est un mouvement ondulatoire de la surface de la mer qui est formé par un champ de vent éloigné de la zone d'observation. Si dans nos sources rien ne nous permet de connaître la hauteur de la houle, aujourd'hui cela est possible. Le rapport d' "*Analyse de la tempête marine sur le littoral Languedoc-Roussillon du 28 novembre au 1 décembre 2014*"³⁹⁹ mené par la DREAL L-R⁴⁰⁰, nous permet d'avoir une idée de la hauteur que pouvait atteindre la houle durant une tempête. Grâce aux données recueillies par l'houlographe directionnel de Banyuls, il est possible de savoir que, durant cette tempête de plusieurs jours, la hauteur maximum de la houle a atteint 7,35m le 30 novembre à 8h00, à 50m au large de Banyuls. D'après ce rapport, la période de retour de ce type d'événement sur les côtes du Languedoc-Roussillon est d'un an. La houle aux abords des côtes roussillonnaises peut donc être importante, et rien d'étonnant à ce qu'elle soit l'un des facteurs de naufrages que l'on trouve dans les déclarations des capitaines entre 1740 et 1790.

FIGURE 37 HOULE A BANYULS DU 24 NOVEMBRE AU 1ER DECEMBRE 2014. SOURCE : RAPPORT D'ANALYSE DE LA TEMPETE MARINE SUR LE LITTORAL LANGUEDOC-ROUSSILLON DU 28/11 AU 01/12 2014. DEAL L-R.



³⁹⁹ http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DREAL_LR_-Rapport_tempete_novembre_2014__cle79bfe3.pdf

⁴⁰⁰ Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement en Languedoc-Roussillon.

Faisant partie intégrante des "flots", les vagues sont également mentionnées plusieurs fois dans les déclarations des capitaines qui ont fait naufrage. Elles aussi sont impétueuses⁴⁰¹. Jean Ganne, capitaine du navire marchand à long cours le *Saint-Michel*, essuie une forte tempête. Il déclare aux officiers de l'amirauté de Collioure que "*la force des vagues étant si forte qui luy ont emporté sa chambre dans la mer avec tout ce qui y estoit contenu consistant en effets et marchandises très précieuses*"⁴⁰². Ce ne sont ni les vents, ni la pluie qui sont accusés d'avoir mené à sa perte ce navire. Certes ils y ont contribué, mais ce sont les vagues les principales fautives. Ce schéma se reproduit lors du naufrage de la tartane *Lisanti-Maggy-et-Sainte-Anne* en novembre 1758 sur le territoire de Canet. Son capitaine déclare "*ce bâtiment a échoué par la force des vagues*"⁴⁰³. La mer Méditerranée a son caractère.

Les vagues sont encore aujourd'hui au cœur de recherches scientifiques. Elles n'ont pas livré tous leurs secrets. Le phénomène des Vagues scélérates est, par exemple, un phénomène extrême que la science cherche encore à modéliser⁴⁰⁴. Rien ne permet d'affirmer que les gens de mer qui ont fait naufrage le long des côtes roussillonnaises au XVIII^e siècle ont fait face à ce type de phénomène rare. Rien n'indique d'ailleurs que ces vagues, d'une hauteur pouvant atteindre les 30 mètres, se produisaient déjà à cette époque puisque la première preuve scientifique de leur existence n'apparaît qu'en 1995⁴⁰⁵. Les changements climatiques et leurs conséquences, qu'il reste à appréhender, ne permettent pas de projeter les découvertes actuelles sur une mer qui a, elle aussi, un temps et des évolutions. Néanmoins, certains capitaines font mention de vagues qui semblent sortir de l'ordinaire des gens de mer en Méditerranée. Martin Forestier, capitaine du brigantin breton qui naufrage dans la nuit du 10 novembre 1788 sur la plage de Saint-Cyprien, est forcé par une grande pluie et de grands vents, de quitter son bâtiment. Il monte donc dans la chaloupe avec tous les membres de son équipage, afin de gagner la plage. Mais, "*une lame*

⁴⁰¹ "*L'impétuosité des vagues*" cote 3B16/43 aux AD66.

⁴⁰² 3B16/145 aux AD66.

⁴⁰³ Cote 3B16/15 aux AD66.

⁴⁰⁴ Notamment autour du projet européen Multiwave qui finance des expéditions qui étudient les vagues scélérates et d'autres phénomènes extrêmes.

⁴⁰⁵ La première à avoir été mesurée s'appelle "la vague du nouvel an" et a déferlé sur la plateforme pétrolière Draupner en mer du Nord le premier janvier 1995.

*d'eau layant renversée ils se trouvèrent sous la chaloupe et dans la mer*⁴⁰⁶. Certains, dont Martin Forestier, en sortiront vivant en gagnant la plage à la nage. D'autres, le capitaine en second, le frère du capitaine qui était mousse à bord, et trois passagers, une mère et ses deux enfants, n'auront pas cette chance. Une seule vague est désignée comme coupable. Elle est tranchante, une véritable arme. Cette "lame d'eau" aura donc eu la vie de cinq personnes. Impuissantes, ne savant pas nager, entraînées, aspirées, dans le roulement d'une vague. Les vagues représentent donc un réel danger en navigation, pouvant transformer une traversée en un véritable champ de bataille. La mer a une armée redoutable. Le capitaine majorquin du chébec *Notre-Dame-de-Conception* subit l'assaut de cette force naturelle, *"il se trouve assailli par les vagues auquel il résista autant qu'il fut en son pouvoir"*⁴⁰⁷. Le capitaine Maillol et son équipage s'en sortiront indemnes malgré une réelle frayeur. Le risque de submersion est, effectivement, extrêmement redouté par les gens de mer. C'est l'une des plus grandes peurs à bord. C'est cette peur qu'évoque le valencien Lopez, capitaine du canari qui fait naufrage le matin du 15 novembre 1746 sur la plage de Torrellas, lorsqu'il déclare aux officiers de l'amirauté de Collioure que son équipage et lui *"coururent danger d'être submergé"*⁴⁰⁸. Si Lopez et ses gens de mer évitent la submersion, ce n'est pas le cas du bisque la *Comtesse-de-Bailly*. Son capitaine narbonnais Baptiste déclare qu'*"étant au travers de gruisan un coup de vent nord ouest le prit entravers dont les vagues et les flots de la mer le submergeoit"*⁴⁰⁹. De plus, comme le vent, les vagues et les coups de mer sont souvent accusés d'être ceux qui vont faire l'action finale du naufrage. C'est eux qui poussent à la côte. Dans onze⁴¹⁰ des trente déclarations de capitaines, les vagues jettent les bâtiments contre le sable ou les rochers.

La vague apparaît donc, dans les déclarations des capitaines qui ont fait naufrage, comme un ennemi. Contrairement au vent, le rôle qu'elle joue en navigation n'est pas ambivalent. Pris d'assaut par la mer et ses alliées les vagues, les gens de mer et leurs bâtiments sont vulnérables, parfois même impuissants. Les forces naturelles font partie intégrante de la navigation. Dans la grande majorité des cas, les équipages composent avec elles. Dans une infime autre partie, les forces naturelles gagnent et l'environnement en vient

⁴⁰⁶ 3B16/154 aux AD66, ce naufrage est également mentionné dans l'enquête Chardon.

⁴⁰⁷ Cote 3B16/128 aux AD66.

⁴⁰⁸ 3B16/12 aux AD66.

⁴⁰⁹ Cote 3B16/140 aux AD66.

⁴¹⁰ 3B16/1, 3B16/13, 3B16/15, 3B16/21, 3B16/23, 3B16/30, 3B16/34, 3B16/43, 3B16/ 91, 3B16/146 et 3B16/147 aux AD66.

à submerger les bâtiments et les hommes. Les relations qui sont entretenues entre les gens de mer et l'environnement sont essentielles pour comprendre les naufrages et, à travers eux, la navigation. Les rapports qu'il y a entre l'homme et le milieu naturel, notamment le milieu marin, ne peuvent être seulement envisagés sous le prisme de dominations les uns sur les autres. La navigation et les fortunes de mer sont le parfait exemple des liens complexes qui se créent entre des hommes et des éléments, avec des moments d'accords parfaits mais également des moments de ruptures, de crises tels que les naufrages.

Il est également intéressant d'insister sur le caractère inégal des phénomènes en Atlantique et en Méditerranée. Les pluies sont moins violentes mais plus longues, les vents sont moins imprévisibles mais peuvent parfois être extrêmement forts, les courants sont plus homogènes, etc., l'océan Atlantique ne présente pas les mêmes risques. Les habitués de l'Atlantique sont vulnérables à la Mer du Milieu, ils ne connaissent pas son caractère changeant. La forte représentativité des étrangers aux côtes méditerranéennes dans les naufrages déclarés à l'amirauté de Collioure entre 1740 et 1790 témoigne de cette vulnérabilité. Les conditions de navigations en mer Méditerranée sont particulières, la meilleure façon d'en limiter les risques reste, encore au XVIII^e siècle, l'expérience.

3. Manœuvres, erreurs humaines et défaillances matérielles

"L'usure du matériel et des hommes renforce ici la géographie des courants et des vents"⁴¹¹. Si les tempêtes sont, sans aucun doute, la première cause des naufrages, il ne faut pas oublier que ces derniers résultent d'un processus cumulatif. Les manœuvres des hommes et les défaillances du matériel peuvent mettre le coup de grâce à un bâtiment en péril et s'avérer fatales. L'environnement reçoit parfois de l'aide inespérée.

a. Actions et réactions des équipages face à la tempête.

Les gens de mer ne sont pas des acteurs passifs de leurs propres naufrages. Les erreurs humaines peuvent grandement faciliter la tâche à une tempête tout comme de

⁴¹¹ Pierre Chaunu, "Géographie des naufrages" in Christian Buchet[et al.], *op. cit.*, p.45-54, p.48.

bonnes manœuvres peuvent sauver un bâtiment, sa cargaison et son équipage. Les actions et les réactions des hommes face à la tempête ont des conséquences, qu'elles soient heureuses ou malheureuses. Les équipages ne sont pas impuissants face à l'environnement.

L'idée selon laquelle, encore au XVIII^e siècle, les équipages en péril s'en remettent à dieu n'est absolument pas vérifiée dans cette étude. En effet, dans les quarante-trois naufrages étudiés, cinquante cotes aux archives et presque deux milles folios, la référence au divin au moment du naufrage n'apparaît qu'une seule fois. Lorsqu'il déclare son naufrage aux officiers de l'amirauté, le capitaine de la pinque génoise le *Saint-Antoine-de-Padoue*, Pierre Zino, mentionne brièvement une prière. Après avoir soutenu une tempête depuis le cap Creus, Pierre Zino et son équipage "*se vit en même a tout instant de périr et il fut alors heureux après setre recomandé a la misericorde divine de toucher sur le sable de facon que le navire ne peut plus avancer se trouvant a sec*"⁴¹². Rien n'indique que cet appel au divin ait été fait collectivement par l'ensemble de l'équipage. De plus cette phrase n'étant pas extrêmement claire, elle pourrait être interprétée comme une simple formulation. Mis à part cette recommandation à la miséricorde divine, l'aspect religieux est totalement absent des déclarations des capitaines qui ont fait naufrage. Lorsque ces hommes se battent avec un environnement déchainé, les manœuvres semblent primer sur les prières. Les équipages n'attendent pas la mort venir, leurs actions peuvent encore être décisives et chaque minute compte. Le religieux n'arrive que dans un second temps. L'enterrement des morts en terre sainte ou le dépôt d'un ex-votos pour remercier divers saints d'être encore en vie, apparaissent comme des actes religieux post-naufrage, une fois le grand drame terminé.

Les hommes à bord des bâtiments en péril se battent contre des puissances naturelles bien plus fortes. Les mots employés par les capitaines, dans les déclarations de leurs fortunes de mer, pour décrire cette lutte, sont révélateurs de l'état d'esprit dans lequel les gens de mer se trouvent dans ces instants critiques. Cet affrontement entre une embarcation, les hommes qui sont à son bord et l'environnement, fait apparaître un champ lexical lié à la survie et à la protection. "Résister"⁴¹³, "essuyer"⁴¹⁴, "soutenir"⁴¹⁵ la tempête

⁴¹² Cote 3B16/158 aux AD66.

⁴¹³ "*il se trouve assailli par les vagues auquel il resista autant quil fut en son pouvoir*" 3B16/128, et 3B16/12 "*Ne pouvant plus résister au vent et aux coups de mer*".

⁴¹⁴ "*ayant du essuyer une tempeste furieuse*" 3B16/42, et "*il essuya la tourmente*" 3B16/34.

⁴¹⁵ "*Ne pouvant plus résister au vent et aux coups de mer*" 3B16/12, et "*resista autant quil fut en son pouvoir*" 3B16/128.

deviennent des conditions à la survie. "Se garantir du naufrage"⁴¹⁶ ou "se prévenir de l'échouement"⁴¹⁷ devient le seul objectif pour ces gens de mer. Le capitaine, qui fait sa déclaration de naufrage, insiste sur le fait que son équipage et lui ont fait tout ce qui était en leur pouvoir pour se sauver du naufrage. Là encore, la pression des assurances et des propriétaires des marchandises y est pour beaucoup, néanmoins cela n'enlève rien au fait que cette insistance est significative. Les "manœuvres" et les "efforts" apparaissent réellement comme des justifications, rappelant que les hommes à bord du bâtiment en danger ne se sont pas laissés malmener par l'environnement sans réagir. Malheureusement ces actions sont menées en vain et il n'est pas rare de lire des phrases telles que *"tous leurs efforts furent inutiles"*⁴¹⁸ ou *"nonobstant toutes la manœuvre qu'ils firent"*⁴¹⁹ dans les déclarations des capitaines⁴²⁰.

Si certains capitaines se contentent d'une expression globalisante pour évoquer "toutes les manœuvres", d'autres les décrivent en détail. Ces manœuvres peuvent être rangées en trois catégories, correspondant chacune à une étape du naufrage. La première concerne le moment où le bâtiment rencontre des difficultés et les premières solutions que son équipage trouve pour s'en prévenir. La deuxième catégorie de manœuvres vise à limiter les dégâts. Les marchandises et le bâtiment en lui-même sont précieux et l'équipage va chercher à les préserver le mieux possible. La troisième concerne les tous derniers gestes. Sachant le bâtiment perdu, les hommes à bord essayent d'échapper au pire.

Dans un premier temps, il s'offre aux bâtiments, qui font face à une fortune de mer telle que le risque de naufrage, plusieurs possibilités d'échapper à la tempête. La première,

⁴¹⁶ 3B16/12 "pour se garantir du naufrage", 3B16/22 "il ne peut se garantir de l'échouement" et 3B16/34 "afin de se garantir du naufrage".

⁴¹⁷ "ils ne purent se prévenir de l'échouement" 3B16/91.

⁴¹⁸ Cote 3B16/34 aux AD66.

⁴¹⁹ Cote 3B16/30 aux AD66.

⁴²⁰ 3B16/12 "ayant manœuvré toute la nuit".

3B16/14 "tous leurs efforts furent inutiles".

3B16/23 "nonobstant les efforts qu'il avoit fait".

3B16/30 "nonobstant toutes la manœuvre qu'ils firent".

3B16/34 "ayant fait toutes les manoeuvres possible avec son equipage".

3B16/42 "malgre son activité et sa vigilance".

3B16/91 "nonobstant les efforts qu'il fit pour y prendre route " et" que par les efforts de manœuvre qu'ils firent ils ne purent se prevenir de l'échouement".

3B16/141 "quayant fait avec son equipage tout le mouvement possible".

3B16/147 "malgre toutes leurs manoeuvres".

et sans aucun doute la plus prisée, est de se mettre à l'abri dans un port. Le capitaine néerlandais, Rienk Sibes, déclare "*qu'ayant du essayer une tempeste furieuse il examinait s'il ne trouveroit point un port pour se réfugier*"⁴²¹. Après neuf jours de tempête ce capitaine et son équipage rentreront dans le port de Port-Vendres le 9 janvier 1758. Un coup de vent fracassera leur bâtiment contre le fanal. Le port de Port-Vendres étant, en effet, le seul port du Roussillon offrant un réel abri, il est la première destination souhaitée par les bâtiments en périls. Un capitaine sur deux, rappelons-le, mentionne Port-Vendres comme port refuge à atteindre⁴²². Certains ont cependant d'abord tenté, en vain, de rentrer dans le port de Sète⁴²³. Les ports offrent des possibilités d'abri et d'amarrage très importantes en cas de difficultés. La navigation en cabotage ou petit cabotage est, en ce sens, une sécurité. Mais les ports roussillonnais sont peu nombreux et peu à l'abri. De plus, l'entrée du seul port abrité, Port-Vendres, est particulièrement dangereuse. Se mettre à l'abri dans un port n'apparaît donc pas aisé le long des côtes roussillonnaises.

Une deuxième possibilité existe pour les gens de mer en difficulté : le mouillage. La côte rocheuse offre de nombreuses anses et criques permettant de se mettre à l'abri du vent et des vagues. Néanmoins cette option semble peu utilisée à cause des difficultés d'ancrage qu'une baie sauvage implique et du manque de renseignements dont les navigants disposent. Seulement trois des trente capitaines qui ont fait une déclaration auprès de l'amirauté, concernant un naufrage, ont passé la nuit dans un mouillage⁴²⁴. La seule localisation de mouillage mentionnée clairement est l'anse de Paulilles. Le lougre du capitaine Andre Valles⁴²⁵ y passe la nuit du 21 novembre 1747. Il naufragera le lendemain au niveau de l'anse Sainte-Catherine⁴²⁶ en essayant de gagner le port de Port-Vendres. Le mouillage, pouvant se faire uniquement sur la partie rocheuse du rivage roussillonnais et présentant le risque important de se fracasser contre les rochers si l'ancre lâche, n'apparaît pas non plus comme une échappatoire sûre à la tempête.

⁴²¹ Cote 3B16/42 aux AD66.

⁴²² Quinze déclarations de naufrage vont dans ce sens : 3B16/1, 3B16/12, 3B16/14, 3B16/15, 3B16/21, 3B16/42, 3B16/61, 3B16/91, 3B16/89, 3B16/96, 3B16/128, 3B16/137, 3B16/141, 3B16/154 et 3B16/158 aux AD66.

⁴²³ Cotes 3B16/12, 3B16/23, 3B16/128 aux AD66.

⁴²⁴ 3B16/13, 3B16/30, 3B16/146 aux AD66.

⁴²⁵ Cote 3B16/13 aux AD66.

⁴²⁶ Anse Sainte-Catherine et Anse de Paulilles en annexe page 260.

Le large est la dernière possibilité. Si aucun port n'est accessible et aucun mouillage sûr, l'ultime échappatoire est de s'éloigner le plus possible des côtes. Six déclarations de naufrage, sur les trente qui ont été faites entre 1740 et 1790, mentionnent des tentatives visant à regagner la pleine mer⁴²⁷. Dans l'incapacité de "se relever de la côte pour aller en pleine mer", "s'élever", "gagner le large" et fuir ainsi la tempête, les bâtiments se fracasseront contre les côtes.

Les bâtiments qui arrivent à se mettre à l'abri de la tempête en faisant relâche dans un port, en passant la nuit dans un mouillage abrité ou en gagnant le large pour la fuir, échapperont, pour cette fois, au naufrage. D'autres n'ont pas cette chance. L'équipage va alors devoir manœuvrer pour limiter les pertes humaines et matérielles et reprendre le contrôle des bâtiments.

Le jet d'ancre est une de ces manœuvres possibles. Douze des trente déclarations disent avoir tenté cette action⁴²⁸. Elle consiste à jeter l'ancre dans le fond pour qu'elle s'y accroche et retienne le bâtiment afin qu'il ne se fracasse pas contre la côte. Lors de sa tentative d'entrée dans le port de Port-Vendres, le capitaine de la tartane *Saint-Raymond* déclare qu'il "*fut obligé de jeter une ancre pour pouvoir se tirer dessus, mais le vent redoublant toujours et layant empêché de pouvoir ce faire, il jetta alors toutes ses autres ancres a la mer pour tacher de garantir son battiment du naufrage*"⁴²⁹. Cette manœuvre est particulièrement pratiquée lors des mouillages mais également lorsque les bâtiments ont des difficultés à entrer dans un port, notamment celui de Port-Vendres, ou sur la côte sableuse, lorsque le bâtiment est trop poussé vers la plage par la tempête. Cette manœuvre est, cependant, loin de réussir à chaque fois. Certains capitaines déclarent n'avoir pas trouvé de fond ou d'accroche aux abords de la plage de Canet⁴³⁰. Leur ancre n'a donc pas pu les retenir. De plus, lors d'une forte tempête, le jet d'ancre n'est pas une solution particulièrement efficace ; les câbles des ancres ne paraissent pas extrêmement solides puisque trois capitaines⁴³¹ mentionnent qu'ils lâchent face à la force des vents, des vagues, ou des courants.

⁴²⁷ Cotes 3B6/1, 3B16/30, 3B16/34, 3B16/145 et 3B16/154 aux AD66.

⁴²⁸ 3B16/13, 3B16/14, 3B16/15, 3B16/21, 3B16/22, 3B16/23 3B16/30, 3B16/89, 3B16/91, 3B16/96, 3B16/137, 3B16/146 aux AD66.

⁴²⁹ Cote 3B16/89 aux AD66.

⁴³⁰ Cotes 3B16/23 et 3B16/91 aux AD66.

⁴³¹ Cotes 3B16/13, 3B16/14 et 3B16/34 aux AD66.

Le père George Fournier écrit dans son Hydrographie, chapitre V, *Ce qu'on doit faire durant les tempeste*, du livre quinzisième : "*De grand temps voicy l'ordre qu'on tient, on commence à abbatre les plus hautes voiles, tels que sont les perroquets ; le temps grossissant, on abbat les Huniers [...] finalement on abbat les verges antennes, & les mats des Hunes, pour ne donner aucune prise aux Vents*"⁴³². La réduction de voilure⁴³³, manœuvre encore pratiquée aujourd'hui, consiste à réduire la surface d'une voile en la repliant en partie : l'objectif est d'adapter la surface de la voilure à la force du vent lorsque celui-ci forçit. Il s'agit de réduire la prise au vent du bâtiment. Six capitaines déclarent avoir réduit ou baissé complètement certaines, ou toutes, de leurs voiles⁴³⁴. S'ils n'ont pas échappé au naufrage, cette action aura sûrement rendu le choc avec la côte moins violent et réduit les dégâts. Néanmoins, quand un vent violent exerce sa force sur une voile, la rentrer ou la baisser n'est pas une mince affaire et cette manœuvre nécessite une grande maîtrise.

Afin d'éviter le choc avec la côte ou, au moins, de le reculer et de le rendre moins brutal, la manœuvre de dernier recours reste le jet en mer. Débarquer des objets ou des marchandises par-dessus bord quand on est en mer et que les conditions météorologiques l'exigent, est une manœuvre de dernier recours. Chaque jet en mer, quand il concerne autre chose que du lest, fait l'objet d'une déclaration auprès des officiers des amirautés. Cette action peut cependant permettre de rétablir la stabilité du bâtiment et d'en reprendre le contrôle. Trois capitaines déclarent, dans leur déclaration de naufrage, avoir eu recours à cette pratique⁴³⁵. Si les capitaines Joseph di Mayo⁴³⁶ et Jean-Marc Brun⁴³⁷ le font au large de Marseille et de Sète, l'équipage de la tartane la *Passe-partout*, fait des jets en mer afin de s'alléger et se dégager de la redoute de Béar où il est coincé⁴³⁸. Le jet en mer est donc une manœuvre pouvant servir à plusieurs moments du naufrage. Pour autant, son coût est important et il ne peut être pratiqué qu'en cas d'extrême nécessité.

Certaines des manœuvres évoquées auront permis aux équipages de limiter les dégâts que la tempête et la côte auront causés sur la coque, le matériel de navigation et la

⁴³² Georges Fournier, Louis XIII et Michel Soly, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation. Composé par le pere Georges Fournier de la Compagnie de Jesus.*, A Paris, France, chez Michel Soly, rue saint Jacques au Phœnix. M. DC. XLIII, 1643, 2 p., p. 350.

⁴³³ Appelée aussi "prise de ris".

⁴³⁴ 3B16/34, 3B16/96, 3B16/128, 3B16/146, 3B16/158, 3B16/145 aux AD66.

⁴³⁵ Cotes 3B16/15, 3B16/34, 3B16/137 aux AD66.

⁴³⁶ Cote 3B16/15 aux AD66.

⁴³⁷ 3B16/34 aux AD66.

⁴³⁸ 3B16/137 aux AD66.

cargaison de leurs bâtiments. Néanmoins, certains bâtiments n'échapperont pas à un choc violent. Pour les gens de mer, l'ultime action sera la fuite. Sauter du bâtiment et rejoindre le rivage à la nage ou à l'aide d'une chaloupe, permettra à certains hommes d'échapper à la noyade. D'autres n'y échapperont pas.

Cependant, ces manœuvres visant à protéger le bâtiment et l'équipage, peuvent cacher un autre type d'action : les erreurs humaines. Malgré la vérification par plusieurs membres de l'équipage de la déclaration faite par le capitaine, les imprudences et les incompétences de certains semblent être passées sous silence. Pour ne pas perdre les assurances, les gens de mer préfèrent accuser complètement les tempêtes que d'avouer les mauvaises manœuvres ou les erreurs d'estime qui s'y seraient ajoutées. Le capitaine, lors de sa déclaration, a tout intérêt "*à présenter l'événement sous un angle qui ne lui soit pas trop défavorable*"⁴³⁹. Nicolas Courde, cuisinier sur le navire la *Marie-Christine* naufragé en janvier 1758 sur la plage de Saint-Cyprien, déclare devant les officiers de l'amirauté "*quil ny a aucune faute de la part du capitaine ny daucun autre de l equipage et que le mauvais temps a ete la cause de l echouement*"⁴⁴⁰. Il n'est pas rare, si ce n'est systématique, de trouver ce type de phrases dans les témoignages des membres des équipages qui ont fait naufrage. Pourtant, la fatigue des hommes, le manque d'attention, ou encore la mauvaise connaissance des côtes sont autant de facteurs non-avoués pouvant être à l'origine de certains naufrages. "*L'approche d'une côte correspond bien souvent aux derniers moments d'un voyage, à l'aboutissement d'une traversé parfois épuisante. L'attention peut alors être émoussée par la fatigue et par l'arrivé proche*"⁴⁴¹. Les sources utilisées ici sont donc aveugles de certaines réactions humaines face à la tempête

b. Résistance et vulnérabilité matérielles face à la tempête

Les défaillances matérielles sont, elles aussi, relativement étouffées. Les capitaines, dans leurs déclarations, se mettent généralement à l'abri de tout reproche concernant leur

⁴³⁹ Jacques Ducoin, *Naufrages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle: le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique. Tome 1*, Paris, France, Librairie de l'Inde, 1993, 331 p., p. 19.

⁴⁴⁰ Cote 3B16/43 aux AD66.

⁴⁴¹ Alain Cabantous, *op. cit.*, p.91

entretien du matériel de navigation. Si les défaillances matérielles et les problèmes d'entretien sont rarement évoqués, les naufrages, en eux-mêmes, mettent en lumière les limites technologiques des voiliers dont les structures cèdent face aux vents.

L'âge des bâtiments, contrairement à celui des capitaines, n'est, généralement, pas mentionné dans les déclarations de naufrage. Cependant, la vétusté du bâtiment et de son matériel sont, sans aucun doute, des facteurs pouvant permettre à une tempête de venir à bout d'un bâtiment. Une seule déclaration de naufrage fait état de l'âge avancé du bâtiment naufragé. André Valles, capitaine du lougre qui fait naufrage la nuit du 22 novembre 1748 à Torreilles, déclare que son bâtiment "*se trouve vieux*" et commence à faire une voie d'eau⁴⁴². Cette dernière n'est pas entièrement due à l'état du bâtiment, néanmoins celui-ci y a largement contribué. Si les câbles de son ancre sont aussi "vieux" que le reste du bâtiment, alors cela pourrait expliquer qu'ils rompent sous le frottement des rochers.

Sur la côte rocheuse, avec la force des vagues et du vent et le frottement des câbles contre les rochers, ces derniers rompent fréquemment, donnant alors une vive impulsion aux bâtiments qui se fracassent contre le relief. Les capitaines André Valles et Jean Esquot, qui font naufrage en 1747 et 1748 à Port-Vendres⁴⁴³, expliquent clairement que leurs câbles ont rompu à cause de ce frottement. Il arrive également que l'unique force du vent et des vagues suffise à faire lâcher les câbles. Les Capitaines Morsec, Tiemann, Rivas i Pi et Tarbouriech en font l'expérience⁴⁴⁴. Les ancres restent donc au fond. Sans le savoir, ces hommes qui essayent de se préserver du naufrage en jetant les ancres à la mer, créent une aubaine pour les habitants du littoral. En effet, de cette manœuvre découle une pratique courante le long des côtes : la pêche à l'ancre. L'article 28 du livre IV, titre IX, de *l'Ordonnance de la Marine* du mois d'août 1681 stipule "*Les ancres tirées du fond de la mer qui ne seront point réclamées dans deux mois après la déclaration qui en aura été faite, appartiendront entièrement à ceux qui les auront pêchées.*"⁴⁴⁵. Si une réglementation est éditée en ces termes, il est possible d'imaginer que pêcher des ancres n'est pas extraordinaire pour les habitants des côtes. Les rochers sur lesquels les câbles frottent, le vent et les vagues qui forcent et font lâcher les ancres, offrent donc aux locaux une

⁴⁴² Cote 3B16/13 aux AD66.

⁴⁴³ Cotes 3B16/13 et 3B16/14 aux AD66.

⁴⁴⁴ Cotes 3B16/21, 3B16/43, 3B16/96 et 3B16/137 aux AD66.

⁴⁴⁵ René Josué VALIN et V. BÉCANE, *op. cit.*, p. 155.

possibilité d'enrichissement. L'environnement et les défaillances matérielles se mettent au service des sociétés du littoral en leur donnant des ancrages qu'il ne reste plus qu'à remonter à la surface.

Une seconde défaillance matérielle apparaît entre les lignes des déclarations des capitaines. Elle n'est pas évidente à déceler mais semble se situer au niveau du timon. Synonyme de barre du gouvernail, cette pièce pose des problèmes à deux des trente capitaines qui déclarent un naufrage le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790. *"Tout le mouvement d'un navire dépend du vent & du gouvernail. Le vent pousse le vaisseau et le gouvernail dresse son cours"*⁴⁴⁶. Cette fragilité est particulièrement dangereuse puisqu'elle fait perdre le contrôle du bâtiment. *"Tout le mouvement d'un Navire dépend du vent & du gouvernail. Le vent pousse le vaisseau, & le gouvernail dresse son cours"*⁴⁴⁷. Un bâtiment sans gouvernail est à la merci des vagues, des vents et des rochers. Le capitaine du chebec barbaresque qui fait naufrage le 24 décembre 1764 à Saint-Laurent déclare que *"la cause de l'échouement a été la tempête qui a fait casser le timon"*⁴⁴⁸. D'après cet homme c'est l'impossibilité de diriger son chebec qui l'a mené au naufrage. Cette situation semble similaire au naufrage du chebec du capitaine majorquin Antoine Maillol, dans la nuit du 27 décembre 1783 à Saint-Laurent⁴⁴⁹. Lors de sa déclaration il explique aux officiers que *"son battiment ne repondant plu au gouvernail"* il fut contraint de naufrager. La défaillance du gouvernail n'est pas ici clairement mise en cause, il pourrait s'agir d'une pièce qui permet son bon fonctionnement. Quoi qu'il en soit, le fonctionnement du timon est particulièrement important lors d'une tempête pour permettre au timonier d'échapper à la côte. Si la tempête le casse ou s'il ne répond plus cela peut avoir de graves conséquences.

La troisième zone de fragilité sur les bâtiments qui ont fait naufrage dans nos sources, est, sans aucun doute la voilure et la mâture. Là encore, les dégâts causés sur les voiles et les mats peuvent avoir de funestes conséquences. Quatre bâtiments doivent faire face à ces situations. Le canari *Sainte-Rose-et-les-armes-du-purgatoire* doit relâcher dans le port d'Umbria (Italie) après une tempête pour faire changer ses antennes et son "esperon". Les antennes du canari sont les vergues des voiles latines, sans elles, impossible de naviguer

⁴⁴⁶ Georges Fournier, Louis XIII et Michel Soly, *op. cit.*

⁴⁴⁷ *Ibidem.*, livre quinzième, Chapitre VI, *Maximes concernant le mouvement d'un navire*, p.351.

⁴⁴⁸ 3B16/56 aux AD66.

⁴⁴⁹ Cote 3B16/128 aux AD66.

avec les voiles. Ce que le capitaine Lopez désigne par "esperon" est l'éperon, charpente saillante en avant de l'étrave et point d'appui pour le beaupré. D'après le *Dictionnaire de la marine à voile* de Bonnefoux et Paris, "*l'éperon doit être construit avec beaucoup de solidité car il a des efforts considérables à produire*"⁴⁵⁰. Cette tempête au large des côtes italiennes sera presque venue à bout de ce canari, tout du moins de sa mature. Mais après les réparations de ses antennes et de son éperon il repartira vers Marseille puis en direction des côtes roussillonnaises. C'est finalement une tempête aux abords de ces côtes qui le fera naufrager le matin du 15 novembre 1746 sur la plage de Torreilles. Les dégâts signalés sur cette partie, par les trois autres bâtiments, ne concernent que la voilure. Le vent "*déchire*", "*abat*", "*crève*" et "*emporte*" les voiles. Les voiles et les bâtiments touchés sont divers. Le capitaine Joseph di Mayo, à bord de sa "*grosse tartane*" déclare des dégâts sur les voiles du trinquet⁴⁵¹ et de la gabie⁴⁵². La voile portée par le mât du trinquet, la trinquette, est une voile triangulaire, cependant, en cas de mauvais temps, on la remplace par le trinquetin, voile latine. La gabie est une petite hune⁴⁵³ sa voile doit donc être un hunier, petite voile carrée. Cette grosse tartane a vraisemblablement plusieurs mâts et plusieurs voiles. Sur le canari de Pierre Rivas i Pi, c'est la voile d'artimon qui est arrachée par la tempête⁴⁵⁴. Cette voile est aurique⁴⁵⁵ et sert principalement à loffer⁴⁵⁶. Sa perte peut rendre cette manœuvre impossible. Le navire de 272 tonneaux commandé par le capitaine Jean Ganne est, lui aussi, victime du vent. La violence de ce dernier lui fait perdre sa grand-voile et le grand hunier. La grand-voile, est enverguée sur la grande-vergue d'un navire, elle est carrée. Le grand hunier, voile carrée, est également hissé sur le grand mât. Les voiles, qu'elles soient grandes ou petites, carrées, triangulaires ou auriques, ne semblent pas toujours résister au vent. Leur âge et leur mauvais entretien, qui ne sont jamais mentionnés, peuvent expliquer ces fragilités.

Les câbles des ancres, les timons, les mâts et les voiles sont les fragilités qui semblent se dessiner dans les déclarations de naufrage des capitaines. Sans parler de défaillances

⁴⁵⁰ Pierre-Marie-Joseph Bonnefoux et Edmond Pâris, *op. cit.*, p. 332-333.

⁴⁵¹ Un schéma type de bâtiment se trouve en annexe page 261 et peut éclairer ce vocabulaire technique.

⁴⁵² Cote 3B16/15 aux AD66.

⁴⁵³ Hune : plate-forme intermédiaire dans les mâts des navires

⁴⁵⁴ Cote 3B16/96 aux AD66.

⁴⁵⁵ Une voile aurique est une voile de forme quadrangulaire non symétrique qui présente toujours le même bord d'attaque au vent, contrairement aux voiles carrées.

⁴⁵⁶ Manœuvrer le navire de manière à rapprocher le voilier de l'axe du vent.

matérielles, il est possible d'évoquer un matériel qui pourrait être usé ou peu solide. Il ne faut cependant pas minimiser la force de certaines rafales ou de certaines vagues. Les sources sont bien trop silencieuses sur l'âge ou l'entretien du matériel pour émettre autre chose que des hypothèses. Il faut néanmoins ajouter que l'état général des bâtiments ne semble pas toujours très bon. Qu'ils s'entrouvrent⁴⁵⁷ ou crèvent⁴⁵⁸ en touchant le sable ou les rochers cela n'est pas extraordinaire. Cependant, la déclaration du capitaine du bâtiment de 6000 quintaux, les *Saints-Innocents*, est plus alarmante⁴⁵⁹. Jaques Dalhstrom déclare devant les officiers de l'amirauté "*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*". Un seul choc aura suffi à ce bâtiment pour être réduit en miettes. Le bâtiment était-il en mauvais état ? Ou est-ce seulement cette tempête qui viendra à bout de ce dernier ? Les sources ne nous permettent pas de répondre à ces questions. Mais il est probable que le mauvais entretien du matériel ou sa vétusté ont aidé l'environnement à la destruction de ce bâtiment.

Si les capitaines sont peu bavards dans leur déclaration quant à l'état de leurs bâtiments, les rapports d'expertises sont plus éloquents. Une expertise de l'état du bâtiment n'est pas systématique, cependant lorsqu'elle est effectuée, elle peut être révélatrice. C'est le cas lors de celle du senau la *Félicité* naufragé en décembre 1785 à Port-Vendres. Jean Vincent Gilan "*maitre constructeur chargé de l'entretien des pontons qui servent à l'écurément du Portvendres*" et Bernard Laurens "*maitre calfat employé au meme ouvrage*" sont chargés de l'expertise du senau. Leur conclusion est très claire : "*la membrure⁴⁶⁰ extremement veille de meme que les bordages⁴⁶¹ sans liaison y ayant grande quantité de rapiessages forts courts qu'on nomme rombaillets, l'avons trouvé qu'il est hors de navigation⁴⁶²*". Ce n'est pas la tempête qui est accusée par les experts, mais bel et bien la vétusté et le mauvais entretien de la coque de ce navire.

⁴⁵⁷ 3B16/43, 3B16/91 et 3B16/146 aux AD66.

⁴⁵⁸ Cotes 3B16/96 et 3B16/146 aux AD66.

⁴⁵⁹ Cote 3B16/41 aux AD66.

⁴⁶⁰ En construction navale traditionnelle, la membrure, appelée aussi courbe, est l'assemblage de diverses pièces de bois ou de métal qui forment la structure transversale de la coque des bateaux.

⁴⁶¹ Le bordage est une pièce de la charpente d'un navire. Lorsqu'il s'agit d'un navire construit en bois, le bordage est une des pièces dont l'ensemble constitue le bordé. Le bordé est la partie extérieure de la coque que l'on tente de rendre la plus étanche possible.

⁴⁶² Cote 3B16/141 aux AD66.

Les manœuvres visant à échapper à la tempête ou à en limiter les dégâts lors des naufrages remettent en cause l'idée d'impuissance et de fatalité que l'on a tant de temps prêté aux gens de mer dans ces situations. Face à un environnement déchainé, les hommes ne peuvent s'en remettre qu'à eux même. Si ces actions permettent de sauver de nombreux bâtiment du naufrage ou d'en minimiser les effets, la possibilité d'erreurs humaines commises dans la précipitation, dues à la fatigue ou à la mauvaise connaissance des côtes roussillonnaises, ne doit pas être écartée. De plus, la vétusté du matériel de navigation et des bâtiments en eux-mêmes ainsi que leur mauvais entretien peuvent également amplifier les conséquences des tempêtes.

Conclusion

*"L'événement crée de la lumière parce qu'il révèle soudain des mécanismes jusque-là invisibles"*⁴⁶³. Si une typologie précise des naufrages le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790 n'est pas réalisable, leurs études permettent de mettre en avant des facteurs aggravants.

La géomorphologie des côtes roussillonnaises influence la navigation tout comme ses accidents. Côte rocheuse et côte sableuse, chacune à leur manière, ont une incidence sur les vents et les courants. Les déplacements de sédiments occasionnés par les graus des étangs et les embouchures des rivières sont autant de facteurs géomorphologiques multipliant les risques de naufrages des bâtiments qui s'aventurent aux abords des côtes roussillonnaises. Les conditions météorologiques sont également un facteur aggravant si ce n'est le principal. La tempête est la première accusée dans les déclarations des capitaines qui ont fait naufrage. Les caprices du temps sont donc, à juste titre, profondément ancrés dans l'imaginaire collectif de la fortune de mer. Les spectacles que les fortes tempêtes mettent en scène, avec comme actants les vents, la pluie, les nuages et les vagues, et comme acteurs des équipages tentant de survivre, marquent les mémoires des habitants des côtes roussillonnaises. Le premier rôle des fortunes de mer, est attribué à celui qui sert également de décor : l'environnement.

⁴⁶³ Arlette Farge, *op. cit.*

Il arrive, cependant que les hommes qui font face à cet environnement pouvant s'avérer particulièrement hostile, deviennent eux même des facteurs aggravants. Les erreurs d'estime ou de manœuvre peuvent faire d'une tempête une épreuve mortelle. La fatigue, le mauvais entretien du matériel, le manque d'expérience, et le peu de recommandations à propos de ces côtes dans les guides et les portulans, sont autant de facteurs qui, cumulés à des difficultés météorologiques, favorisent les naufrages.

En tant qu'actants des naufrages les vagues, les courants et les vents mettent en lumière des vulnérabilités. L'étude du trafic maritime le long des côtes roussillonnaises, effectuée en première partie de ce mémoire, a permis, en comparaison, de donner un coup de projecteur sur une forme de navigation et ses vulnérabilités. La méditerranée, particulièrement connue pour son cabotage et son petit cabotage, est également une mer où l'on navigue au long cours. Ces équipages venus de la mer Baltique, de la mer du Nord, de l'Océan Atlantique ou bien de la Manche sont bel et bien présents non loin des côtes roussillonnaises. Si les autres sources consultées y sont aveugles, les déclarations de naufrage les font apparaître. La mer Méditerranée est donc, au cours du XVIII^e siècle le théâtre d'une "accapuration" progressive du trafic maritime par les équipages venus de l'Océan et des mers plus au Nord, tentant d'y imposer leurs propres modèles de navigation. Cependant, les bâtiments qui ont un port d'attache extérieur à la Méditerranée semblent, proportionnellement, plus vulnérables face aux caprices de cette mer. Si, encore une fois, c'est un cumul de facteurs aggravants qui va mener ces bâtiments à leur perte, l'hypothèse d'un manque de pratique de la Méditerranée, de sa géomorphologie ou de sa météorologie, n'est pas dénuée de sens. L'incompréhension d'un espace liquide, tel que la mer Méditerranée par les navigateurs, peut être fatale. Les colères de cette mer touchent tous les équipages, certains y sont plus vulnérables.

Les naufrages peuvent donc être considérés comme des événements. Cependant, ces événements qui se produisent quarante-trois fois en l'espace de cinquante ans sur un littoral d'une cinquantaine de kilomètres doivent être structurants. La navigation en mer se construit autour des expériences de fortunes de mer ou de leur transmission. Les tempêtes, et leurs conséquences, plus que des peurs, deviennent des structures, établissant des règles

de prudence connues des habitués de la Méditerranée. Plus les risques sont connus, plus ils peuvent être évités⁴⁶⁴.

D'autres formes de vulnérabilités peuvent être prises en compte en ce qui concerne les fortunes de mer. Les types de bâtiments, leurs formes, leurs tirants d'eau et leurs tonnages sont à prendre en compte afin de saisir celles-ci. Cependant l'histoire des techniques de constructions navales étant bien trop intéressante pour être superficiellement abordée, ces questions ne seront pas traitées dans cette étude.

A causes multiples, conséquences multiples. Si les naufrages peuvent être appréhendés comme un processus cumulatif, les effets qu'ils produisent sur les hommes à bord, mais également à terre, sont nombreux. Le fracas d'un bâtiment contre des côtes rocheuses, ou son ensevelissement aux abords d'un étang, n'a pas son pareil en terme d'image du drame. Face à un environnement difficilement prévisible tel que la mer Méditerranée, les autorités masquent leur impuissance à l'aide d'un arsenal juridique. Mobilisant et marquant les communautés littorales, notamment lors des sauvetages, les naufrages sont également à l'origine d'une économie littorale qui mêle ensemble les acteurs et les actants de ces communautés.

⁴⁶⁴ Les avancées technologiques et scientifiques permettront petit à petit de mieux connaître et anticiper les risques tels que les tempêtes. Le 14 novembre 1854 une tempête extrême détruit une partie de la flotte franco-anglo-turque, lors de la guerre de Crimée. Trente-huit navires sombreront. Suite à cela, Urbain Le Verrier, nouveau directeur en 1854 de l'observatoire de Paris, convainc Napoléon III de créer un service météorologique pour avertir les marins de l'arrivée des tempêtes. Dix ans plus tard, tout un réseau de stations est mis en place. Ces stations communiquent grâce au télégraphe récemment inventé. A partir du 1863 L'observatoire de Paris communiquera directement les informations météorologiques aux ports par télégrammes.

PARTIE III

SOCIÉTÉS LITTORALES, SAUVETAGE ET ÉPAVES.

L'étude des naufrages permet-elle l'écriture d'une histoire sociale des communautés littorales ? Les répercussions, sur le court et le long terme, que peuvent avoir les fortunes de mer, du sauvetage des hommes et des effets à la vente aux enchères, en passant par les pillages, sont autant d'événements donnant lieu à une intervention de l'amirauté ou des autorités provinciales, émettant ainsi des écrits. Cette bureaucratie administrative permet alors, en lisant entre les lignes, d'entreapercevoir ces sociétés particulières et difficilement saisissables. Plus que d'étudier les hommes du littoral, cette partie tentera de se pencher sur les interactions, les solidarités mais aussi les jeux de pouvoirs et de dominations que les naufrages mettent en lumière. Les sociétés littorales, dans l'environnement qui leur est propre et profitant de ce dernier, seront donc au cœur de cette partie.

A. APRES LA TEMPÊTE : LE "SAUVEMENT"

Les tempêtes mettent des hommes et des bâtiments en difficulté, elles les malmènent, les jettent, les poussent à la côte. Lorsque le bâtiment touche le sable ou heurte les rochers il faut sauver les hommes, les marchandises, les agrès et le bâtiment en lui-même. Les sauvetages sont de grandes entreprises qui apparaissent parfaitement institutionnalisées et réglementées par l'amirauté de Collioure. Cette institutionnalisation peut-elle être vue comme une réponse à l'impuissance humaine face aux déchainements des éléments naturels ? Malgré cette probable tentative de minimisation des risques maritimes, l'environnement se rappelle à l'homme tout au long des procédures de sauvetage. Des terrains rocheux ou sableux impraticables pour les hommes ou les charrettes, des vagues qui viennent reprendre ce qu'elles ont déposé sur le rivage, des vents qui font s'envoler ce qui peut être sauvé, une pluie abondante, du gel... Autant d'éléments naturels qui ralentissent ou rendent impossibles les sauvetages. Tout comme les actants, les acteurs qui prennent part aux sauvetages sont multiples. Les communautés littorales sont parfois mobilisées entièrement, hommes, femmes et enfants pour des sauvetages qui peuvent durer plusieurs

mois. Une seule tempête peut donc être à l'origine de plusieurs journées de travail pour toute une communauté.

1. Sauver les hommes, enterrer les noyés

a. Sauver les hommes

La mort lors d'un naufrage⁴⁶⁵ n'est pas une fatalité⁴⁶⁶. Sauver les hommes est une priorité. Bien avant le sauvetage des marchandises et des agrès, le sauvetage des gens de mer se fait dans l'urgence. Le moment de rupture que constitue le premier contact avec la terre est violent. Les hommes à bord en sont souvent les seuls témoins. Dans trente-six cas de naufrages, sur les quarante-trois qui ont été recensés sur les côtes roussillonnaises, aucune aide n'est apportée au moment même du naufrage⁴⁶⁷. Les tempêtes décrites par les capitaines expliquent sûrement le fait que personne ne soit sur les plages. De plus, la forte représentation de naufrages ayant lieu durant la nuit ne favorise pas la présence de témoins sur le rivage. Les hommes de mer sont donc, le plus souvent, livrés à eux même face à un environnement violemment hostile. Les équipages doivent donc se sauver seuls. Là encore, l'environnement joue un rôle. La morphologie côtière va influencer la manière dont les équipages vont essayer de se sauver. La côte basse et sableuse laisse la possibilité aux équipages de se jeter à l'eau⁴⁶⁸. Le patron de la tartane agathoise qui fait naufrage sur la plage de Canet le soir du 23 février 1775 déclare "*le vent et les coups de mer jetterent sont battiment sur la plage et il sauta avec les gens de son equipage sur le rivage a travers les*

⁴⁶⁵ Loin d'être la première cause de mort en mer au XVIIIe siècle, le naufrage peut être appréhendé comme un événement marginal. La malnutrition et les maladies à bord déciment bien plus que les naufrages. Alain Cabantous, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVIe-XIXe siècles) », *Histoire, économie et société*, vol. 9 / 3, 1990, p. 321-336. Ou encore Delphine Tempère et Annie Molinié-Bertrand, *op. cit.*

⁴⁶⁶ Référence à la phrase d'accroche de Jean Lebrun dans une de ses émissions la Marche de l'Histoire "*Longtemps, la mort en mer fut regardée comme une fatalité. Le sauvetage, en conséquence, n'apparaissait pas comme une nécessité*". « Le sauvetage en mer », [En ligne : <https://www.franceinter.fr/emissions/la-marche-de-l-histoire/la-marche-de-l-histoire-23-mai-2017>].

⁴⁶⁷ Les aides sont apportées aux naufrages qui sont détaillées dans les cotes 3B16/1, 3B16/14, 3B16/42, 3B16/56, 3B16/61, 3B16/96, 3B16/145 et 3B16/89 aux AD66.

⁴⁶⁸ Cote 3B16/12 "*ils investissent cette plage des quils l'apercurent se jetterent a terre*" ou encore 3B16/22 "*sestant jette a terre*",

*flots*⁴⁶⁹. La coque d'un bâtiment constitue une sorte de protection pour les hommes. Elle protège les corps. Pour cet équipage la coque se disloque, c'est donc un corps à corps qui va se jouer entre ces hommes et un environnement déchainé. Certains équipages trouvent des parades pour éviter cette confrontation directe. Le même jour, le capitaine du brigantin anglais, Thomas Bear, se sauve à l'aide d'une corde : "*après avoir jetté un petit cordage il vint par ce moyen a terre avec tous les gens de son équipage*"⁴⁷⁰. La côte sableuse permet généralement d'atteindre la terre avec moins de dangers que la côte rocheuse. Ses fonds hauts et sableux qui s'étendent sur plusieurs centaines de mètres permettent aux hommes de nager sans craindre de heurter violemment un rocher.

La côte rocheuse est, elle, beaucoup plus compliquée d'accès à la nage. Les rochers sont aiguisés. Une chaloupe est quasiment indispensable à la survie des hommes à bord. Par chance, celle du capitaine André Valls dont le bâtiment s'est fracassé contre les rochers de Port-Vendres en 1747, en a une. Lui et son équipage sont "*obligés de se jeter dans la chaloupe et de gagner a force des rames la petite plage voisine*"⁴⁷¹. Sans cette deuxième coque de survie, la vie de ses hommes aurait peut-être été prise par une mer et des vents déchainés, précipitée contre des rochers acérés. Le suédois jaques Dalhstrom dépeint la scène de son naufrage le 12 janvier 1758 aux abords de Banyuls, "*luy meme tomba dans la mer avec tous les autres de son équipage pousses et repousses par les flots ; quenfin etant echapés sans habits sans bonner sans souliers il gagna le rivage a demy mort de meme que dix hommes de son équipage*"⁴⁷². Dans ce corps à corps, le onzième homme de son équipage perd la vie. C'est une lutte contre le déchainement violent des forces naturelles, onze hommes en sortiront vivants mais loin d'être indemnes, un autre sera battu par les flots et les vents.

Sur la côte sableuse, il n'y a aucun port pouvant servir de refuge aux bâtiments en difficulté. La côte sableuse n'abrite pas de communautés en bord de mer. Malgré la multiplication des habitats isolés, sous forme de mas, dans le courant du XVIII^e siècle⁴⁷³, il est encore difficile de parler d'un littoral peuplé. Peu de témoins assistent donc aux fortunes de

⁴⁶⁹ 3B16/34 aux AD66

⁴⁷⁰ Cote3B16/34 aux AD66

⁴⁷¹ Cote 3B16/13 aux AD66

⁴⁷² Cote 3B16/41 aux AD66.

⁴⁷³ Léa Tavenne, "Le littoral roussillonnais et ses hommes, Essai d'histoire globale à la croisée des sources (Epoque Moderne)", Mémoire de Master 1 d'histoire sous la direction de Marc Conesa, Montpellier, Université Paul Valéry, 2016, 130p.

mer. Les bâtiments qui rencontrent des difficultés aux abords de cette côte sont donc livrés à eux-mêmes. Un seul, le navire *Saint-Michel*, va bénéficier de l'aide des locaux. Après avoir passé la nuit du 14 au 15 janvier 1787 coincé dans leur bâtiment, l'équipage reçoit, vers midi, l'aide d'une chaloupe tirée de l'étang, transportée à travers les dunes et mise à la mer par des locaux⁴⁷⁴. Le patron du navire, Jean Ganne, déclare "*attraper un bout de corde qu'ils leur jetterent et qu'ils attraperent à la fin malgré les ondes redoutables qui les repousserent et qu'étant enfin parvenues à l'attraper ils amarrèrent la chaloupe qu'ils tirèrent vers eux à la faveur de laquelle ils se sauverent successivement*"⁴⁷⁵. Malgré un environnement qui s'acharne à empêcher le sauvetage, les hommes des villages de Canet et de Saint-Nazaire prennent des risques, à bord d'une modeste chaloupe, pour sauver cet équipage. Cependant il faut souligner que cet acte de bravoure sera récompensé puisque les sauveteurs seront payés par les officiers de l'amirauté (cf. tableau ci-dessous).

TABLEAU 7 "PAYE A CEUX QUI ONT SAUVE LES GENS DE LEQUIPAGE DUDIT NAVIRE"⁴⁷⁶

nom, profession ou statut	paye (livre)
a Joseph Tremoges et Jean Lacase qui ont exposé leur vie	12
a trois autre batteliers de Canet et de Saint-Nazaire	9
a huit adjudans a terre	8
a un autre battelier	3
au S. Cassagnes conducteur	4
TOTAL	36

Jean Ganne et son équipage seront les seuls à bénéficier de ce sauvetage rapide ; les autres devront attendre jusqu'à plusieurs jours dans le vent, le froid et la pluie sur la plage. Certains auront la chance de trouver des cabanes de pêcheurs. Ce sont principalement des habitats secondaires et saisonniers. En effet ces cabanes ne sont pas occupées à l'année, elles servent aux pêcheurs pour y entreposer leur matériel et pour y passer quelques

⁴⁷⁴ Son capitaine Jean Ganne déclare "*qu'ayant passé toute la nuit du quinze au seize dans des alamres pour sauver ses matelots, ils virent le seize une espece de signal sur la plage d'un mouchoir blanc, que quelques moment après vers midy ils virent une petite chaloupe qu'on eut chercher dans l'étang et qu'on transporta à la mer à travers les dunes qu'ils aborderent après s'etre presentés deux ou trois fois pour attraper un bout de cordes qu'ils leurs jetterent et qu'ils attraperent à la fin malgré les ondes considérables qui les repousoient et qu'étant enfin parvenus à l'attraper ils amarrèrent la chaloupe qu'ils tirèrent vers eux et a la faveur de laquelle ils se sauverent successivement*". Cote 3B16/ 145 aux AD66.

⁴⁷⁵ 3B16/145 aux AD66.

⁴⁷⁶ Cote 3B16/145 aux AD66, extrait de "*l'Etat des frais payés par messieurs les officiers de l'amirauté de Collioure a l'occasion de lechouement du navire st Michel arrivé à la plage de Canet le 15 janvier 1787*".

semaines quand c'est la grosse saison. Elles peuvent également être employées par les éleveurs pour faire pâturer leurs bêtes sur les terres à proximité. Ces "cabanes" ou ces "baragues" sont mentionnées sur des cartes anciennes⁴⁷⁷ datant de 1700⁴⁷⁸ et de 1793⁴⁷⁹. Elles apparaissent également dans les déclarations des capitaines qui naufragent à Torreilles⁴⁸⁰, Saint-Laurent⁴⁸¹, Canet⁴⁸² et Saint-Cyprien⁴⁸³. Les cabanes des pêcheurs deviennent alors des abris pour les naufragés qui attendent du secours sur la plage.

Néanmoins, il arrive plus fréquemment sur la côte rocheuse que des hommes sur terre soient témoins de ce grand spectacle. En effet les différences de peuplement et les ports qui s'y trouvent favorisent la présence d'hommes sur la côte. Dans la fureur d'une mer déchaînée, ces témoins sont une véritable lueur d'espoir pour les hommes à bord. Le patron de la tartane qui fait naufrage à Collioure en 1740, Sébastien Granier, explique dans sa déclaration à l'amirauté que *"les habitants du dit Collioure ayant d'abord jetté leurs barques⁴⁸⁴ en mer pour donner du secours, tous les gens de l'équipage furent sauver"⁴⁸⁵*. Cependant dans l'action le capitaine perd connaissance. Il déclare *"que la barre du gouvernail l'ayant pris au flanc le jetta sur la chambre de la dite tartane et qu'ayant perdu connoissance on le porta en la maison ou il se trouve"*. Ce sont ici les habitants qui vont sauver l'équipage à l'aide de barques dans une mer démontée, au risque de leurs vies. Le sauvetage ne se limite pas à ramener les hommes à terre, il va jusqu'à amener le capitaine inconscient et le soigner dans une maison du village. Là encore se dessine une forme de solidarité entre les communautés du bord de mer et les gens de mer. Peut-on alors imaginer des solidarités propres aux sociétés littorales ? S'étendent-elles à tous les villages côtiers dépassant les frontières étatiques ? La connaissance de la mer et de ses dangers semble lier

⁴⁷⁷ Extraits de ces cartes en annexe pages 262.

⁴⁷⁸ Carte des environs de Perpignan, 1700. Elle décrit la plaine dans un rayon de 10 km autour de Perpignan et vise à donner le plus d'informations possible pour faciliter le passage des troupes armées. Cette carte offre donc le détail de l'occupation des sols (habitats, cultures, irrigations, etc.) mais également des précisions topographiques comme les reliefs, les cours d'eau, la voirie, etc.

⁴⁷⁹ *Carta que comrehende la terra llana del rossellon*, 1793. Bibliothèque nationale de Catalogne, Barcelone.

⁴⁸⁰ Cote 3B16/12 et 3B16/23 aux AD66.

⁴⁸¹ Dans les cotes 3B6/17, 3B16/56 et 3B16/149 aux AD66.

⁴⁸² 3B16/62 et 3B16/145 aux AD66.

⁴⁸³ 3B16/22 et 3B16/43 aux AD66.

⁴⁸⁴ Le mot barque ici employé désigne sûrement un petit bateau de type canot puisqu'ils sont jetés à la mer.

⁴⁸⁵ Cote 3B16/1 aux AD66

les hommes entre eux⁴⁸⁶. Les hommes qui naufragent aux abords de Port-Vendres ou dans son port, ont souvent eu la chance d'avoir de l'aide des locaux ou des hommes de mer qui avaient déjà réussi à mettre leurs bâtiments à l'abri. La proximité villageoise permet des tentatives de secours au moment même des naufrages ou quelques heures après l'accident. Le capitaine Jean Esquot et son équipage bénéficient de l'aide d'autres gens de mer. Ce capitaine qui fait naufrage à Port-Vendres le 17 octobre 1748 déclare que "*deux chaloupes des Batiments qui se trouvoient au port estant venus leur donner de secours il sy mit dedans avec les autres de son équipages*"⁴⁸⁷. Le capitaine du canari catalan, Pierre Rivas i Pi, qui fait naufrage à Port-Vendres le matin du 15 avril 1778, bénéficie également de la grande aide des marins. Il explique, aux officiers de l'amirauté lors de sa déclaration, "*avoir été retire a laide des marins de relache en ce port qui les secoururent et conduit au quai*"⁴⁸⁸. Il existe donc une entraide, sous forme d'initiatives personnelles et spontanées, au moment du naufrage, entre gens de mer. Le catalan Pierre Vidal qui n'arrive pas à entrer dans le port de Port-Vendres avec son canari bénéficie de cette solidarité. Il déclare que "*les gens du port qui le virent en périll allerent a son secours avec leurs chaloupes au moyen des quelles il se sauva avec les cinq hommes dont son équipage etoit composé*"⁴⁸⁹. Le suédois Jaques Dalsthorm et son équipage qui font naufrage tout près du quai dans le port de Port-Vendres ont également la chance de recevoir de l'aide très rapidement. Le capitaine déclare que "*le sieur gerbal luy envoya plusieurs bateaux pour luy donner du secours de meme qua ceux de son equipage pour empecher quil ne fussent submergés eux-mêmes dans les flots*"⁴⁹⁰. Le port de Port-Vendres est partie intégrante du village ; il est encerclé de maisons et donc de témoins potentiels prêts à porter secours. Si aucun décompte de population n'est fait pour ce village durant l'Ancien Régime, en 1831 il y avait 673 habitants⁴⁹¹. La réputation du port de Port-Vendres comme étant un port refuge s'explique peut-être en partie par le fait que les habitants sont sur place pour aider au sauvement

⁴⁸⁶ Ce type de solidarités, liées en partie à l'environnement, est démontrée par Patrice Poujade dans son livre Patrice Poujade, *Identité et solidarités dans les Pyrénées: essai sur les relations humaines (XVIIe - XIXe siècle)*, Aspet, France, Pyrégraph, DL2000, 202 p.

⁴⁸⁷ Cote 3B16/14

⁴⁸⁸ Cote 3B16/96 aux AD66.

⁴⁸⁹ Cote 3B16/61 aux AD66.

⁴⁹⁰ Cote 3B16/42 aux AD66.

⁴⁹¹ Philippe Hercule, *Paroisses et communes de France: dictionnaire d'histoire administrative et démographique*, éd. Jacques Dupâquier, Jean-Pierre Directeur de la publication Bardet, Guy Arbellot, Bernard Lepetit et Laboratoire de démographie historique, Paris, France, Éditions du Centre national de la recherche scientifique, 1985, 628 p., p.263.

Le spectacle qu'inflige un naufrage ne laisse pas de marbre. Il touche, il effraie, il marque. Pourtant, les communautés littorales, tout comme les marins de passage, sont capables de mettre de côté ces peurs pour affronter les éléments naturels et porter secours à des hommes en danger. Ces actions ne semblent pas être intéressées, mais simplement humaines et courageuses. Ces initiatives peuvent-être interprétées comme l'existence de formes de solidarité entre gens de mer et habitants des littoraux, qui sont possiblement eux aussi des marins. Les noms des sauveteurs ne sont presque jamais mentionnés dans les déclarations des capitaines devant l'amirauté⁴⁹². Pourtant des équipages entiers doivent peut-être la vie à ces héros de quelques heures.

Il faut souligner que l'article second du titre IX de 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*". Cette ordonnance est en vigueur aux moments des naufrages étudiés. C'est sûrement à celle-ci qu'obéit l'intendant de santé au siège de Collioure lorsqu'il ordonne le sauvetage du capitaine Rienk Sibes et de son équipage. Rienk Sibes déclare aux officiers de l'amirauté que "*le sieur Gerbal luy envoya plusieurs batteaux pour lui donner du secours de meme qua ceux de son équipage pour empecher qu'ils ne fussent submerges eux-mêmes dans les flots*"⁴⁹³. Cette aide sera efficace ; aucun mort n'est à déplorer lors de ce naufrage. Cependant associer la totalité des actes de sauvetage en mer à la seule injonction de cette ordonnance serait une erreur. Le siège de l'amirauté de Collioure se trouvant à Perpignan, les grandes autorités ne seront pas sur place avant quelques heures ou quelques jours. Rien n'oblige les hommes à se mettre en danger, ils pourraient tourner la tête et déclarer ensuite aux officiers de l'amirauté qu'ils n'ont rien vu⁴⁹⁴. Or, ces hommes vont, à bord de chaloupes, affronter les tempêtes. Dans toutes les déclarations étudiées, ces sauveteurs d'un jour restent dans l'ombre, ils sont anonymes⁴⁹⁵. Le courage de ces hommes mérite, tout de même, d'être souligné.

⁴⁹² Les noms des sauveteurs apparaissent seulement dans la 3B16/41 et dans un "*Etat des frais a payer*", pas dans la déclaration du capitaine.

⁴⁹³ Cote 3B16/42 aux AD66

⁴⁹⁴ L'institutionnalisation du sauvetage en mer ou aux abords des côtes se fera progressivement à partir du XIXe siècle. La Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (SCSN) naît le 12 février 1865, à l'initiative de l'amiral Rigault de Genouilly. Elle prend rapidement de l'ampleur et des stations voient le jour. Dès 1865 à Audierne. Suivent Saint-Malo, Groix, Roscoff, etc.

⁴⁹⁵ On notera tout de même le cas d'un sauveteur, garde des fermes au poste de Gruissan, qui reçoit une médaille d'or et 400 livres du Roi pour "*un trait de bravoure et d'humanité*" car il s'est "*exposé à tout les*

b. Enterrer les noyés

EXTRAITS DE L'ORDONNANCE DE LA MARINE DU MOIS D'AOUT 1681, LIV. IV, TIT. IX, DES NAUFRAGES, ECT.

32.
<i>Enjoignons à ceux qui trouveront sur les grèves des corps noyés de les mettre en lieu d'où les flots ne les puisse emporter, et d'en donner incontinent avis aux officiers de l'amirauté, auxquels ils feront rapport des choses trouvées sur les cadavres ; leur défendons de les dépouiller ou enfouir dans le sable, à peine de punition corporelle.</i>
33.
<i>Aussitôt après l'avis reçu, les officiers se transporteront sur les lieux pour dresser procès-verbal de l'état du cadavre et des choses trouvées sur lui.</i>
34
<i>Les curés seront tenus d'inhumer les cadavres dans le cimetière de leur paroisse, s'il est reconnu que les personnes fussent de la religion catholique, apostolique et romaine ; à quoi faire ils seront contraints par saisie de leur temporel.</i>

L'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681 consacre cinq articles⁴⁹⁶ à la manière dont les corps des noyés au cours des naufrages doivent être traités. La mort par noyade semble donc faire l'objet de procédures spécifiques et rigoureuses. Outre la peur qu'elle suscite en terme spirituel⁴⁹⁷, elle pose des problèmes d'ordre sanitaire, pratiques et logistiques pour les communautés qui doivent faire face à des noyés sur leurs rivages.

Sur les quarante-quatre naufrages répertoriés le long des côtes roussillonnaises entre 1720 et 1790, seulement quatre ont déploré des victimes⁴⁹⁸. Ce chiffre peut paraître anecdotique. Il ne l'est pas. Si, dans la grande majorité des cas, les naufrages ne laissent que des rescapés, les morts que fait la tempête ne sont pas sans intérêt. Elles sont le rappel de la

dangers" pour sauver la vie aux huit hommes d'un équipage espagnol qui font naufrage sur la plage de Gruissan en janvier 1787. Quatre sont morts et mais quatre sont sauvés par le garde. Aux AD34 cote C4691.

⁴⁹⁶ De l'article 32 à l'article 36 du titre neuf du livre quatre.

⁴⁹⁷ Alain Cabantous, *op. cit.*

⁴⁹⁸ On notera que les causes de décès dans les équipages sont généralement plus dues aux maladies qu'au naufrage. Cf. Gilbert Buti et Alain Cabantous, *Être marin : en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, (« Didact Histoire »), p.55 et p.150 ou Delphine Tempère et Annie Molinié-Bertrand, *op. cit.*

défaite des hommes face à l'environnement, des ravages que la mer peut faire sur le corps humain.

TABLEAU 8 MORTS LORS DES NAUFRAGES LE LONG DES COTES ROUSSILLONNAISES

COTE	DATE NAUFRAGE	CADAVRE	DATE PROCEDURE	NOM	AGE	STATUT	ENTERREMENT
3B18/9 3B16/154	10/11/1788	RETROUVE	18/11/1788	JEAN-MARIE FORESTIER	11 ANS	MOUSSE ET FRERE DU CAPITAINE	TERRE-SAINTE
3B18/9 3B16/154	10/11/1788	RETROUVE	15/11/1788	ROSE IGLESIES DAMARRE		PASSAGERE PORT- VENDRES SETE	TERRE-SAINTE
3B18/9 3B16/154	10/11/1788	PERDU	X	JEAN DOUARET	45 ANS	CAPITAINE EN SECOND	x
3B18/9 3B16/154	10/11/1788	PERDU	X	X	10 ANS	PASSAGER FILS DE ROSE I. D.	X
3B18/9 3B16/154	10/11/1788	PERDU	X	X	8 ANS	PASSAGER FILLE DE ROSE I. D.	X
3B16/145	15/1/1787	PERDU	X	JOSEPH PARNELLE	X	MAITRE D'EQUIPAGE	X
3B16/145	15/1/1787	RETROUVE	17/1/1787	CHARLES GENTIL	X	MATELOT	TERRE-SAINTE
3B16/41	12/1/1758	RETROUVE	X	X	X	MATELOT	DANS LE SABLE AVEC UNE CROIX DE BOIS

L'environnement aussi a sa justice. Pour une tempête les plus faibles sont des proies faciles. Cela est flagrant lors du naufrage du Brigantin la *Sainte-Barbe* sur la plage de Saint-Cyprien la nuit du 10 novembre 1787⁴⁹⁹. Sur les cinq morts que ce naufrage déplore, trois sont des passagers. Une mère, originaire de Port-Vendres mais mariée à Sète, qui, après avoir rendu visite à sa mère malade à Port-Vendres avec ses deux enfants, rentre à Sète à bord du brigantin. Rose Iglesies Damarre va mourir noyée. Son fils de dix ans et sa fille de huit ans, dont les noms sont inconnus, subiront le même sort. Il est possible de présumer que cette famille n'était pas habituée à la mer. Il est fort probable que les enfants, et peut-

⁴⁹⁹ Cote 3B16/154 et 3B18/9 aux AD66.

être la mère, ne savaient pas nager. La mer n'en n'aura fait qu'une bouchée. Les cadavres des deux enfants sont perdus, engloutis par les flots. Un autre enfant va mourir cette nuit-là. Le mousse de l'équipage, Jean-Marie Forestier, est le petit frère du capitaine. Il fait ses premiers essais en mer. Jean-Marie n'est âgé que de onze ans. Ne sachant sûrement pas nager, la tempête l'a emporté ; son cadavre est retrouvé sur la plage "*la tête vers le ciel*". Si on compare cette proportion à celles des hommes habitués à la mer présents à bord, le constat est accablant. Il n'y avait que trois passagers à bord du Brigantin naufragé ; les trois ont été pris par la mer. Pourtant, sur les six hommes d'équipages, il n'y en a que deux, soit un tiers, qui meurent noyés. Sur les huit victimes des naufrages que l'on a répertoriées, dont l'âge ou la profession sont détaillés, quatre sont des passagers ou des enfants. Les vulnérabilités face aux tempêtes, qui sont à l'origine de ces naufrages, obéissent donc à une forme de hiérarchie. Le poids de l'expérience apparaît décisif. Il est alors possible d'évoquer une forme d'inégalité environnementale ; le prix humain des naufrages est payé par les plus vulnérables.

En plus des deux corps des enfants qui étaient allés rendre visite à leur grand-mère à Port-Vendres, le naufrage de la *Sainte-Barbe* déplore un autre corps perdu. Jean Douaret, quarante-cinq ans, était le capitaine en second ; son corps ne sera jamais retrouvé. Le cadavre de Joseph Parnelle, maitre d'équipage du Navire le *Saint-Michel*, naufragé sur la plage de Canet la nuit du 15 janvier 1787, ne refera pas surface, non plus. Quatre des huit morts noyés répertoriés restent introuvables. Cet engloutissement des corps par la mer met en évidence une problématique intrinsèquement liée aux populations navigantes et à leur rapport à la mort. Dans son article "*Le corps introuvable, Mort et culture maritime (XVI^e-XIX^e siècles)*"⁵⁰⁰, Alain Cabantous développe cette "*originalité mortuaire*". Mourir loin de sa famille, sans le soutien spirituel d'un prêtre, et sans inhumation, peut être considéré comme l'une des plus grandes peurs des hommes sous l'Ancien Régime. Pour les gens de mer, cette peur est présente au quotidien. Les dangers de la mer ne sont jamais bien loin. Il faut également souligner qu'une mort dans ces conditions affecte les familles et leurs deuils. Les nombreux ex-votos déposés par les familles des victimes en témoignent. Sur le monument collectif édifié au début du XX^e siècle lors de l'ouverture du deuxième cimetière de Gruissan il est écrit :

⁵⁰⁰ Alain Cabantous, *op. cit.*

"A TOUS NOS MORTS

CEUX QUI REPOSENT DANS CES DEUX ENCEINTES (les deux cimetières)

CEUX QUI ONT SUCCOMBE DANS LES PAYS LOINTAINS

CEUX QUI DORMENT AU FOND DES MERS VICTIMES DE LEURS PERILLEUX TRAVAUX"⁵⁰¹

Néanmoins, l'autre moitié des morts noyés aux abords des côtes roussillonnaises sont retrouvés. Ces corps bénéficient de traitements différents les uns des autres. Les trois capitaines qui déplorent des morts parmi leurs hommes ou parmi les passagers qu'ils transportaient n'ont pas tous la même façon de gérer cela. Jaques Dalhstron, suédois capitaine du bâtiment les *Saints-Innocents* perd un de ses matelots lors de son naufrage aux abords de Banyuls. Il déclare devant les officiers de l'amirauté *"il gagna le rivage a demy mort de meme que dix hommes de son équipage celui qui formoit le douzieme ayant pery dans la mer et les eaux layant repoussé sur le meme rivage de turimbeau deux jours apres et on le fit enterrere et ayant plante une croix de bois pour indiquer le malheur qui etoit arrivé"*⁵⁰². Les officiers de l'amirauté constatent *"avons aussy trouvé une croix et suivant ce que le baille nous a dit un des matelots de l'équipage du battiment échoué a été enterre ayant été trouve mort et tout nu"*. Aucune expertise de chirurgien n'est faite pour ce matelot, son nom n'est pas mentionné, il est enterré sur la plage, avec, au dessus de lui, une croix en bois que la mer ne tardera pas à emporter. Son corps n'est pas perdu dans les abysses, il a été retrouvé, mais ce matelot anonyme est enterré dans du sable, qui n'est pas une terre sainte, loin de chez lui. Pour les trois autres noyés qui ont été retrouvés à la suite d'un naufrage le long de côtes roussillonnaises, les choses se passent autrement. Une procédure est mise en place. Lors du naufrage du navire le *Saint-Michel* le 15 janvier 1787 sur la plage de Saint-Cyprien, un corps est retrouvé. C'est celui du breton Charles Gentil. Deux jours plus tard, le 17 janvier, les officiers de l'amirauté se déplacent pour constater le naufrage et aider au sauvement des marchandises et des agrès et apparaux. Jean François Estienne Cailhé, conseiller du roi et lieutenant général au siège de l'amirauté de Collioure, Joseph Calmetes, procureur du roi au même siège, et le greffier ordinaire Antoine Jacques Grosset se déplacent. Ils ont été avertis *"qu'un cadavre avoit été jetté par les flots de la mer*

⁵⁰¹Régis Bertrand, Anne Carol, "Commémorer les morts en mer les cénotaphes de Notre-Dame-des-Auzils a Gruissan", in *La mer en partage: sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle : études offertes à Gilbert Buti, op. cit.*, p.53-70.

⁵⁰² Cote 3B16/41 aux AD66.

sur le rivage"⁵⁰³. C'est ce cadavre qu'ils vont aller voir avant même d'aller sur le lieu de l'échouement⁵⁰⁴. Ils écrivent "*nous avons fait la rencontre d'un cadavre allongé par terre le visage tourné vers le ciel teste nue des bras en croix visage rond et fort défiguré*", s'en suit la description de ces vêtements. Le capitaine du bâtiment naufragé est appelé pour identifier le corps. Il explique que "*dans le fort de la tempeste six de ses matelots contre sa volonté s'estoient jettés dans la mer à corps perdu pour sauver leur vie à la nage*". A son arrivée en chaloupe avec le reste de l'équipage sur le sable, deux de ses matelots étaient morts noyés. L'un des corps est perdu, l'autre arrive sur le rivage. Cependant le capitaine peine à reconnaître le cadavre car "*il étoit défiguré au point qu'il étoit méconnaissable mais qu'à raison de sa taille il présumoit que ce ne pouvait être que le nommé gentil*". Trois autres matelots appelés pour l'identification, font le même constat. Joseph Cassanyes, chirurgien de Canet, est alors appelé pour "faire la visite du dit cadavre". La vérification de ce cadavre est sans appel "*Charles Gentil est mort noyé submergé dans la mer*". Cette dernière n'a pas été tendre avec lui, "*les écorchures et l'échimose [sur son visage] proviennent des coups que le dit gentil regretté par les lames de la mer a donné contre le sable*". Cet homme a été poussé et repoussé par la mer contre le rivage jusqu'à sa mort. L'environnement a défiguré cet homme au point que ses compagnons ne puissent le reconnaître. Les membres de son équipage ayant certifiés que Charles Gentil est un bon catholique, son inhumation est ordonnée. Ce matelot sera enterré en terre-sainte, dans le cimetière de Canet. Quelques mois plus tard, le 11 novembre 1788, le brigantin qui fait naufrage le long de la plage de Saint-Cyprien déplore cinq morts. Trois passagers et deux membres de son équipage nous l'avons vu. Si les corps du capitaine en second et des deux enfants passagers sont perdus, ceux de la passagère et du jeune mousse sont retrouvés sur le sable. Jean-Marie Forestier, petit frère du capitaine, est reconnu par 4 membres de l'équipage lors de leurs convocations par les officiers de l'amirauté le 15 novembre, soit cinq jours après le naufrage. Le corps devait pourtant commencer sa décomposition. C'est encore Joseph Cassanyes qui vient visiter le cadavre. Le chirurgien de Canet constate une mort par noyade. Le curé de la paroisse de Canet peut donc inhumer le cadavre de ce catholique. Lui aussi aura sa place en

⁵⁰³ Cote 3B16/145 aux AD66.

⁵⁰⁴ Le terme "échouement" est ici employé non pas dans son sens actuel ("*rencontre d'un haut-fond sur lequel un navire se heurte ou est arrêté*"), mais dans le sens qui lui a donné au XVIII^e siècle. Ce terme est, en effet, interverti de manière aléatoire avec le mot "*naufrage*" ("*perte d'un bâtiment jeté à la côte ou brisé sur un danger ou un écueil quelconque*") ; il semblerait qu'ils soient, dans les sources consultées, des synonymes. Les définitions sont issues du Pierre-Marie-Joseph Bonnefoux et Edmond Pâris, *op. cit.*

terre-sainte. Le 18 novembre, après une lettre d'avertissement du Sieur Cassanyes, père de Joseph le chirurgien, préposé de la ville de Canet, le lieutenant général de l'amirauté, le procureur du roi au siège, le greffier ordinaire et le sergent royal se déplacent sur le lieu de la découverte d'un deuxième cadavre. Ces morts ne sont pas prises à la légère, les procédures mobilisent beaucoup de personnes. Le cadavre est celui de Rose Iglesias Damarre. Passagère à bord du navire, elle rentrait chez elle à Sète après avoir rendu visite à sa mère à Port-Vendres. Quatre membres de l'équipage la reconnaissent "*quoique la figure du dit cadavre soit changé au point de ne pouvoir être reconnue*"⁵⁰⁵. Cependant, huit jours après sa noyade son corps commence sa décomposition et a été marqué par la mer. Le chirurgien écrit "*lequel cadavre nous avons trouvé la face tourné vers le ciel, les bras étendus, sans aucun cheveux à la tête, le nez, les oreilles et les yeux rongés*". Rose sera elle aussi enterrée dans le cimetière de Canet. Son mari l'attendant à Sète, aura perdu en une seule nuit deux de ses enfants et leurs corps, ainsi que sa femme, enterrée maintenant à plusieurs centaines de kilomètres de chez eux. Une seule tempête aura décimé cette famille.

Contrairement aux naufrages en pleine mer, les possibilités de retrouver les cadavres des noyés lors des naufrages côtiers ne sont pas inexistantes. La mort n'en n'est pas moins violente. Les souffrances infligées par les ressacs de la mer contre la côte peuvent donner lieu à une douloureuse agonie. L'environnement peut se montrer sans pitié. Face à cette impuissance humaine, les procédures mises en place, lorsque l'amirauté est avertie de la présence d'un cadavre sur la plage, sont rigoureuses. 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 est catholique et bien mort noyé, le cadavre est inhumé par le curé dans le cimetière de la paroisse la plus proche. Les tombes d'inconnus, morts submergés par les flots, rappellent alors aux habitants des communautés littorales la puissance d'une nature qui peut se révéler mortelle. Les procédures rigoureuses qui entourent la trouvaille d'un cadavre mettent en lumière la domination de l'Etat sur les corps. La tempête échappe à la volonté étatique de contrôler les passages aux frontières, et des corps sans papiers arrivent sur les côtes.

⁵⁰⁵ Cote 3B18/9 aux AD66.

c. Accueillir les naufragés

"Déclarons que nous avons mis et mettons sous notre protection et sauve-garde les vaisseaux, leurs équipages et chargement, qui auront été jetés par la tempête sur les côtes de notre royaume, ou qui autrement y auront échoué, et généralement tout ce qui sera échappé du naufrage"⁵⁰⁶. La protection des équipages passe également par l'accueil qui leur est réservé. L'hospitalité, ou l'inhospitalité, des communautés littorales est très peu détaillée dans les sources. Cependant il est facilement possible de déceler deux cas de figure. Le premier, le plus courant, est celui des naufrages sans risque sanitaire. Si le capitaine est en mesure de montrer sa patente de santé, ou qu'il n'est pas passé par une zone à risque, son équipage et lui-même n'ont pas à subir une quarantaine. L'accueil des équipages dans ces circonstances ne fait pas l'objet d'une procédure particulière, les renseignements dans les sources sont donc presque inexistantes. Les bâtiments provenant de destination suspecte ou qui n'ont pas réussi à sauver leurs patentes de santé sont mis en quarantaine. Sur les quarante-quatre bâtiments naufragés, cinq⁵⁰⁷ font l'objet de cette procédure très réglementée. Ces deux possibilités d'accueil étant très différentes, elles seront traitées séparément.

Dans la très large majorité⁵⁰⁸ des cas répertoriés, les naufrages ne présentent pas de risque sanitaire particulier. L'accueil des équipages n'étant pas réglementé, il semble très aléatoire. Aucune mention d'hébergement par les communautés littorales n'est faite à l'exception du capitaine Granier qui perd connaissance en se cognant contre son gouvernail pendant le choc que sa tartane fait contre les rochers de Collioure en janvier 1740. Les habitants qui lui portent secours l'emmènent dans une maison colliourenque⁵⁰⁹. Le patron, Jean-Marc Brun, de la tartane *Saint-Pierre* qui naufrage sur la plage de Canet, est logé à l'hôtellerie du village⁵¹⁰. Sa maladie, sans plus d'explication, semble être la cause de ce traitement de faveur. Si ces capitaines semblent bénéficier d'un traitement spécial, pour la majorité des naufragés l'hébergement, quand il est mentionné, se fait sur la plage. Les

⁵⁰⁶ Ordonnance de la Marine, août 1681, dans son titre IX "*Des naufrages, bris et échouements*", article premier.

⁵⁰⁷ Cote 3B6/17, 3B16/43 et 1C1148, 3B16/56 et 1C1149 et 3B5/58, 3B16/54 et 1C1152 aux AD66.

⁵⁰⁸ Cinq naufrages sur quarante trois, soit 11,6%, font l'objet d'une quarantaine.

⁵⁰⁹ "*qu'ayant perdu connaissance on le porta en la maison ou il se trouve*" cote 3B16/1 aux AD66.

⁵¹⁰ 3B16/34 aux AD66, on apprend cela grâce au procès-verbal fait par les officiers de l'amirauté qui doivent aller recueillir la déclaration du capitaine à l'hôtellerie.

premières nuits sont parfois extrêmement rudes. Jean-Marc Brun et son équipage, qui font naufrages sur la plage de Canet la nuit du 23 février 1755, doivent dormir sur le sable *"ayant dû passer la nuit sur le rivage exposés à la pluie quelqu'un des gens de son équipage s'est trouvé avec un briquet pour alumer du feu"*⁵¹¹. Ces hommes passent donc une première nuit sur la plage en février, mouillés par la pluie et gelés par les vents qui soufflent. L'environnement qui les entoure est hostile, humide et froid. Néanmoins, les sources indiquent que, quelques jours après les naufrages, les rescapés s'organisent en mobilisant ce même environnement. Certains utilisent les cabanes déjà présentes sur les littoraux roussillonnais. Les officiers de l'amirauté qui vont constater le naufrage du navire le Saint-Michel sur la plage de Canet en janvier 1787 écrivent dans le procès-verbal *"nous avons été à une cabane faite de jongs distante d'un gros quart d'heure dudit bâtiment ou nous avons trouvé tous les gens formant l'équipage dudit bâtiment"*⁵¹². Ces cabanes en jonc font partie du paysage de ce littoral. Leur appropriation par les naufragés témoigne d'une adaptation à un environnement qui n'est pas le leur. Dans plusieurs procès-verbaux écrits par les officiers de l'amirauté, des cabanes construites par les naufragés eux-mêmes sont mentionnées. Faites de débris du naufrage⁵¹³, ou avec les voiles du bâtiment⁵¹⁴, elles servent d'abri aux équipages quand la pluie se met à tomber ou quand le vent souffle trop fort et fait lever le sable. Si l'accueil des hommes rescapés des naufrages n'est pas mentionné dans la grande majorité des liasses qui concernent des naufrages sans mise en quarantaine, c'est qu'il ne semble pas être une priorité. Les efforts sont concentrés sur le sauvetage des marchandises et des agrès et apparaux.

Cependant, ce n'est pas parce que les sources sont silencieuses sur les contacts entre les populations locales et les gens de mer naufragés, qu'ils n'ont pas existé. Un seul capitaine, parmi les trente-neuf naufrages sans mesures sanitaires particulières, se plaint du manque d'assistance. Le napolitain Thomas Scotti, qui fait naufrage avec ses neuf hommes d'équipage sur la plage de Canet en janvier 1778, déclare *"que n'ayant aucun secours pour aider à sa subsistance et à celle des gens de son équipage nous a fait supplier de leur faire*

⁵¹¹ Cote 3B16/34 aux AD66.

⁵¹² Cote 3B16/145 aux AD66.

⁵¹³ Après cette première nuit sur la plage, l'équipage du capitaine Jean-Marc Brun construit une cabane avec des débris, 3B16/34 aux AD66.

⁵¹⁴ Une cabane faite avec des voiles est construite par l'équipage de la flute hollandaise naufragée à Toreilles en février 1750, 3B16/23 aux AD66.

fournir des vivres"⁵¹⁵. Les officiers de l'amirauté vont alors demander à leur préposé de Canet, le Sieur Cassanyes, "*tout le nécessaire pour pourvoir à leurs subsistances*". La plainte du capitaine Scotti ne concerne pas l'hébergement mais bel et bien l'alimentation. Aucune précision n'est mentionnée concernant l'origine de l'argent qui va servir à payer ces vivres. D'après d'autres liasses, ce doit être l'amirauté qui avance et qui se rembourse ensuite avec l'argent de la vente des agrès et de la cargaison. Même si cela n'est pas mentionné dans d'autres liasses, les hommes naufragés devaient se nourrir et donc entrer dans le village pour se ravitailler chez un aubergiste ou chez un boucher. L'économie littorale devait être impactée par ces naufragés. Les communautés de Canet et de Saint-Cyprien comptaient en 1751 moins de trois cents habitants chacune⁵¹⁶. Le naufrage du navire le *Saint-Michel* en 1787, qui avait à son bord vingt-huit hommes, a du profondément marquer la communauté de Canet qui ne comptait que quarante-quatre feux en 1789⁵¹⁷. C'est une augmentation de plus ou moins 10% de sa population en une seule tempête. Si les héberger n'est, à priori, pas une pratique courante, les nourrir et les abreuver devaient se faire. Il est possible d'imaginer la venue, forcée par une nature déchainée, de ces marins dans ces villages, comme une aubaine pour l'économie locale roussillonnaise. Finalement les plus gros chiffres d'affaires des bouchers se faisaient peut-être lors des naufrages.

Les procédures de mises en quarantaine, bien plus détaillées, permettent d'éclairer plusieurs points concernant l'impact que pouvait avoir l'accueil des naufragés sur les populations locales. Moins d'un naufrage sur dix fait l'objet d'une mise en quarantaine sur les côtes du Roussillon. La mise en quarantaine est une procédure compliquée qui demande réglementation et organisation. Elle concerne l'amirauté de Collioure mais également l'Intendance du Roussillon puisqu'il y a un risque sanitaire pour la population. Les naufrages permettent de construire de nombreux embryons d'administrations. Les sources qui se rapportent aux cinq bâtiments mis en quarantaine se trouvent donc dans le fond d'archive de l'amirauté de Collioure, la sous-série 3B, et dans celui de l'intendance, la série 1C (cf. tableau ci-après). Les liasses qui concernent les mises en quarantaine sont importantes ; si elles ont toutes été consultées, elles ne peuvent pas toutes être détaillées. Néanmoins, analyser les conséquences que peut avoir une mise en quarantaine pour les communautés

⁵¹⁵ 3B16/91 aux AD66.

⁵¹⁶ Décompte de l'arsenal en 1751, 248 habitants à Saint-Cyprien et 291 à Canet. Philippe Hercule, *op. cit.*

⁵¹⁷ *Ibidem.*

littorales semble particulièrement éclairant afin de comprendre en quoi une tempête peut influencer sur les vies et les économies des habitants des côtes. Pour cela l'analyse d'un naufrage, de la mise en quarantaine du bâtiment et de son équipage, va être réalisée. Sans en faire une généralité, cette analyse permettra de mettre en lumière cette procédure et ses conséquences.

TABLEAU 9 LES CINQ NAUFRAGES AVEC MISE EN QUARANTAINE LE LONG DES COTES ROUSSILLONNAISES

BATIMENT	PROVENANCE	LIEU	DATE	COTE	FOLIOS
CHEBEC CORSAIRE	ALGER	SAINT-LAURENT	25/2/1765	3B6/17	8
GALIOTE CHRISTINE-MARIE	DANNEMARK	SAINT-CYPRIEN	9/1/1758	3B16/43	20
				1C1148	16
CHEBEC	SALE (ALGERIE)	SAINT-LAURENT	24/12/1764	3B16/56	70
				1C1149	
				3B5/58	3
BRIGANTIN	BRETAGNE	SAINT-CYPRIEN	10/11/1788	3B16/154	139
				3B18/9	9
CHEBEC	ALGERIE	LEUCATE	22/11/1777	1C1152	200

Le choix se portera sur le naufrage du chebec algérien, autrefois la pinque *Saint-Antonio*, qui naufragea sur la plage de Saint-Laurent la veille de Noël, le 24 décembre 1764. Trois cotes différentes le concernent aux AD66⁵¹⁸. Ces cotes fournissent de précieux détails permettant de se saisir des enjeux sanitaires, économiques, sociaux et politiques que représentent la mise en quarantaine d'un bateau échoué sur les côtes roussillonnaises.

L'accueil des naufragés algériens peut être analysé en trois périodes distinctes. D'abord il y a les premières heures que passent les hommes sur le sable de Saint-Laurent, réfugiés dans des cabanes de joncs. La quarantaine n'est pas encore mise en place. L'information n'est pas encore arrivée à l'intendant du Roussillon ou à l'amirauté de Collioure. Cependant, quelques hommes de Saint-Laurent ont déjà pris contact avec l'équipage. L'arrivée de cent-soixante-sept naufragés sur la plage a éveillé la curiosité des locaux qui travaillaient aux alentours. Le *Dénombrement des habitants de chaque*

⁵¹⁸ 3B16/56, 3B5/58 et 1C1149 aux AD66.

communauté de 1751 fait mention de 896 habitants à Saint-Laurent cette année-là. Comme la plupart des communautés les plus proches du littoral roussillonnais, Saint-Laurent connaît un léger essor démographique dans la seconde partie du XVIII^e siècle. *L'Etat des communautés et territoires et des habitants, qui composent la Province du Roussillon de 1767*⁵¹⁹ est un décompte inséré dans un exemplaire de *L'Etat du Roussillon* offert à Louis XIV lors de son avènement en 1774. D'après ce décompte, il y aurait 1181 habitants à ce moment-là à Saint-Laurent. Si ces décomptes ne sont pas toujours fiables, ils donnent un ordre d'idée. Il est possible de dire que le naufrage de ce chebec représente une augmentation de près de 10% des habitants de cette commune. L'arrivée de tous ces naufragés intrigue. Treize hommes communiquent avec l'équipage avant même la venue des autorités. Lorsque l'information de ce naufrage arrive à Perpignan, l'amirauté prend les choses en main. Les papiers du capitaine ne sont pas en règle ; Rienk Sibes a perdu sa patente de santé. Ce naufrage devient alors un problème de santé publique. Et c'est l'intendance du Roussillon qui doit mettre en place une quarantaine afin de prévenir tout risque de contamination. Quarante hommes de la garnison de Perpignan sont envoyés à Saint-Laurent par le consul, ainsi que des paysans armés. Le consul et l'intendant se déplacent également *"afin de prevenir la communication des habitants du dit lieu et autre avec le dit bâtiment et equipage et faire par provision tout ce qui nous paroitrer tendre au bien de la santé publique"*⁵²⁰. Les treize hommes qui ont communiqué avec l'équipage algérien sont tenus par les bailles et les consuls de *"rester aux dites barraques, avec ordre de ne pas en bouger sous peine de vie"*⁵²¹. Vient alors le moment d'accueillir la déclaration du naufrage. A ce moment-là, les hommes de l'amirauté de Collioure et ceux de l'intendance du Roussillon sont présents. En effet, si l'amirauté ne se charge pas de la mise en quarantaine et de l'accueil des algériens, cette déclaration concerne les deux institutions. Afin d'éloigner tout risque de contamination, celle-ci se fait à la *"distance de trois flambeaux"*. Si le capitaine ne parle que le turc, le capitaine en second connaît l'espagnol et l'italien ce qui lui permet de se faire comprendre. Les conditions d'accueil ne semblent pas convenir aux algériens. Au mois de décembre la plage est, effectivement, particulièrement froide et humide.

⁵¹⁹ Ces deux décomptes sont issus des tableaux réalisés par Antoine de Roux dans De Roux Antoine, "Les décomptes de population de la province du Roussillon sous l'Ancien Régime" in *Etudes roussillonnaises. Revue d'Histoire et d'Archéologie Méditerranéennes*, tome XVIII, 2000/2001, p. 129-144.

⁵²⁰ Cote 1C1149 aux AD66.

⁵²¹ Cote 1C1149 aux AD66.

L'environnement incommode ces hommes qui doivent encore avoir leurs hardes mouillées et qui n'arrivent pas à se réchauffer⁵²². En plus d'un environnement inhospitalier, le capitaine en second souligne le manque de vivres⁴³. Les fonctionnaires de l'intendance le rassurent : *"nous lavons assuré que demain matin les bailles et consuls du lieu de Saint Laurent leur feroit porter du pain et de la viande"*. La boulangerie va devoir fournir cent livres de pain et le boucher cent-une grosses livres de bœuf. A huit sols et 9 deniers la livre de viande et deux sols et deux deniers le pain, le boucher et le boulanger de ce village vont augmenter fortement leur chiffre d'affaire.

Après quatre nuits sur le sable exposés aux intempéries et au froid, les membres de l'équipage du chebec sont transférés le 28 décembre dans quatre granges⁵²³ à 45 minutes de marche du lieu du naufrage. Les quelques habitants en quarantaine sont logés dans des cabanes construites en joncs et en feuillage pour l'occasion. Si l'environnement est parfois un ennemi, il est aussi un allié. Il servira également à limiter les risques de contamination : *"mettre a l'air toutes les hardes des algériens pour les passer ensuite a un parfum de genievre ou autre"*. L'air et le genièvre, ressource naturelle locale, sont donc utilisés ici pour leurs vertus purificatrices. En plus de ces mesures, la santé de tous les membres de l'équipage est vérifiée par le chirurgien et le médecin qui se sont déplacés de Canet. Les vivres sont toujours apportés de Saint-Laurent, cependant les rations sont augmentées, on passe à trois-cent-cinquante livres de pains par jour. Les granges ont également besoin d'être chauffées, l'équipage utilise 20 quintaux de bois par jour. Cette quarantaine durera jusqu'au 22 janvier. Les conditions de vie de presque deux-cents hommes, quatre semaines dans des granges en bord de mer en plein hiver, devaient être difficiles.

La quarantaine finie, les hommes ne rentrent pas encore en Algérie. Il faut attendre que le Dey⁵²⁴ envoie une tartane pour les chercher. Cependant, il n'y a plus aucune raison de les garder isolés. Les hommes sont donc transférés dans la citadelle de Perpignan. Ils font le trajet à pied, avec dix charrettes qui leur sont fournies pour transporter les hardes et les armes. Le capitaine et ses officiers pourront dormir sur des lits. Quelques jours après leur

⁵²² *"et nous a donné apres a entendre qu'ils ne pouvoient rester d'avantage sur la plage acause du froid et qu'ils manquoient totalement de vivres, et que si on vouloit percister a les laisser au meme endroit ils se rendroient tous a Saint Laurent pour y avoir des vivres et partir de la pour Marseille, et qu'on navoit qu'a leur donner un endroit a couvert pour être a labri du mauvais temps"* cote 1C1149 aux AD66.

⁵²³ Dans les sources, les termes "bergerie" ou "cortal" en catalan, sont également employés.

⁵²⁴ Le dey d'Alger est le titre des souverains de la régence d'Alger sous la domination de l'Empire ottoman, de 1671 à 1830.

arrivée, les membres de l'équipage se plaignent de "*sentir trop le froid durant la nuit*" et souhaitent des paillasses pour dormir. Le mois de décembre n'est pas tendre, même en s'éloignant de la mer. Cependant, la récurrence des mentions du froid peut faire penser que cet équipage algérien est particulièrement sensible à la rigueur de l'hiver. Les conditions d'accueil sont tout de même très différentes à Perpignan. S'il est évident que l'environnement y est moins rude, il faut également souligner que les libertés pour les gens de l'équipage y sont bien plus nombreuses : "*les algériens ont eu entière liberté de promener dans la citadelle et meme dans la ville ayant été traiter aussy favorablement que s'ils eussent été des propres sujets du Roy*". Cette phrase écrite par l'intendant de santé dans son rapport montre l'importance du traitement qui est accordé à cet équipage. En effet, les relations entre la France et le Dey d'Alger doivent être bien entretenues. Froisser le Dey équivaldrait à mettre en danger des accords politiques et commerciaux entre les deux pays. Les algériens resteront logés dans la citadelle jusqu'au 26 mars 1765. Après plus de quatre-vingt-dix jours sur le sol roussillonnais ils rejoignent le port de Port-Vendres, avec quinze charrettes, pour repartir à Alger. Un homme de la province accompagne l'équipage afin de s'assurer que le retour se passe bien. Il écrit dans une lettre à l'intendant "*ils se louerent infiniment des secours de toute espece qu'on leur a donne dans leur disgrace, des politesses qu'on leur a faites a Perpignan, des caresses qu'on leur a prodiguées dans le reste de la Province*"⁵²⁵.

Ce délégué est également envoyé à Alger pour régler un problème épineux. Les membres de l'équipage n'ayant pas eu d'argent avec eux, l'intendance du Roussillon a avancé les frais liés à l'accueil de ces naufragés. Le Dey doit les rembourser. Accueillir près de deux-cents hommes occasionne de nombreux frais liés aux vivres, aux transports, aux bois pour le chauffage, aux chandelles pour la lumière, etc (cf. tableau ci-après). Ce naufrage coûte cher à l'intendance qui avance tous les frais. Le Dey explique au délégué de l'intendance qu'il tardera à rembourser ces frais qui sont presque à hauteur de 10 000 livres. Les sources ne disent pas s'il le fera un jour.

⁵²⁵ Cote 1C1149 aux AD66.

TABLEAU 10 FRAIS OCCASIONNES PAR L'ACCUEIL DE L'EQUIPAGE ALGERIEN ENTRE LE 24 DECEMBRE 1764 ET LE 26 MARS 1765⁵²⁶

TYPE	PROVENANCE	NOM DE L'ARTISAN	NOMBRE	TOTAL		
				L	S	D
PAIN	SAINT-LAURENT	PIERRE PUITA		1108		
VIANDE	SAINT-LAURENT	JOSEPH CLERENT		833	17	6
POULES	SAINT-LAURENT	ROSE GRACIE	16	16		
PAIN	PERPIGNAN	JOSPEH BREDOS		2528	15	6
VIANDE	PERPIGNAN	ISIDORE SUBREVIES FRANCOIS PAUVRE		2224	16	
FOURNITURES (SEL, LEGUMES, ECT.)	PERPIGNAN	SIEUR LABORDES		806	17	9
TOTAL VIVRES FOURNIES A L'EQUIPAGE DU NAUFRAGE A L'EMBARQUEMENT				7571	8	9
BOIS DE CHAUFFAGE ET CHANDELLES	SAINT-LAURENT	SIEUR FERRER		135		
	PERPIGNAN	SIEUR REYNES	720Q BOIS / 168L CHANDELLES	351		
TOTAL BOIS DE CHAUFFAGES ET CHANDELLES				486		
CHARETTES (VIVRES PENDANT 40AINE)	SAINT-LAURENT	SIEUR FERRER		214		
CHEVAUX (POUR LES OFFICIERS)	PERPIGNAN	SIEUR ELAMBY	12	36		
CAISSES ET ANSES		MARIE AUMENIER		45		
TOTAL TRANSPORT				295		
COORDINATION SAUVETAGE	SAINT-LAURENT	SIEUR RIU		402		
REMEDES ET MEDICAMENTS	PERPIGNAN	SIEUR REYNES (DIR. HOPITAL)		203	12	3
FLAMBEAUX	SAINT-LAURENT			44		
PAILLE (PAILLASSES A LA CITADELLE)	PERPIGNAN	SIEUR REYNES		33	16	
PRETS DE COUVERTS ET MARMITES	PERPIGNAN	SIEUR LABORDES		163	9	8
TOTAL DEPENSES EXTRAORDINAIRES				241	5	8
VALEUR DES ARMES VOLEES	PERPIGNAN	SIEUR FERRER		522		
BRIGADES (GARDE PENDANT 40AINE)	SAINT-LAURENT	SIEUR CROZAT		194		
TOTAL AUTRES DEPENSES				716		
TOTAL DES DEPENSES LIEES A L'ACCUEIL DE L'EQUIPAGE ALGERIEN				9915	6	8

Ces sommes d'argent sont colossales. Un seul naufrage, causé par une seule tempête, va totalement bouleverser l'économie locale. La production de viande et de pain pour le village de Saint-Laurent va augmenter considérablement. Si le chiffre d'affaire mensuel de ces artisans n'est pas connu, on peut imaginer que la production a augmenté de plus de 10%

⁵²⁶ Données issues de la cote 1C1149 aux AD66.

pour le mois de janvier, proportionnellement à l'augmentation démographique liée au naufrage des algériens. De plus, certains hommes comme le Sieur Reynes, le Sieur Ferrer ou le Sieur Labordes, en tireront de grands profits. A lui seul, le Sieur Reynes, directeur de l'hôpital militaire de Perpignan, gagnera 588 livres, 8 livres et 3 sols. L'accueil de ces hommes naufragés par une tempête sur le sable de Saint-Laurent aura donc profité à des artisans de Saint-Laurent et de Perpignan de même qu'à des bourgeois perpignanais. Si la tempête apparaît comme un drame pour les hommes à bord de ce chebec, elle devient une aubaine pour ceux qui vont les accueillir et les nourrir. Cette tempête et sa conséquence, le naufrage de presque deux-cents hommes, deviennent créatrices d'une économie imprévue.

La tempête, qui pousse cet équipage à la côte, crée un échange. Des hommes avec des cultures très différentes vont se rencontrer. Ces algériens n'avaient pas prévu de rester presque trois mois en terre roussillonnaise. Cependant ils ont vécu cette expérience et rencontré des hommes roussillonnais. Les échanges qui ont eu lieu entre ces individus ne sont pas à négliger, ils participent à une mémoire collective et vivante du naufrage. Il est possible d'imaginer que cent-soixante-sept individus parlant une autre langue, confinés dans des granges tout près de Saint-Laurent ou en liberté dans la ville de Perpignan, devaient marquer les esprits⁵²⁷.

L'accueil de l'équipage de ce chebec algérien, qui fit naufrage la veille de Noël 1764, ne peut pas être qualifié de représentatif. Cependant il met en évidence une procédure complexe mêlant mesures sanitaires et mesures d'accueil. Le traitement réservé à ces hommes est relativement similaire à celui qui attend les naufragés du chebec algérien qui échoue sur la plage de Leucate en novembre 1777⁵²⁸. Eux aussi devront subir une quarantaine et seront ensuite accueillis dans la citadelle de Perpignan. Eux aussi seront satisfaits de leurs conditions d'accueil.

Les conditions d'accueil sont donc très différentes s'il faut mettre en place une quarantaine ou pas. L'importance des relations politiques et commerciales, entre le pays d'origine des naufragés et la France, semble également être un facteur jouant sur la manière dont ces hommes vont être reçus sur les côtes roussillonnaises. Néanmoins, dans la grande

⁵²⁷ Pouvons-nous parler, à la manière de Romain Bertrand, à propos des naufrages et de leurs multiples conséquences, d'histoire connectée ? Romain Bertrand, *L'histoire à parts égales: récits d'une rencontre Orient-Occident (XVIe-XVIIe siècle)*, Paris, France, Seuil, DL 2011, 2011, 658 p.

⁵²⁸ Cote 1C1152 aux AD66.

majorité des cas, les hommes de mer en péril doivent se sauver et trouver un abri eux même. Si les naufragés sont seuls face à l'environnement au moment du drame, le sauvetage du bâtiment, du matériel et des marchandises se fait généralement à l'aide des communautés des environs.

2. Sauver et entreposer les épaves

Le littoral Roussillonnais est un territoire particulier. Encore peu peuplé, en ce qui concerne la côte sableuse, ce littoral devient pourtant un objet de convoitise. Une étude démographique des communautés les plus proches du littoral permet de montrer une augmentation de leur population, au cours du XVIII^e siècle, au dépend d'une zone se situant aux alentours de la capitale du Roussillon, Perpignan. La multiplication des habitats dispersés toujours plus proches du littoral et aux alentours des étangs, au cours de la même période, permet également de saisir l'attrait grandissant de cette zone particulière⁵²⁹. Parmi les nombreuses ressources qu'offre ce territoire, il en est une un peu particulière : les épaves. Emmenés par des tempêtes ou des manœuvres hasardeuses, ces bâtiments, bout de bois issus d'une coque ou d'un mat, parties de cargaisons, etc., sont autant de trésors pour les hommes à terre.

A l'époque médiévale, et jusqu'à la promulgation de l'ordonnance de 1681, le seigneur a un droit sur les bris et les épaves qui arrivent sur ses côtes. Afin de faire disparaître progressivement les privilèges des seigneurs locaux, le roi, à travers l'amirauté, s'approprie ce droit. L'article 30 du titre IX, du livre IV, de l'*Ordonnance de la Marine d'août 1681*, précise "*Faisons défenses à tous seigneurs [...] de prendre aucune connaissance des bris et échouemens, et s'en attribuer aucun droit, à cause de leurs terres, [...], et d'y troubler les officiers de l'amirauté, à peine de privation de leurs fiefs*". Dans les quarante-trois naufrages recensés le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790, un litige avec un seigneur local n'apparaît qu'à une seule reprise. Le lieu de l'échouement de la tartane *Lisanti-Maggy-et-Sainte-Anne*, naufragée le 2 novembre 1748 se trouve sur le territoire de la

⁵²⁹ Léa Tavenne, "Le littoral roussillonnais et ses hommes, Essai d'histoire globale à la croisée des sources (Epoque Moderne)", Mémoire de Master 1 d'histoire sous la direction de Marc Conesa, Montpellier, Université Paul Valéry, 2016, 130p.

vicomté de Canet⁵³⁰. Le duc d'Hijar, seigneur vicomte de Canet, refuse de laisser l'amirauté s'occuper du sauvement des effets et de la cargaison de ce bâtiment. Le conseil souverain du Roussillon tranche en faveur de l'amirauté le 19 décembre 1748 en mobilisant l'*Ordonnance de la Marine* : "*A ces causes plaises aux bonnes graces de la cour faire tres expresses inhibitions et deffenses aux officiers de la juridiction de canet de simiscer directement ni indirectement dans aucun cas de ceux qui par l'ordonnance de la marine sont declarés de la competence de l'amirauté*". Cette procédure montre le duc d'Hijar encore attaché à son droit d'épave. Cependant, cela peut être interprété comme l'excès de zèle d'un seigneur particulier. En effet, les seigneurs locaux n'apparaissent pas dans les procédures qui concernent les autres naufrages, y compris dans celles qui concernent les autres naufrages sur les territoires de la vicomté du duc d'Hijar. L'ordonnance de 1681 semble donc avoir été intégrée par les communautés littorales et leurs seigneurs.

Orchestrés par les officiers des amirautés, les sauvetages⁵³¹ des bâtiments, du matériel et des cargaisons, prennent la forme de grandes entreprises. Les gestions financières, administratives et juridiques de ces procédures sont lourdes ; les enjeux économiques, qui en sont à la clef, sont importants. Le travail paperassier de l'amirauté témoigne de cette importance. Cette bureaucratie royale rappelle à quel point mettre de l'ordre et reprendre en main les marges du pays, tel que le littoral roussillonnais, est une mission de première ordre au milieu du XVIII^e siècle. Les états des journées des travailleurs sont minutieusement détaillés ainsi que les procès-verbaux des journées de sauvement qui s'étaient souvent sur plusieurs dizaines de pages. Apportant deux sortes d'informations très différentes, ces deux types de sources seront traités dans deux parties différentes. Les procès-verbaux des journées de sauvetage, qui correspondent approximativement aux jours que passent les officiers de l'amirauté sur place pour orchestrer le sauvement, mettent en évidence une lutte quasi permanente contre un environnement qui se veut peu clément. Quant aux états des journées de travailleurs, ils permettent d'imaginer l'envergure que pouvait prendre un sauvetage, les jours passés, et les hommes qui étaient concernés.

⁵³⁰ Cote 3B16/15 aux AD66.

⁵³¹ Ces sauvetages sont fréquemment appelés dans les sources des "*sauvements*". Terme très employé sous l'ancien régime, signifiant l'action de préserver, de mettre à l'abri, il sera utilisé dans cette partie en alternance avec le terme sauvetage.

a. Des communautés littorales entièrement mobilisées

Le naufrage d'un bâtiment est un événement. Les hommes, les femmes et les enfants des communautés aux environs du drame peuvent être réquisitionnés pendant plusieurs semaines afin d'aider au sauvetage des marchandises, des effets, agrès et appareils des bâtiments naufragés. Ces sauvetages peuvent être des entreprises de grandes ampleurs ou simplement la remise à l'eau d'un bâtiment. Les durées du sauvetage et la main d'œuvre employée sont variables, proportionnelles aux dégâts causés par la mer et le vent. Tout comme le naufrage-type, le sauvetage-type n'existe pas. Chaque expérience est différente, chaque événement est unique. Cependant, certaines récurrences peuvent être mises en lumière. Pour cela, cette partie s'attardera sur l'étude de quatre cas de naufrages, qui ont eu lieu à différents endroits sur la côte roussillonnaise et à différents moments. Aucun de ces quatre cas n'est représentatif du "sauvetage moyen". Cependant, comme Carlo Ginzburg le souligne, il est "*nécessaire de partir de détails apparemment marginaux pour saisir le sens global d'une réalité obscurcie*"⁵³². La casuistique permettra donc, dans cette partie, d'éclairer l'impact que peut avoir une tempête, sur les communautés littorales, à travers les journées qu'elles consacrent au sauvetage de la cargaison des bâtiments naufragés.

Les quatre cas de sauvetages choisis ne le sont pas par hasard. Ils présentent tous des *Etats des travailleurs* ou des *Etats des frais payés*, relativement bien détaillés. Ces sortes de comptes sont tenues par les officiers de l'amirauté présents sur place. L'article 8 du titre IX, du livre IV, de l'*Ordonnance de la Marine d'août 1681*, stipule que "*Les travailleurs seront employés par marées ou journées, et il en sera tenu rôle, dont l'appel fait au commencement et à la fin de chaque jour ; sans qu'aucun autre puisse, après l'arrivée des officiers, s'immiscer au travail, que ceux qui seront par eux choisis*". Pas toujours détaillées avec la même précision ces *Etats* renseignent les hommes employés au sauvetage, par noms ou par métiers, pour chaque journée de travail. Cette source est précieuse pour l'historien. Elle permet de saisir l'ampleur que peut prendre le sauvetage d'un bâtiment naufragé, qui est concerné par cette entreprise, et à quel point cela peut impacter sur les communautés littorales.

⁵³² Carlo, Ginzburg, *Réflexions sur une hypothèse vingt-cinq ans après*, in L'interprétation des indices : enquête sur le paradigme indiciaire avec Carlo Ginzburg : [Colloque "A la trace. Enquête sur le paradigme indiciaire", Lille, 13-15 octobre 2005 / organisé par l'UMR Savoirs et textes] ; Denis Thouard (éditeur), p. 43.

Les sauvetages qui ont eu lieu à la suite des naufrages des bâtiments *les Saint-Innocents*, *le Saint-Raymond*, *le Porto* et celui d'un chebec algérien⁵³³ seront donc étudiés au travers de ces Etats. Les durées et le nombre d'homme employés sur ces chantiers sont variables (cf. tableau ci-après).

TABLEAU 11 LES QUATRE CAS DE SAUVETAGE ETUDIES

COTE	BATIMENT		DUREE DU SAUVETAGE	JOURS DE TRAVAIL	NB D'HOMMES EMPLOYES	MOYENNE HOMMES/JOUR
	TYPE	TONNAGE				
3B16/41	BATIMENT	300	DU 10/01 AU 21/03	19	44	7,5
3B16/89	TARTANE	60	DU 30/11 AU 28/12	27	43	7,8
3B16/147	BRIGANTIN	123	DU 16/01 AU 14/02	28	≠ NOMINATIF	14
1C1152	CHEBEC	X	DU 27/12 AU 3/01	7	≠ NOMINATIF	37

Le sauvement du bâtiment de 300 tonneaux *les Saints-Innocents* rencontre des difficultés météorologiques et environnementales. S'étalant sur plus de deux mois, seul dix-neuf journées sont travaillées. Durant ces journées quarante-quatre hommes seront employés, avec en moyenne, plus de sept hommes chaque jour sur le chantier, si les conditions le permettent. On retrouve, plus ou moins, le même nombre d'employés et de présence en moyenne sur les lieux, pour le sauvetage de la tartane *Saint-Raymond*. Néanmoins, cette fois ci, les conditions sont plus clémentes et elles permettent de travailler presque tous les jours⁵³⁴ du début à la fin de cette entreprise s'étalant sur un peu moins d'un mois. Il est intéressant de remarquer que le bâtiment de 300 tonneaux nécessite moins de jours de sauvetage, avec le même nombre de travailleurs, que la tartane qui ne fait que 60 tonneaux. Le traitement des marchandises de cette dernière demande plus de travail. Le bateau était, entre autres, chargé "*d'esparts*". Ce terme vient de l'espagnol "*esparto*" puisque cette cargaison est chargée à Mataró. En français cela s'appelle du "*sparte*"⁵³⁵. Cette graminée est particulièrement utilisée pour la vannerie, que l'on nomme alors la sparterie, pour la création de cordage ou de natte⁵³⁶. En Espagne les espèces les plus courantes sont le genêt à balais et l'alfa. Pour ne pas perdre cette marchandise il faut étendre le sparte pour le faire sécher, le tourner, le secouer, et enfin en faire des fagots. Cela nécessite donc une main

⁵³³ Respectivement 3B16/41, 3B16/89, 3B16/147 et 1C1152 aux AD66.

⁵³⁴ L'Etat des travailleurs ne fait mention que de deux jours ou on ne payera que les gardes car la météo est trop mauvaise pour travailler au sauvetage.

⁵³⁵ *Lygeum spartum*.

⁵³⁶ On retrouve des cargaisons de sparte dans les cotes 3B16/13, 3B16/149, et 3B16/154 aux AD66.

d'œuvre suffisante et plusieurs jours afin que le sparte sèche. Avec un nombre de jours de travail relativement similaire, le brigantin, qui fait naufrage sur la plage de Canet en janvier 1787, semble cependant bénéficier d'un sauvetage avec beaucoup plus de travailleurs. Quatorze hommes sont, en moyenne, présents chaque jour sur le chantier, soit le double des deux précédant cas. C'est donc un sauvetage conséquent, avec beaucoup d'hommes employés puisque il y aura jusqu'à vingt-huit travailleurs, par jour, qui s'attèlent au sauvement de ce brigantin. Ces trois premiers cas ont une similitude : ils durent. En effet s'étalant sur un mois ou plus, ces sauvetages s'ancrent dans une forme de quotidien pour les hommes et les femmes qui y sont employés. Pendant ces mois, sauver les marchandises et le matériel de ces bateaux devient une sorte de routine qui devait marquer les communautés littorales. Le quatrième cas étudié est très différent. Il ne s'agit pas là de sauver les effets et les marchandises après le naufrage, cela a été fait auparavant. Les hommes sont ici employés à récupérer, dans le magasin, les effets des algériens naufragés et à les apporter à une tartane mouillant au large et devant ensuite les emmener à Port-Vendres pour les charger à bord d'un bâtiment qui retournera en Algérie. C'est une deuxième étape du sauvement, sa deuxième partie. Si, dans la plupart des cas, les effets ou les marchandises des bâtiments naufragés sont vendus aux enchères sur place, certains effets repartent dans le pays ou la ville d'où ils venaient. Cette deuxième phase de sauvetage, qui consiste à faire repartir les effets n'est donc pas systématique. Néanmoins, elle existe et ne doit pas être occultée, puisqu'elle a, elle aussi, des répercussions sur les communautés littorales. La grande opération qui constitue à emmener les effets algériens du magasin à la tartane qui mouille au large est extrêmement rapide et efficace. Le sauvetage du chebec algérien échoué sur les plages de Leucate en novembre 1777 ne dure que sept jours. Cette efficacité est notamment due au nombre impressionnant de travailleurs employés. Le 2 janvier 1778 l'effectif sur cette opération est de quatre-vingt-neuf hommes. Il y aura, durant ces sept jours, trente-sept hommes en moyenne sur ce chantier. Les sauvetages des effets des bâtiments naufragés ont donc des ampleurs variables en durée et en effectif. Cependant, que ce soit sur un temps long ou court, avec quatre-vingt-neuf ou sept hommes sur le terrain, cette grande entreprise fait partie de la vie des communautés littorales.

Si l'impact, sur les communautés, des mobilisations des habitants pour aider au sauvement est difficile à mesurer exactement, une comparaison avec la démographie littorale de ces villages apparaît pertinente. Le cas le plus parlant est sans doute celui de

l'embarquement, en 1778, des effets sauvés du chebec algérien naufragé à Leucate. Un décompte de 1788, soit 10 ans après ce sauvetage, dénombre cinq-cent-trente-six leucatois dont cent-dix-huit hommes⁵³⁷. La probabilité que les communautés environnantes aient également été appelés par les officiers de l'amirauté d'Agde⁵³⁸ est faible puisque la source est un "*Etat des hommes de Leucate qui ont travaillé a l'embarquement des effets du chebec algérien*". Les leucatois sont mobilisés massivement puisque cet *Etat* mentionne des journées avec quatre-vingt-neuf ou soixante-quinze hommes employés. La grande majorité des hommes de Leucate est donc enrôlée. Ce même cas de figure se présente lors du naufrage du brigantin *le Porto* à Canet en 1787. Selon un décompte réalisé en 1789 cette commune compte 44 feux, un autre décompte, réalisé en 1790, indique la présence de 23 feux à Canet⁵³⁹. Bien que vraisemblablement peu précis, ces décomptes permettent un ordre de grandeur. Canet est un petit village. Le sauvement du brigantin, de sa cargaison et de ses agréments va mobiliser quatre à vingt-huit travailleurs pendant vingt-huit jours. C'est en moyenne quatorze canétois qui seront présents pour le sauvement chaque jour. L'état des frais occasionnés pour ce sauvement ne mentionne pas la présence de femmes sur ce chantier. On peut donc imaginer qu'une grande majorité des hommes de Canet, en état d'aider au sauvement, a été appelé. Durant vingt-huit jours, les vies des canétois seront largement perturbées par ce sauvement d'une grande ampleur. Pour les sauvetages des marchandises et des agrès et apparaux des bâtiments *les Saints-innocents*⁵⁴⁰ et *le Saint-Raymond*⁵⁴¹, qui se sont déroulés dans le port et à proximité de Port-Vendres, en 1758 et 1776, établir un ordre de grandeur à l'aide de la démographie est bien plus compliqué. Bien qu'apparaissant dans les sources de l'amirauté de Collioure comme un village à part entière, Port-Vendres ne devient une véritable commune qu'en 1823, à partir de territoires amputés à Collioure et Banyuls-sur-Mer. D'après un décompte, 676 personnes habitaient ce village en

⁵³⁷ Philippe Hercule, *op. cit.* T. Aude, p. 294.

⁵³⁸ En effet, Leucate dépend de l'amirauté d'Agde et non de celle de Collioure. La cote concernant ce naufrage, la 1C1152, se trouve aux AD66 car les algériens naufragés ont été accueillis à la citadelle de Perpignan. Nous avons donc choisi d'inclure ce naufrage dans les naufrages le long des côtes roussillonnaises, même si, si on s'arrête réellement aux limites administratives, Leucate est à la frontière avec l'Aude. Mais comme l'exprime l'intendant du Roussillon dans une des lettres qu'il adresse au lieutenant général de l'amirauté d'Agde "*dans un cas pareil les limites des départements peuvent bien être un peu franchies pour faire face à des risques majeurs*" (1C1152 aux AD66).

⁵³⁹ Philippe Hercule, *op. cit.*, T. Pyrénées-Orientales, p. 118.

⁵⁴⁰ 3B16/41 aux AD66.

⁵⁴¹ 3B6/89 aux AD66.

1831⁵⁴². La mobilisation de plus de quarante personnes lors des deux sauvetages étudiés apparaît donc comme importante pour un village qui devait, 73 ou 55 ans auparavant, accueillir encore moins d'habitants.

Il faut imaginer les conséquences que ces sauvetages ont pu avoir sur ces villages. Supposons que, pendant sept jours, le boulanger ait arrêté de faire du pain, le tailleur d'habit ait arrêté d'habiller, le maçon arrêté de construire ou de réparer, le paysan de s'occuper de ses terrains, de ses plantations et de ses bêtes, etc., le fonctionnement entier de ce petit village en serait perturbé. Rien ne nous l'indique dans les sources. Les habitants des communautés littorales ne témoignent pas des expériences de ces naufrages et des répercussions qu'ils ont eues. Ces voix-là, ces récits-là, ne nous sont pas parvenus. C'est seulement à partir des "*Etats des hommes qui ont été employés*" qu'il est possible de savoir quels sont les corps de métiers qui sont employés pour les sauvetages. Le cas de l'embarquement des effets du chebec algérien à Leucate en 1778, permet de répondre à certaines de ces interrogations puisque son *Etat* ne désigne pas les hommes par leurs noms mais par leurs professions.

TABEAU 12 DIFFERENTS CORPS DE METIERS PRESENTS POUR L'EMBARQUEMET DES EFFETS ALGERIENS DU CHEBEC QUI FAIT NAUFRAGE EN NOVEMBRE 1777 A LEUCATE. COTE 1C1152 AUX AD66.

METIER	PRESENCE EN MOYENNE PAR JOURS SUR LE CHANTIER	JOURS SUR LE CHANTIER	SALAIRE POUR LA DEMI- JOURNEE DE TRAVAIL (SOUS)
BRASSIER	19	7	10
PECHEUR	4,5	6	15
MACON	1,2	5	DE 15 A 40
MENAGER	2,8	5	10
MENUISIER	1,7	4	DE 15 A 20
CORDONNIER	3,6	3	DE 12 A 18
MARECHAL FERANT	1	3	18
MATELOT	11	3	15
FILS DE MACON	1	2	10
TAILLEUR D'HABIT	1	2	15
PASTEUR	6	1	12
PATRON	1	1	15
VIEUX MARINIER	1	1	15

⁵⁴² Philippe Hercule, *op. cit.*, T. Pyrénées-Orientales, p. 263.

Sans surprise, les brassiers sont la main d'œuvre la plus présente, tant en jours qu'en nombre, pour l'embarquement des effets algériens du 27 janvier au 3 février 1778 à Leucate. Les brassiers, qui n'ont comme force que leurs bras, sont des travailleurs disponibles et peu chers. Ils sont probablement chargés de faire les allers-retours entre le magasin et la plage pour embarquer les effets sur les bateaux. Ces journaliers sont payés dix sous la demi-journée. Ce qui est relativement peu puisqu'on estime le salaire moyen d'un brassier à 30 sous la journée au XVIII^e siècle. Les ménagers sont également payés dix sous la demi-journée. Bien que loin d'être des laboureurs, ces hommes, à la différence des brassiers, sont propriétaires de terres et doivent s'en occuper. Être réquisitionné pour cet embarquement représentait pour eux une perte. Les pêcheurs sont présents six jours sur sept. Ils font les navettes, entre la tartane qui mouille au large et la plage, pour embarquer les effets. Ces hommes de la mer sont payés quinze sous, leur expérience et le fait qu'il travaille dans l'eau, semble justifier cette hausse de salaire. Les hommes ayant des métiers particuliers, avec des savoir-faire propres, tel que ceux du cordonnier, du tailleur d'habit, du matelot, etc. sont généralement mieux payés que les ménagers et les brassiers. Le salaire allant de quinze à quarante sous la demi-journée. Si ces hommes sont en train de s'afférer à l'embarquement des effets du chebec naufragé, ils ne sont pas en train de s'occuper de leurs affaires. Non seulement cela va occasionner une baisse de leur chiffre d'affaire à cette période, mais la vie de ce village va également en être profondément perturbée. La quasi-totalité des hommes de Leucate sont de sauvement. Les exploitations et les commerces sont à l'arrêt ou ne fonctionnent plus qu'avec le travail des femmes. Cette semaine a donc dû être une véritable épreuve marquante pour cette communauté littorale.

De plus, si la quasi-totalité des corps de métiers sont réquisitionnés pour le sauvetage, les communautés sont réellement sollicitées dans leur entièreté. Hommes, femmes, enfants, personne n'est oublié par les officiers de l'amirauté. On voit apparaitre, dans deux de nos quatre cas choisis, des "jeunes", des "enfants" et des "femmes" qui s'attèlent au travail de sauvement.

TABLEAU 13 ENFANTS ET JEUNES PRESENTS SUR LE CHANTIER DE L'EMBARQUEMENT DES EFFETS DU CHEBEC ALGERIEN NAUFRAGE A LEUCATE EN 1777. COTE 1C1152 AUX AD66.

JOURS	DEMI OU ENTIER	NOMBRE	DESIGNATION	PAYE (EN SOUS)
28-janv	DEMI	1	FILS DE MACON	10
29-janv	DEMI	1	FILS DE MACON	10
02-févr	DEMI	1	ENFANT	6
03-févr	3/4 JOUR	5	ENFANT	12
03-févr	3/4 JOUR	1	JEUNE	15
03-févr	3/4 JOUR	3	JEUNE	12
03-févr	3/4 JOUR	1	JEUNE	18

Le premier cas est celui de l'embarquement des effets du chebec algérien qui a donné lieu à un chantier de sept jours. Pendant cette semaine, il y aura des enfants et des jeunes pendant cinq jours sur le chantier (cf. tableau ci-dessus). Le 3 février, presque un septième des travailleurs sont des enfants ou des jeunes⁵⁴³. Le fils de maçon est payé 10 sous la demi-journée, comme un brassier. Les enfants et les jeunes ont des salaires variables, sûrement en fonction de leurs âges et des compétences qu'ils ont. Ils sont cependant moins bien payés que les adultes. Rien, dans cette source, n'indique les tranches d'âge concernées par les désignations "jeune" ou "enfant". Ils semblent cependant être trop jeunes pour avoir un métier. La source ne détaille pas non plus les tâches qui leur sont attribuées. Cependant, celles-ci devaient probablement être moins complexes ou demander moins de force physique. Dans l'état des travailleurs au sauvement de la tartane qui naufrage à l'entrée du port de Port-Vendres le 30 novembre 1776, il est mentionné le détail des tâches attribuées aux femmes et aux enfants⁵⁴⁴. Sur les quarante-trois personnes, qui seront employées pour ce sauvetage, treize sont des enfants ou des femmes. Cette main d'œuvre constitue donc 30% des travailleurs. Les femmes et les enfants ne travaillent pas aux mêmes postes que les hommes. Ils ne travaillent pas au sauvetage dans l'eau ni aux transports de la cargaison extrêmement physique. Cette main d'œuvre s'occupe d'une tâche cruciale mais moins violente : faire sécher la cargaison. Afin que le sparte puisse être revendu, il doit être séché, étendu, tourné et secoué. Une fois bien sèches, les graminées sont enfagotées et rangées dans les magasins, toujours par les enfants et les femmes. Contrairement aux hommes qui sont payés environ douze sous par demi-journée de sauvement, les femmes et les enfants

⁵⁴³ Cinq jeunes et cinq enfants composent les soixante-treize travailleurs présents sur le chantier ce jour-là.

⁵⁴⁴ Cf. Tableau en annexe page 263.

gagnent en moyenne entre cinq et six sous. Ce sont donc des petites mains, payées à moitié moins que des hommes, pour accomplir des tâches rébarbatives mais indispensables. Dans ces deux cas de sauvetage, les femmes et les enfants apparaissent donc comme une main d'œuvre bon marché mais utile⁵⁴⁵. Dans certains cas, les procédures ne sont pas assez décrites et rien ne nous indique que des tâches particulières sont réservées aux travailleuses et aux jeunes travailleurs. Pour autant, les inégalités salariales entre cette main d'œuvre et les hommes sont une récurrence dans tous les sauvetages qui emploient des femmes et des enfants⁵⁴⁶.

Dans certains cas, des familles entières sont mobilisées. L'état, nominatif, des travailleurs qui ont participé au sauvement de la tartane *Saint-Raymond*, au mois de décembre 1776 à Port-Vendres, nous permet de mettre en évidence des sortes de dynamiques familiales autour des procédures de sauvetage⁵⁴⁷. Pour ne prendre qu'un seul exemple, parmi les sept familles dont au moins deux membres participent au sauvement, nous choisirons le plus flagrant, celui de la famille Battasan. Sur les quarante-trois travailleurs qui se relaient pendant le mois de décembre 1776 au sauvetage de la cargaison de la tartane *Saint-Raymond*, six sont des Battasan. Cette famille comptabilise à elle seule quarante-et-une demi-journées de travail mais, moins que les Colony qui, avec trois membres de leurs familles, font cinquante-huit demi-journées. Le travail de sauvetage devient alors bénéfique pour une famille et peut réellement devenir une aubaine si tous les membres y sont appelés. L'"Etat des journées des travailleurs et des batteaux employes par le sousigné pour le sauvement des effets du vaisseau les st innocents echoue a torombeau terroir de banulls commandé par le capitaine jaques dalsterm suedois le tout en consequence des ordres et comissions de monsieur les officiers de l'amirauté" est également nominatif. Il nous permet, encore une fois de mettre en évidence certains noms qui reviennent fréquemment. Ce sauvetage qui a eu lieu aux mois de janvier, février et mars de l'année 1758, mobilise quarante-quatre hommes. Vingt-et-un de ces hommes travaillent au côté d'au moins un membre de leur famille. Frères, cousins pères et fils, rien, dans ces sources, ne nous indique les liens que ces travailleurs ont. Néanmoins, ces sources démontrent que les

⁵⁴⁵ Lors du sauvement de la tartane *Saint-jean et Saint-Vincent*, naufragée en janvier 1740 à Collioure, les femmes sont employées pour rincer et faire secher les toiles dont la tartane était chargée. Ces femmes sont payées à la toile, contrairement aux hommes qui sont payés à la journée. Cote 3B16/1 aux AD66.

⁵⁴⁶ Ces inégalités n'ont rien d'extraordinaire et se rencontrent fréquemment au XVIIIe siècle.

⁵⁴⁷ Cf. Tableau en annexe page 264.

tempêtes, et les naufrages qui sont leurs conséquences, impactent, à travers les entreprises de sauvetage, les communautés littorales. Une seule tempête peut alors donner du travail à toute une famille pendant des jours ou des mois.

Il serait facile de croire que ces embauches inattendues, sont un moyen, pour des hommes qui sont susceptibles d'avoir des périodes creuses tels que les brassiers, d'avoir la garantie d'un salaire. Mais travailler au sauvement des agrès et des marchandises des bâtiments naufragés n'apparaît pas toujours comme une chance pour les communautés littorales. Ces procédures réveillent des inégalités salariales, entre hommes, femmes et enfants, entre maçons, brassiers et matelots. Dans un climat exacerbé par des conditions de travail rudes, un environnement peu clément, les inégalités sociales semblent se creuser, ou, tout du moins, apparaître plus clairement. Le mémoire qu'adressent les leucatois à l'intendant du Roussillon est sans équivoque. L'opération de sauvement qui visait à embarquer les effets du chebec algériens naufragé sur la plage de Leucate le 22 novembre 1777, a fait de nombreux mécontents. Dénonçant les conditions de travail et les inégalités de salaire, les habitants de ce petit village littoral nous permettent d'avoir une autre vision des "paysans" embauchés de force pour travailler au sauvetage des bâtiments naufragés et de leurs marchandises.

TABLEAU 14 MEMOIRE DES HABITANTS DE LEUCATE ADRESSE A L'INTENDANT DU ROUSSILLON CONCERNANT LES JOURNEES DE TRAVAIL A L'EMBARQUATION DES EFFETS ALGERIENS. COTE 1C1152 AUX AD66.

"Mémoire pour les habitants du lieu de Leucate

*Les **consuls et habitants** du lieu de Leucate ont l'honneur de représenter à Monseigneur l'intendant du Roussillon, que sur les ordres qui leur ont été envoyés de sa part de fournir pour les travaux à faire au chebec algérien, tous les hommes qui seroient nécessaires, et qu'ils seroient payés au pris courant pour monsieur le Lieutenant de l'amirauté, ils ont fait tous leurs efforts pour remplir exactement les intentions de Monseigneur l'intendant et se conformer aux ordres qu'ils avoient reçus de manière qu'on n'eut **aucune plainte à former contre eux**. Qu'en conséquence **pendant sept jours il y a eu tantôt vingt, tantôt quarante, soixante ou quatre vingts hommes** employés à des **travaux pénibles pour la saison**, étant obligés de **travailler presque toujours dans l'eau à moitié corps** ; que le grand nombre de gens qui ont été employés à la fois, prouve et l'exactitude des consuls et la **volonté des habitants qui si sont tous portés avec plaisir, quoi qu'ils fussent obligés d'abandonner les travaux de leurs terres, et de lesser leur bétail de labour sans travailler malgré le besoin pressant qu'ils en avoient** ; que souvent on en a **commandé un plus grand nombre qu'on a employé, que cependant ceux qui étoient renvoyés du travail, ne se plaignoient pas quoi qu'ils perdissent leur demi journées** ; qu'en fin le **dimanche dernier jour de travail, il y a eu plus d'hommes employés que le samedi, que cependant on n'a absolument voulu rien leur donner pour cette journée quoi qu'ils eussent travaillé ce jour la plus long temps que les autres jours**. [...]*

*Que cependant la partie des travailleurs qui est composée des **laboureurs**, et des **vignerons** n'a reçu que **dix sols par jour, somme de quatorze sols plus basse que le prix ordinaire** : tandis que les gens de métier ou mathelots **moins propres assurément aux travaux pénibles que ceux dont c'est l'occupation journalière, ont reçu quinze sols**, en conséquence ils supplient Monseigneur l'intendant de bien vouloir faire taxer à quelque chose de plus les journaliers qui ont été employés à cette occasion, leur faire **payer la journée du dimanche** 4 du courant pour laquelle il ne leur a été rien attribué et qu'on n'a même pas voulu porter sur l'état des journées. [...]"*

En plus des conditions extrêmement rudes qui seront analysées dans une prochaine partie, les habitants de Leucate, dans ce mémoire, expriment les sacrifices qu'ils ont dû faire lors de ce sauvetage : "*quoi qu'ils fussent obligé d'abandonner les travaux de leurs terres, et de lesser leur betail de labour sans travailler malgré le besoin presant qu'ils en avoient*". Si ces obligations ne concernent pas la totalité des hommes présents sur le chantier, beaucoup perdent du temps et de l'argent en aidant au sauvetage de ce chebec algérien. Voir le sauvetage comme une opportunité, pendant la mauvaise période, pour des communautés littorales pauvres, semble donc une généralité ne pouvant s'appliquer à tous.

Les inégalités salariales sont, dans ce mémoire, un problème majeur. En effet, lors de cet embarquement, les hommes sont payés en fonction de leur profession. Bien que forcés d'abandonner bêtes et récoltes, les brassiers et les ménagers ne sont payés que 10 sols par jour⁵⁴⁸. En plus d'être la main d'œuvre la plus présente, en jours et en nombre, sur le chantier, ces hommes sont aussi ceux qui font le plus de sacrifices pour ensuite être les moins payés. Une journée ordinaire pour ces travailleurs, d'après ce mémoire, est de 24 sols. En réalité ils sont payés, lors de l'embarcation des effets du chebec algérien, 10 sols car ils ne sont employés que pour une demi-journée. Cependant ils ne seront pas embauchés ailleurs pour seulement une demi-journée, ils ne pourront donc pas gagner plus de 10 sols lors de ces journées. La perte, pour ces hommes, est donc considérable. Les habitants de Leucate ne manquent pas de souligner que ces travailleurs sont une main d'œuvre de qualité puisque habituée à des travaux pénibles et physiques. Face à ces reproches, le lieutenant général de l'amirauté de Narbonne, De Largardier, dans une lettre⁵⁴⁹ également adressée à l'intendant du Roussillon, décrit, la "*nonchalance*", la "*lenteur*" et l'"*impertinence*" de ces paysans. Il justifie les inégalités salariales ainsi : "*quand aux mattellos je les ai vu travailler avec plus d'activité et de dextérités je leur ai alloué quelque chose de plus, d'ailleurs, c'est notre usage que dans de pareilles opérations de sauvetage, nous payons plus les mattellots, soit qu'ils méritent un plus fort salaire, a raison de leur profession soit parceque leur travail est plus utile et plus actif*". Les procédures de sauvetage ne dérogent donc pas aux règles de la justice, ou de l'injustice, sociale sous l'ancien régime⁵⁵⁰.

⁵⁴⁸ "*Que cependant la partie des travailleurs qui est composée des laboureurs, et des vigneron n'a reçu que dix sols par jour*", Cote 1C1152 aux AD66.

⁵⁴⁹ Lettre qui se trouve également en cote 1C1152 aux AD66.

⁵⁵⁰ Il est cependant important de souligner que ces inégalités salariales ne sont pas une règle lors des sauvetages. Les différences de salaires selon les formations des travailleurs ne sont pas une généralité. Les

De plus, les habitants, en apportant un autre regard, démontrent que l'organisation des sauvetages n'est pas aussi millimétrée que ce que les sources, produites par les officiers de l'amirauté, pourraient nous laisser croire. L'inorganisation des officiers de l'amirauté semble être un problème récurrent lors de ce sauvetage. L'appel de plus de main d'œuvre qu'il n'en fallait mobilise des hommes inutilement et leur fait perdre leurs temps. Pour ces hommes appelés mais pas payés, ces demi-journées sont alors totalement perdues : *"que souvent on en a commandé un plus grand nombre qu'on a employé, que cependant ceux qui etoient renvoyer du travail, ne se plaignoient pas quoi qu'ils perdissent leur demi journées"*. Là encore ce chantier semble plus être une obligation contraignante qu'une opportunité pour les leucatois. Une autre faille dans l'organisation est dénoncée par les habitants de Leucate : un dimanche impayé. Dans toutes les procédures de sauvetage étudiées, le dimanche est un jour de travail comme les autres. Si les conditions naturelles le permettent, les hommes travaillent sept jours sur sept. Le dimanche 4 janvier 1778 n'apparaît pas sur l'*"Etat des hommes de leucate qui ont travaillé a l'embarquement des effets du chebec algérien"* fourni par les officiers de l'amirauté d'Agde à l'intendant du Roussillon. Pourtant les leucatois parlent du *"dimanche dernier jour de travail" où " il y a eu plus d'hommes employés que le samedi"*. Sans ce mémoire des habitants, cette huitième journée de travail serait inconnue. Néanmoins durant ce dimanche 4 janvier 1778, des hommes ont bel et bien travaillé à l'embarquement des effets du chebec algérien. Pour ce travail, lors de la rédaction de ce mémoire, ils n'ont toujours pas été payés. Rien, dans les sources, n'atteste qu'ils le seront par la suite. Ce mémoire met en garde l'historien. Il lui rappelle qu'il peut facilement être manipulé par les sources. Toute source est biaisée, pour la simple raison qu'elle a un auteur et un but. Les officiers des amirautés veulent rendre compte d'un travail efficace et rentable. Ils n'hésitent pas à raccourcir le nombre de jours réellement travaillés et à ne pas payer les journaliers. Ce mémoire écrit par les leucatois en est la preuve. Peut-être des plaintes similaires ont-elles été formulées lors d'autres sauvetages. Cependant, hormis celle-ci, aucune autre ne se trouve dans les archives concernant les naufrages le long de la côte roussillonnaise entre 1740 et 1790. Quoi qu'il en soit, les habitants des communautés littorales, à travers le cas de Leucate, semblent obéir aux appels et aux injonctions des officiers tant que ceux-ci respectent les accords passés.

salaires sont différents à chaque fois et la seule généralité que l'on puisse soulever est que les femmes et les enfants sont systématiquement moins bien payés (la moitié en moyenne) que les hommes.

Après avoir reçu le mémoire des habitants de Leucate et la lettre que le lieutenant général de l'amirauté de Narbonne lui adressait pour se justifier, l'intendant du Roussillon écrit, dans une lettre à De Largardier "*la lettre que vous m'aviez fait l'honneur de m'écrire le 12 de ce mois prouve que les revendications des consuls et habitants de leucate sont nullement fondées*". Le dimanche ne sera donc pas payé et les ménagers et les brassiers ne recevront pas le même salaire que les matelots. L'amirauté n'aura pas, lors de ce chantier, respecté sa part du contrat. Les habitants, finalement impuissants, auront cependant tenté de rappeler à leurs devoirs les officiers de l'amirauté.

Les opérations de sauvement ne présentent donc pas un schéma type. Néanmoins, il est certain qu'elles touchent, certes à des degrés différents, les communautés littorales. Les naufrages, et les sauvetages qui s'en suivent, sont des moments forts pour les villages mobilisés, il serait possible de les apparenter à des moissons. En faisant travailler, les hommes de tous les corps de métiers, les femmes et les enfants, les officiers de l'amirauté touchent les villages littoraux tout entiers. Pouvant être vues comme des journées de travail inattendues dans une saison creuse pour l'agriculture et pour les plus démunis, elles apparaissent contraignantes pour ceux qui ont d'autres obligations. Ces sauvements permettent également une mise en lumière des inégalités sociales en œuvre durant l'Ancien Régime. Cependant, à part le *Mémoire pour les habitants du lieu de Leucate*, aucune plainte contre ces enrôlements n'apparaît dans nos sources. Ces plaintes ont-elles été tuées ? Ou peut-on y voir la preuve de sociétés littorales roussillonnaises qui ont, à partir du milieu du XVIII^e siècle, assimilé totalement l'amirauté, ses injonctions, ses procédures, et, par conséquent, le pouvoir royal ? Si ces questions restent en suspens, d'autres peuvent trouver de réelles réponses dans ces sources. Les opérations de sauvement mettent en lumière un rapport à l'environnement fort pour les communautés villageoises côtières.

b. Une lutte contre l'environnement

Confrontés à des forces naturelles puissantes telles que la mer ou le vent, les hommes du littoral devront faire face afin de mener à bien les sauvements des cargaisons, des apparaux et des agrès des bâtiments naufragés sur leurs plages. Empêchant de

nombreuses journées de travail et sabotant les efforts des journaliers, l'environnement, dans ces procédures, apparaît clairement comme un ennemi redoutable.

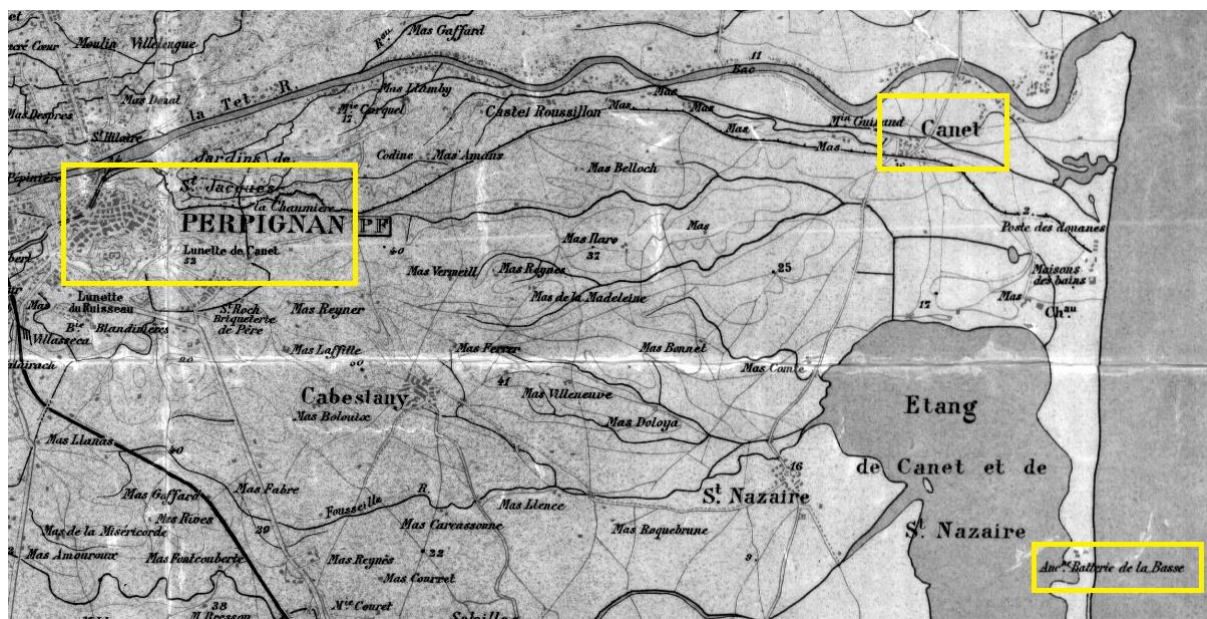
Cette lutte contre l'environnement commence avant les opérations de sauvement. L'accès aux lieux des naufrages peut parfois être une véritable épreuve. Des conditions météorologiques et des terrains accidentés peuvent rendre l'arrivée des officiers de l'amirauté de Collioure et des travailleurs au sauvetage extrêmement compliquée. Les accès aux lieux de quinze naufrages⁵⁵¹, sur les quarante-trois étudiés, sont mentionnés dans les sources comme étant particulièrement dangereux. Ces mentions apparaissent dans les procès-verbaux rédigés par le greffier de l'amirauté ou des officiers. C'est donc à travers les mots de ces citadins venus de Perpignan que l'on découvre les lieux. L'expérience est inévitablement différente pour les hommes du littoral habitant les villages voisins des naufrages. Cependant elle met en lumière des difficultés rencontrées alliant, pour la plupart du temps, un terrain difficile et des conditions météorologiques compliquées. Lors du naufrage du Brigantin *Le Porto* sur la plage de Canet le 15 janvier 1787⁵⁵², les officiers de l'amirauté de Collioure livrent, dans le procès-verbal qui concerne ce naufrage, des clés permettant de comprendre l'expérience que peut être ce type de déplacement. La nouvelle de l'accident est transmise aux officiers par le sieur Cassanyes, préposé de l'amirauté à Canet. Le lieutenant Calmettes l'apprend le 17 janvier 1787 et il écrit dans une lettre, qu'il envoie au procureur Cailhe "*que nous nous transportions avec le greffier du siège à l'endroit dudit échouement pour faire procéder audit sauvetage et agir ainsi que les circonstances l'exigent*". C'est bel est bien ces trois officiers de l'amirauté qui vont orchestrer le grand sauvetage des effets et agrès du brigantin qui durera plus d'un mois. Ils vont d'abord devoir se déplacer dans la ville de Canet (cf. carte ci-après). Ils logeront chez l'aubergiste, durant vingt-neuf nuits. Calmettes et Cailhe vont rester près d'un mois sur place, à plusieurs heures de leurs domiciles⁵⁵³. Un mois sur une année loin de chez soi ce n'est pas rien. Passer de la ville de Perpignan au petit village littoral de Canet constitue un réel changement d'environnement pour ces hommes de l'amirauté. De plus, les mois de janvier et de février, sur cette côte, sont rudes. La tramontane souffle extrêmement fort et fait baisser les températures, le marin, lui, venant de la mer, rend l'air humide et s'infiltré dans les maisons.

⁵⁵¹ Cotes 3B16/12, 3B16/23, 3B16/56, 316/147, 3B16/41, 3B16/13, 3B16/15, 3B16/42, 3B16/43, 3B16/61, 3B16/158, 3B16/145 (certaines cotes concernent plusieurs naufrages) aux AD66.

⁵⁵² Cotes 3B16/147 aux AD66.

⁵⁵³ Le greffier va, lui, s'absenter quelques jours.

TABLEAU 15 PERPIGNAN, CANET ET LA BASSE (LIEU DU NAUFRAGE DU BRIGANTIN), CARTE DES ENVIRONS DE PERPIGNAN AU XXE SIECLE
 MEDIATHEQUE MUNICIPALE DE PERPIGNAN



A l'épreuve de cet environnement, les officiers ne sont pas au bout de leur peine. Le village n'est pas le lieu du naufrage. Canet étant, encore au XVIII^e siècle, un petit village éloigné de quelques kilomètres des rivages⁵⁵⁴. C'est la plage de "la basse" qui est la scène du drame (cf. carte ci-dessus). Elle se trouve à "plus de deux heures de distance de la dite ville". Le transport se fait vraisemblablement à cheval. On imagine la difficulté que pouvait représenter cet aller-retour entre le village et la plage, quatre heures de chevauchée, que vont effectuer seize fois les officiers de l'amirauté durant le mois du sauvetage. Entre l'étang et le village, l'accès à la plage, en plus d'être long, est difficile. Le greffier écrit le même jour "traversant des chemins et des champs tous inondés d'eau jusques au ventre de nos chevaux". Ce terrain sableux et marécageux n'apparaît que peu praticable. L'aspect extrêmement violent de la tempête, qui a eu lieu entre le 13 et le 16 janvier 1787, est souligné par les cinq naufrages qui se produisent à cette période⁵⁵⁵. Dans une autre procédure pour un naufrage, on apprend que, durant ces quelques jours une inondation

⁵⁵⁴ Il ne connaît pas encore l'expansion "Canet plage" qui n'apparaît réellement qu'à la fin du XX^e siècle. Au XVIII^e siècle, sur le littoral roussillonnais sableux, aucun village ne se trouve réellement en bord de mer. Lors du naufrage du canari le Saint-Antoine, la nuit du 29 Octobre 1766 sur la plage de Saint-Cyprien, les officiers de l'amirauté mettent trois heures pour rejoindre le lieu du naufrage depuis Saint-Cyprien. 3B16/61 aux AD66.

⁵⁵⁵ Cotes 3B16/145 à 3B16/147aux AD66.

générale frappe la province⁵⁵⁶. L'environnement et la météo vont donc devoir être surmontés par ces officiers. Pour cela le procureur Calmettes sera payé 80 livres, soit un peu plus de deux livres par jours et le lieutenant Cailhe recevra 120 livres, plus de 3 livres par jours⁵⁵⁷. L'accès aux plages de Canet apparait compliqué dans plusieurs procès-verbaux. La présence de l'étang, qui déborde lors de grandes pluies, y est pour beaucoup. Pour atteindre la plage de Canet, lieu du naufrage de la tartane napolitaine qui échoue la nuit du 2 novembre 1748⁵⁵⁸, les officiers de l'amirauté rencontrent des difficultés. Ils finiront même par y renoncer : "*Il faut faire une heure et demy de chemin pour aller au lieu de l'échouement, quil y a meme un bras de l'estang dont le passage est dangereux sur quoy nous ne pouvons nous exposer a nous y transporter*". Il faudra attendre que la météo se calme. Néanmoins, les naufrages sur la côte sableuse se déroulent le plus souvent sur la plage ou sur un banc de sable à quelques mètres du rivage. Malgré les difficultés que cet accès implique lors de grandes pluies, l'approche des lieux de naufrages sur les plages se fait généralement par la terre. L'accès aux naufrages qui se sont produits contre les rochers est souvent plus périlleux.

Le bâtiment *Les-Saints-Innocents* fait naufrage près de Collioure, contre le cap de Peyrefite⁵⁵⁹ à l'aube du 12 janvier 1758⁵⁶⁰. Pour repérer où se trouvent les débris et les restes de cargaison, les officiers de l'amirauté doivent prendre un bateau puisque la voie d'accès par terre est trop escarpée. Le bateau semble la solution la moins dangereuse et la plus rapide pour accéder à la plage de Terrimbo où ont été portés, par la mer, les débris. Encore faut-il que les conditions météorologiques soient clémentes. Elles ne le seront pas puisque les vents souffleront extrêmement fort, et, craignant pour leurs vies, les officiers de l'amirauté se réfugieront sur la plage de Peyrefite pour attendre des mulets qui les transporteront à Banyuls (cf. extrait du procès-verbal ci-après). Le relief et les vents s'allient lors de cette expédition et vont empêcher les officiers de l'amirauté de prendre la mesure du travail de sauvement qu'il faudra accomplir.

⁵⁵⁶ Les officiers de l'amirauté qui tentent d'accéder au lieu du naufrage du navire le *Saint-Michel* sur la plage de Canet le même jour écrivent "*aller toujours dans l'eau jusqu'au ventre du cheval à cause d'une inondation générale survenue dans cette province a la suite de plusieurs jours d'une pluye la plus abondante qui a brisé les ponts et chaussées et inondée généralement presque toute la province*". Cote 3B16

⁵⁵⁷ Ces calculs sont effectués sur une base de 36 jours, 30 jours pour le sauvetage et 6 jours pour la vente aux enchères, en comptant les journées de déplacement.

⁵⁵⁸ 3B16/15 aux AD66.

⁵⁵⁹ Voir annexe page 252.

⁵⁶⁰ Cote 3B16/41 aux AD66.

TABLEAU 16 EXTRAIT DU PROCES VERBAL ETABLI PAR LES OFFICIERS DE L'AMIRAUDE DE COLLIOURE LORS DU NAUFRAGE DU BATIMENT LES SAINTS-INNOCENTS SUR LE TERRITOIRE DE BANYULS EN JANVIER 1758. COTE 3B16/41 AUX AD66.

*" le chemin pour arriver a ladite plage [de Terrimbo] etant
extremement montagneux et impratique
et eloigne meme de deux grosses heures du
chemin par terre et a plus d'une heure
par mer et pour accellerer notre operation
avons pris un batteau audit lieur de banyols
qui nous a conduit sur le lieu du naufrage
ou etant aurions fait ancrer le batteau
vers un roch extremement escarpé de la
hauteur au moins de quinze toises [...]
de la nous avons fait avancer le batteau
dans un autre coin du roch eloigne du premier
d'envrion vingt toises [...]
Et de la nous avons voulu regagner
banyols avec le batteau mais le vent de
tramontane ou septentrion qui a souffle avec
une telle violence que nous avons été dans
l'obligation de [nous diriger] vers une autre plage
appelé pierre fite⁵⁶¹ heureux d'avoir echapper
au danger qui nous menacoit de sorte que nous
avons été dans l'obligation d'y faire venir des
mulets pour nous conduire a banyols"*

Aucun témoignage des habitants des villages littoraux ne nous permet de comprendre dans quelle circonstance les travailleurs se rendaient sur les lieux des naufrages pour procéder aux sauvements. Néanmoins, les travailleurs sur la côte sableuse devaient s'y rendre à pied tout comme ceux de la côte rocheuse, sauf quand les chemins étaient trop dangereux et que le bateau était la seule solution. Ces trajets devaient être bien plus pénibles pour ces hommes que pour les officiers sur le dos de leurs montures. Cependant, nos sources restent, sur ce point comme sur beaucoup d'autres, silencieuses

Une fois arrivés sur le lieu du naufrage, si l'environnement le permet, les officiers doivent constater les dégâts causés par la tempête, la mer, le sel, le sable, etc. Dans neuf cas

⁵⁶¹ "Peyrefite" sur la carte en annexe 252.

de naufrages⁵⁶², les officiers remarquent que les débris et les marchandises sont éparpillés. Les vagues, les courants et le vent sont ici des acteurs. Ils vont emmener les effets le long de la plage, des rochers ou bien en pleine mer. Le travail des hommes au sauvement est donc compliqué et ralenti par l'environnement. Lors de leur arrivée sur les lieux du naufrage du Brigantin *Le Porto*, les officiers remarquent que la mer et les courants ont dispersé les effets. Ils sont "*répandus sur la plage à une heure de distance du dit échouement*"⁵⁶³. Les travailleurs mobilisés pour ce sauvement devront donc parcourir la plage, sur plusieurs kilomètres, pour ramasser les débris. Marcher sur la plage, dans le sable, contre la tramontane ou le marin, en Janvier, n'est pas chose facile. Cela pourrait relever d'une histoire du sensible. L'environnement agit sur les corps des hommes. Sur cette côte sableuse, les forces naturelles éparpillent les cargaisons très facilement. Lors du naufrage du canari du capitaine Pierre Vidal, sur la plage de Saint-Cyprien, la nuit du 29 octobre 1766, les officiers constatent encore une fois que la cargaison est dispersée sur la plage : "*nous y avons vu les debris et partie des cordages et agrès dun battiment dont il ne paroît que la carenne*"⁵⁶⁴ *brisée battue par les flots, et quantité de liege en planche et en bouchons epars sur la plage*"⁵⁶⁵. Favorisée par la morphologie des plages de la côte sableuse roussillonnaise qui forment de vastes et planes étendues, la tempête, en mettant en œuvre, les courants, les vagues et les vents, aura éparpillé la cargaison de liège de ce canari. Dans le cas du chebec majorquin qui fait naufrage sur la plage de Saint-Laurent, la nuit du 27 décembre 1783, l'environnement joue, encore une fois, le mauvais rôle. Lors de sa déclaration auprès des officiers de l'amirauté de Collioure, le capitaine Antoine Mallol explique comment, malgré les précautions qu'il a pu prendre, sa cargaison d'oranges se disperse le long de la plage : "*echouer sur le sable de cette plage quaussitot quil y fut il amarra son battiment avec une corde pour empecher que la mer ne le remporta et soccupa de suite a sauver cequil peut de ses agres et apparaux dont il n a peu sauver que cinq voiles que presque au meme instant les coups de mer ayant ouvert le fond de son dit battiment et les oranges dont il etoit chargé setant par ce moyen répandu tout le long de cette plage*"⁵⁶⁶. Ces "*coups de mer*" auront eu des conséquences importantes. Ils vont ralentir grandement le sauvetage, puisqu'au lieu

⁵⁶² Cote 3B16/41, 3B16/147, 3B16/21, 3B16/34, 3B16/42, 3B16/61, 3B16/62, 3B16/89, 3B16/128 aux AD66.

⁵⁶³ 3B16/147 aux AD66.

⁵⁶⁴ La carène est la partie immergée de la coque d'un bateau.

⁵⁶⁵ Cote 3B16/61 aux AD66.

⁵⁶⁶ Cote 3B16/28 aux AD66.

d'avoir à récupérer des caisses d'oranges dans la cale du bâtiment, les travailleurs devront ramasser un par un les fruits qui ne se seront pas encore ensablés. Si la côte sableuse est particulièrement propice à la dispersion des débris et des cargaisons des bâtiments naufragés, les sauvements sur la côte rocheuse semblent également compliqués.

TABLEAU 17 EXTRAIT DU PROCES VERBAL REDIGE PAR LES OFFICIERS DE L'AMIRAUITE A L'OCCASION DU NAUFRAGE DU BATIMENT LES SAINTS-INNOCENTS CONTRE LE CAP DE PEYREFITE SUR LE TERRITOIRE DE BANYULS. LES OFFICIERS FONT UN REPERAGE EN BATEAU SUR LES LIEUX.⁵⁶⁷

*" qui nous a conduit sur le lieu du naufrage
ou etant aurions fait ancrer le batteau
vers **un roch extremement escarpé de la
hauteur au moins de quinze toises** ou nous avons
trouve enchassé dans le meme roch des planches
et du boisage du battiment dit des sts innocents
qui ne sont bons a aucun usage qua faire du
feu, de la nous avons fait avancer le batteau
dans **un autre coin du roch eloigne du premier
d'environ vingt toises** et nous avons aussy
trouvé des debris du meme vaisseau qui ne sont
bons qua faire du feu et de la
avons fait encore avancer notre batteau vers **un
autre rocher qui se trouve dans la mer** et ou
nous avons appercu une ancre et les cable du
meme battiment et il nous a paru quils etoint
enchasse dans ce roch et tres difficile
a arracher et de la avons fait avancer notre
batteau **vers un autre roch lequel sert pour
ainsy dire de barriere a la mer tres escarpe
et eleve au moins de cinquante toises** au
milieu duquel il y a **une espece de grotte** que
nous avons trouve remplis de debris du meme
battiment qui ne sont bons a autre usage
qua faire du feu et a cote de ce meme roch
avons trouve huit ballots de pierre servant a faire du savon
que la mer avoit deja gatté
et de la avons fait **encore ancrer notre batteau
vers une petite plage qu'on appelle aussy
turimbeau** ou nous avons trouvé [...]."*

⁵⁶⁷ Cote 3B16/41 aux AD66.

Le suédois Jaques Dalhstrom et son équipage font naufrage contre le cap de Peyrefite. Les écueils, les rochers, les plages et les grottes de cette côte rocheuse sont autant de cachettes possibles dans lesquelles la mer, les courants et les vagues déposent les débris de ce bâtiment. Le petit bateau qui conduit les officiers de l'amirauté sur le lieu de ce naufrage va mouiller à plus de six endroits différents pour que ces derniers puissent correctement apprécier l'étendue du sauvement qui devra avoir lieu (cf. extrait du procès-verbal ci-dessus). Sur les rochers, sur la plage de Terrimbo et sur celle de Peyrefite, dans une grotte, ce bâtiment de 6000 milles quintaux est totalement éclaté et dispersé dans cet environnement difficile d'accès. C'est une véritable chasse aux trésors, dans la nature, qu'organise la mer pour les hommes qui vont travailler au sauvement.

Cette course aux débris peut également se faire dans un environnement anthropisé. En effet, le naufrage du bâtiment le *Marie-Thérèse* a lieu, le 9 janvier 1758, dans le port de Port-Vendres, précisément "*sur la pointe du roch du fanal*"⁵⁶⁸. Après un trajet compliqué pour arriver jusqu'à Port-Vendres⁵⁶⁹, les officiers de l'amirauté se rendent sur les lieux du naufrage pour constater les dégâts. Cela va leur prendre une journée. Ils se rendront dans six endroits différents où ils trouveront systématiquement des débris. Ils sont allés à la plage de Cortade, au "*carnier du Roy qui donne a cotté du fanal*", sur "*une petite place devant la porte des ingénieurs*", sur une "*portion de terrain appartenant au sieur Gerbal intendant de santé*", puis sur "*le quay du port tout près et vis-à-vis la chapelle*", ils ont ensuite fait "*deux cents pas derrière l'église*"⁵⁷⁰. Dans chaque lieu, ces officiers ont trouvé des débris du bâtiment naufragé. Le sauvement des marchandises, des agrès et des débris, explosés puis éparpillés dans ce port, ne sera pas une mince affaire. La mer obligera les travailleurs au sauvement à se séparer en plusieurs équipes pour ramasser les débris aux différents endroits, ralentissant, ainsi considérablement le travail.

Si l'environnement joue un rôle en amont du sauvetage en dispersant les débris et les marchandises ou en ralentissant l'arrivée des officiers de l'amirauté et des travailleurs, il est également acteur pendant les opérations de sauvement. Les conditions météorologiques

⁵⁶⁸ Cote 3B16/42 aux AD66.

⁵⁶⁹ "*arrivé au port vendres sur les trois heures du soir (ou nous navons pu arriver plus tot acause des detours que nous avons du faire les chemins etant coupes par les eaux et ayant meme du passer la riviere du tech en batteau)*". Extrait du procès-verbal écrit par le greffier de l'amirauté. 3B16/42 aux AD66.

⁵⁷⁰ Une cartographie n'a pas pu être établie car ces indications de lieux sont difficiles à retrouver sur les cartes anciennes. Néanmoins, se trouve au sud-ouest du fort du fanal, tout comme le quay du port. Il est donc probable que les débris se soient dispersés dans la partie nord-ouest du port de Port-Vendres.

peuvent influencer, entraver ou arrêter totalement les sauvements. Ceux de la cargaison et des agrès brigantin suédois *Le Porto*, sur la plage de Canet en janvier et février 1787, ont couté, en moyenne, 34 livres par jours⁵⁷¹. Cependant, ce naufrage aurait coûté beaucoup moins cher si les conditions météorologiques avaient été meilleures. Le 5 janvier une "gelée considérable" empêche les ouvriers de charger les voiles dans les charrettes sans les briser. Les ouvriers vont donc charger les charrettes de boisages. Les 10, 11, 12 et 13 février sont des journées de travail particulièrement inefficaces, les éléments sont contre les ouvriers. Le greffier écrit le 10 que "*les ouvriers n'ont pu faire grand-chose étant contraint par une mer orageuse et un vent impétueux et pluvieux*" ; le 11, le travail est suspendu complètement. Le 12, le greffier ne cache plus son exaspération : "*les ouvriers ont travaillés malgré l'inconstance du temps et la mer orageuse qu'il fait depuis quelques jours ce qui retarde considérablement leur manœuvre et ensable non seulement partie des agrès sauvés, mais même ceux qu'on vient de sauver dans le moment présent et occasionne par la une augmentation de dépense inévitable*". En effet, le bateau est pris dans le sable. Les vents et les vagues apportent des sédiments qui se déposent sur les agrès qui ont été, pourtant, si difficiles à désensabler. Durant ces quatre jours, les éléments ont paralysé des dizaines d'hommes, les forçant à se mettre à l'abri et à attendre une accalmie. Le sauvetage se fait au grè du temps. Dans les dernières pages du procès-verbal, les officiers en font la justification de leur départ. Frustration et énervement dûs à l'impuissance face à l'environnement, se lisent entre les lignes : "*considérant que le sauvetage des agrès du brigantin Porto etant si long et si dispendieux à cause de l'ensablement où il se trouve qui loin de diminuer depuis l'échouement ne fait qu'augmenter nous nous sommes déterminés de nous retirer*". L'environnement, le terrain sableux, les vents, la pluie, la mer sont autant d'actants majeurs lorsqu'il s'agit de procéder au sauvetage d'un bateau naufragé. Ils sont capables de rendre la tâche extrêmement difficile, voire impossible, aux hommes en sont chargés. Cependant, les caprices des éléments ne sont pas permanents. Il arrive parfois que la mer puisse se mettre au service des hommes. Le 7 février les ouvriers parviennent à déterrer un gros câble "*à la faveur des ondes de la mer*". Mais l'entente entre l'homme et la nature est rapidement oubliée. La mer, en janvier et février particulièrement, ne reste pas clémente longtemps. Quelques lignes plus bas, le même jour, le greffier écrit : "*le travail devint infructueux à*

⁵⁷¹ Cote 3B16/147 aux AD66.

cause que la mer commençoit à gonfler et qu'elle auroit encore vite enfouie dans le sable". La volonté de protéger les effets sauvés de la mer et de ses colères est particulièrement marquante dans ce procès-verbal puisque l'on peut y lire plusieurs fois "porté loin du rivage à l'abri des flots". Les gens du littoral et ceux de l'amirauté connaissent les dégâts que peuvent causer les déchaînements de cet élément ; ils ont sous leurs yeux "la carcasse du dit brigantin qui se trouve toute fracassée".

Le lougre⁵⁷² le *Saint-Bonaventure* fait naufrage le 3 mars 1749 à midi aux abords de Port-Vendres. Sur une plage entourée de rochers, le capitaine Morsec et son équipage vont tenter de sauver ce bâtiment, ses agrès et ses marchandises. Le capitaine déclare aux officiers, malgré un premier échec le jour même du naufrage : *"estant revenu le lendemain nonobstant la pluie au lieu de l'echouement on ne puit travailler acause que les flots de la mer estoit encore impestueux quenfn le six la mer estant devenue moins agitée les gens de l'equipage commencerent a travailler au sauvement"*⁵⁷³. Trois jours se sont écoulés avant que la mer ne daigne laisser les sauveteurs et l'équipage travailler. L'environnement a immobilisé ces hommes, attendant impuissants une accalmie. Ce scénario se reproduit à plusieurs reprises, notamment lors des opérations de sauvement des marchandises et des agrès de la tartane sigeannaise qui fait naufrage le 30 novembre 1776 au niveau de la redoute de Béar dans le port de Port-Vendres⁵⁷⁴. Durant cinq journées il *"n'a pas été possible de travailler vû le mauvais temps"*. La pluie, le vent, la grêle ralentissent le sauvement de cette tartane. Le temps qu'il fait apparait donc comme une condition au bon déroulement des opérations de sauvetage. Lors du sauvement du bâtiment barbaresque algérien, le *Saint-Antonio*, sur la plage de Saint-Laurent⁵⁷⁵, les officiers de l'amirauté de Collioure remarquent, dans le procès-verbal, qu' *"il faut attendre un temps plus favorable" pour pouvoir procéder. Il faudra ensuite "profiter du beau temps et du calme qu'il y aura pour continuer de travailler à retirer ce qui reste au fond dudit battiment"*. Un temps clément apparait donc, lors de ces opérations, comme une nécessité. C'est également le cas lors du sauvement du navire le *Saint-Michel*, en janvier 1787 sur le territoire de Canet⁵⁷⁶. Dans son procès-verbal, les officiers écrivent *"pour le sauvetage de la dite cargaison et agrès nous avons décidé que*

⁵⁷² Le lougre, plus rependu en Atlantique qu'en Méditerranée, est un bâtiment à trois mâts. Le *Saint-Bonaventure* est un lougre de cabotage, il a une forme plus large que les lougres de guerre et une vaste cale.

⁵⁷³ 3B16/21 aux AD66.

⁵⁷⁴ 3B16/89 aux AD66.

⁵⁷⁵ 3B16/56 aux AD66.

⁵⁷⁶ 3B16/145 aux AD66.

demain dixhuitième du courant si le temps le permet nous nous occuperons de cet objet". La permission du temps est obligatoire. Dans le procès-verbal, relatif au sauvetage des agrès et de la cargaison du canari le *Saint-Jean-Baptiste*, naufragé sur la plage de Saint-Cyprien en juin 1749⁵⁷⁷, cette nécessité apparaît clairement. Les officiers de l'amirauté qui se sont déplacés à Elne, village proche de lieu du naufrage, décident d'envoyer un homme sur les lieux du drame pour vérifier l'état de la mer : *"avons charge le s[ieu]r Rocino de chercher un homme entendu capable pour aller a la mer voir si elle est devenue un peu calme et sil y a moyen de travailler"*. Izidore Balle est choisi. Son rapport est sans appel *"les coups de la mer sont encore trop fort pour pouvoir manœuvrer sur le dit battiment ny en retirer la moindre chose"*. La mer immobilise les hommes et le chantier⁵⁷⁸.

Si l'environnement n'est pas toujours un frein au sauvement, il reste une complication à ce dernier. Les conditions dans lesquelles se passent les sauvements ne sont pas évidentes pour les travailleurs. Celles qui sont décrites lors du sauvement du chebec algérien, naufragé le 22 novembre 1777, sont décrites par les consuls leucatois dans le *"Mémoire pour les habitants du lieu de Leucate"*. Ils écrivent : *" pendant sept jours il y a eu tantot vingt, tantot quarante, soixante ou quatre vingts hommes employes a des traveaux penibles pour la saison, etant obliges de travailler presque toujours dans l'eau a moitié corps"*⁵⁷⁹. Travailler au sauvement, se révèle être une lutte contre l'environnement. Les hommes qui ont travaillé au sauvetage de la cargaison et des agrès du chebec algérien le *Saint-Antonio*, ont également souffert d'un environnement peu clément⁵⁸⁰. Dans un *"Etat et role des travailleurs"*, les officiers de l'amirauté de Collioure qui ont orchestré ce sauvement, écrivent, en marge sous forme d'une petite note, *" travail penible et difficile a cause du mauvais temps sur terre et sur mer qui a extraordinairement duré pendant cet hyver en ce golfe et il ne doit pas paroître extraordinaire quon ay travaillé plusieurs jours avec peu de succès"*. En effet, ce sauvement n'a pu être mené que *"par intervalles a cause de la grosse mer et du mauvais temps"*. Ces mêmes officiers ne manquent pas de souligner les conditions extrêmement rudes dans lesquelles les gardes ont dû accomplir leur tâche. Toujours dans l'

⁵⁷⁷ 3B16/22 aux AD66.

⁵⁷⁸ Elle immobilise également le chantier de sauvement des agrès et appareils du chebe algérien naufragé à Leucate en 1777 : *"mais la mer a été trop agitée et n'a pas permit aux batteaux de manœuvrer, on a cessé le travail à midi. Si la journée eut été belle, on les aurait peut être tous embarqués dans la journée"*. Cote 1C1152 aux AD66.

⁵⁷⁹ Cote 1C1152aux AD66.

⁵⁸⁰ Cote 3B16/56 aux AD66.

"Etat et rôle des travailleurs", ils écrivent "on doit avoir égard à la saison la plus rude de l'année et aux pluies que ces gens ont essuyé au bord de la mer sur une plage déserte ou ce que la mer auroit jetté". Les officiers de l'amirauté semblent, lors de ces opérations de sauvetages, avoir pris la mesure des difficultés liées au temps, au terrain ou à la mer, que peuvent avoir à endurer les travailleurs sur le chantier. Sûrement les ont-ils subit aussi.

S'ils ne sont pas toujours gagnants au point de faire arrêter le chantier, le terrain et les conditions météorologiques, compliquent grandement la tâche des travailleurs. La mer, les vagues, le sable et le temps qu'il fait apparaissent comme des actants à prendre en compte impérativement lors des opérations de sauvement.

c. Cargaisons, agrès et coques : échecs et réussites des sauvements.

Aux problèmes liés au temps ou à l'environnement durant le sauvetage, s'ajoutent les dégâts que ceux-ci peuvent faire sur les marchandises, le matériel et les bateaux eux-mêmes. La dégradation des marchandises ou des agrès est une des plus grandes peurs exprimées par les officiers de l'amirauté et les capitaines des bâtiments naufragés. En effet, la perte de la cargaison d'un bâtiment naufragé est un désastre. Les marchandises transportées à bord représentent des investissements, parfois colossaux, engageant plusieurs parties, tels des marchands et des assureurs. Dans le procès-verbal relatif au sauvement des agrès de la tartane napolitaine, *Notre-Dame-de-la-Piété*, naufragé à Canet en janvier 1778⁵⁸¹, le greffier évoque l'importance des "soins de faire sauver les agrées et appareaux du dit bâtiment et les mettre en lieu de sûreté sur la dite plage et à l'abri des vagues de la mer".

Lors des procédures de sauvement s'installe donc une hiérarchie dans l'urgence du sauvetage. Les denrées périssables sont priorisées face aux matériels du bâtiment qui peuvent bien supporter quelques heures de plus dans l'eau salée. Mais, au-delà d'une hiérarchisation interne au sein du bâtiment naufragé, il existe également une priorisation entre les bâtiments naufragés. Lors des naufrages du bâtiment le *Terre-Neuvier* et de la *Sainte-Catherine*, la nuit du 15 janvier 1787 sur les plages de d'Argelès et de Port-Vendres⁵⁸²,

⁵⁸¹ Cote 3B16/91 aux AD66.

⁵⁸² 3B16/146 aux AD66.

c'est la cargaison la plus en danger qui va décider les officiers de l'amirauté à privilégier l'un des deux sauvetages. Le procureur du roi s'adressant, dans une lettre, aux officiers de l'amirauté est très clair : *"il est arrivé un echouement a la plage d'argelés d'un batiment nommé le Terreneuvier commandé par le Sieur Louis Tassart de Saint-Malo, dont la cargaison consiste en vin, huile, coton, liege et autres choses. mais comme la cargaison du batiment echoué au Portvendres consistant en blé, court un plus grand danger, attendu que ce batiment fait une voye d'eau considérable, et que vous avés déjà ordonné que vous vous transporteriez au Portvendres pour y faire les procédures nécessaire, il convient que vous vous y transportiés"*. La cargaison de blé doit être sauvée la première. Elle est plus en danger et plus périssable que l'huile, le vin et le liège que se trouvent dans l'autre bâtiment.

Les peurs de perdre la cargaison, et les mises en place des priorisations qu'elles engendrent ne sont pas infondées. En effet, certaines cargaisons périssent partiellement ou complètement. Dans certains cas, l'avarie est constatable immédiatement, par les officiers de l'amirauté de Collioure, dès leur premier déplacement. C'est le cas lors de la visite des officiers sur les lieux du naufrage du bâtiment *Les-Saints-Innocents* en janvier 1758 sur la côte rocheuse de Banyuls⁵⁸³. Sur ce naufrage, aucun besoin d'expert pour constater les dégâts que la tempête et ses coups de mer contre les rochers ont causés (cf. extrait du procès-verbal ci-après). Le bâtiment a été démembré par cette tempête, sa cargaison et ses agrès sont totalement dispersés.

⁵⁸³ Cote 3B16/41 aux AD66.

TABLEAU 18 EXTRAIT DU PROCES-VERBAL RELATIF AU SAUVEMENT DU BATIMENT LES-SAINTS-INNOCENTS SUR LE TERRITOIRE DE BANYULS EN 1758. COTE 3B16/41 AUX AD66.

"un autre roch le quel sert pour
ainsy dire de barriere a la mer tres escarpe
et eleve au moins de cinquante toises au
milieu duquel il y a une espece de grote que
nous avons trouve remplis de debris du meme
battiment qui **ne sont bons a autre usage
qua faire du feu** et a cote de ce meme roch
avons trouve huit ballots de pierre servant a faire du savon
que la mer avoit deja gatte et de la avons
fait encore ancrer notre batteau
vers une petite plage qu'on appelle aussye
turimbeau ou nous avons trouvé un tonneau
fracassé et hors d'usage, des debris du meme
vaisseau meme des mats **mis en lambeau
et propres seulement a faire du feu**, nous
avons aussy trouvé sur cette meme plage
quantite de fils de natte **si embrouillées et si
defficelles quil paroît quils ne sont bons a rien**"

Néanmoins, il arrive que l'environnement soit moins franc. Le doute sur l'état des agrès ou de la cargaison peut subsister. Dans ce cas, les officiers de l'amirauté nomment des "experts" pour faire un "*expertage*"⁵⁸⁴ et en rendre un rapport. Le senau la Félicité fait naufrage en décembre 1785 à Port-Vendres⁵⁸⁵. Les officiers de l'amirauté demandent une expertise du senau et de sa cargaison. Ils nomment Jean Vincent Gillan et Bernard Laurent, tous deux employés "*constructeurs chargés de l'entretien des pontons qui servent à l'écurément du Port vendre*". Ce sont donc des professionnels qui vont faire le trajet de Port-Vendres jusqu'à Canet. Ces experts expliquent, dans leur rapport, que leur tâche est de "*faciliter le sauvetage de la cargaison de même que la prisation du damage que ces bris et ouvertures portent a la valeur du dit senaut et d'en dresser notre rapport estimatif*". Les dommages que la mer a causés, d'après le rapport des experts, sont irréversibles : "*les voiles sont fort endomagées et moitié pourries et quelques-unes déchirées*", "*la manœuvre et les cordages nous les avons trouvé en très mauvais état*". Le verdict est différent à l'occasion du

⁵⁸⁴ Aujourd'hui c'est le terme "expertise" qui est le plus proche.

⁵⁸⁵ 3B16/141 aux AD66.

nauffrage du brigantin breton la *Sainte-Barbe* sur la plage de Saint-Cyprien en 1788⁵⁸⁶. Les officiers de l'amirauté nomment deux experts afin de vérifier l'état des cordes à bord. Joseph Lafon et Pierre Mas, maîtres nattiers de Perpignan, sont nommés. Ils vont faire un voyage de plus de deux heures pour se rendre sur les lieux du naufrage. Pour cela ils gagneront dix-huit livres " *taxé tant pour leur voyage séjour et retour que leur rapport*". Le rapport des experts est le suivant : "*les dites cordes en général sont avariées par moitié de leurs valeurs intrinseque que cette avarie augmente tous les jours au point que si elles ne sont pas vendues incessamment elles ne seront d'aucune valeur*". Afin d'éviter cette perte, les experts donnent leurs recommandations aux officiers pour qu'ils puissent les mettre en œuvre lors du sauvement : "*les avoirs defaites, lavées dans l'eau douce, et ensuite desséchées en les étendant et les remuant tous les jours*". Les expertages sont donc un élément clé du sauvement. Ces spécialistes viennent de loin afin de constater des avaries, mais ils permettent également d'apporter un regard de professionnel afin de minimiser les dégâts que la mer, le sel et le sable ont pu causer.

Ces pertes ont toujours des causes naturelles mais elles sont parfois accentuées lors du sauvement. La lenteur des procédures aggrave l'état des débris ou des cargaisons. Lors du naufrage de la tartane *Saint-Jean-et-Saint-Vincent* à Collioure en janvier 1740⁵⁸⁷, les officiers de l'amirauté s'inquiètent "*que d'ailleurs les marchandises risquent de dépérir si elles ne sont promptement remises pour les faire sécher*". Pour ces marchandises, chargées à Marseille, le temps d'inaction, que constitue la mise en place des procédures de sauvetage, est un ennemi. Il en va de même pour les cordes du brigantin la *Sainte-Barbe*⁵⁸⁸, puisque les experts disent clairement que "*l'avarie ne feroit qu'augmenter si on les gardoit plus long tems*".

Les erreurs humaines, lors des sauvements, peuvent également empirer les dommages déjà causés par les éléments naturels. Lors du sauvetage du senau la *Félicité* en en décembre et janvier 1785⁵⁸⁹, du blé mouillé a été placé sur les voiles. Le rapport des experts est très clair à ce sujet "*les voiles sont fort endommagées et moitié pourries et quelques-unes déchirées, ce qui provient de ce que le blé mouillé qu'on a sauvé du dit senaut*

⁵⁸⁶ Cote 3B16/154.

⁵⁸⁷ Cote 3B16/1 aux AD66.

⁵⁸⁸ Cote 3B16/154 aux AD66.

⁵⁸⁹ Cote 3B16/141 aux AD66.

a séjourné sur icelles, ce qui leur a fait perdre de leur valeur par moitié". Aidée par l'homme, l'eau de mer peut faire d'importants dégâts.

Néanmoins, il arrive que des cargaisons ne soient pas totalement gâtées par le sel, l'eau ou le sable. Conformément à l'article 14 du Titre ID du livre IV de l'ordonnance de la Marine d'Août 1681 *"Si les marchandises déposées au magasin se trouvent gâtées, le gardien sera tenu, après visite et par commission des officiers, d'y faire travailler par gens à ce connaissant, pour les remettre en état, autant que faire se pourra"*, celles-ci doivent alors subir des traitements spéciaux afin de redevenir utilisables et vendables. Ce sont parfois les recommandations des experts qui préconisent, comme c'est le cas à l'occasion du naufrage du brigantin la *Sante-Barbe* en 1788⁵⁹⁰, un traitement particulier afin de limiter le plus possible les dommages causés par les éléments naturels. Ces conseils sont relativement communs à toutes les marchandises ou le matériel après un naufrage : rincer puis sécher. Le sel est corrosif. Rincer la cargaison et les agrès avec de l'eau douce est la première étape obligatoire pour tenter d'endiguer l'avarie. Mais les dommages peuvent également être dûs à l'eau. En effet laisser les objets ou les denrées mouillés peut entraîner le pourrissement de ceux-ci. Bien faire sécher semble donc impératif. Lors du sauvement de la cargaison de la tartane *Saint-Raymond* en décembre 1776⁵⁹¹, des journées entières des travailleurs de Port-Vendres ont été consacrées au traitement du sparte. Bien que cette tartane soit également chargée de raclures de peaux de moutons, de balles d'estresses de Carthagène et de cordage de Mataró⁵⁹², c'est le sparte qui va demander le plus de soins. Les graminées vont être, par *"manades"*⁵⁹³, secouées et entendues afin de sécher complètement. Ce travail sera exclusivement féminin. Les femmes de Port-Vendres vont travailler à cela durant sept jours. Trente-trois journées de travail seront rémunérées pour cette tâche. Vient ensuite la mise en fagot. *"pour enfagoter et porter en magasin les manades d'espart qui se trouvoient séchées"* il faudra trois jours de travail pour les hommes et les femmes et dix-neuf journées de travail au total. Après cela les fagots seront transportés en magasins. Cette tache mixte durera 4 jours et seize journées de travail seront payées. Les traitements spécifiques réservés au

⁵⁹⁰ Cote 3B16/154 aux AD66.

⁵⁹¹ Cote 3B16/89 aux AD66.

⁵⁹² Les cordages vont tout de même être enroulés, transportés étendus sur des murs pour être sécher puis tourner. Cela coutera douze journées de salaires.

⁵⁹³ Quantité qui peut être prise dans la main, similaire à une poignée.

sparte s'étaleront donc sur treize⁵⁹⁴ jours et mobiliseront les femmes et les hommes port-vendrais. L'eau salée aura donné beaucoup de travail à ces journaliers pour que le sparte soit à nouveau vendable.

Après avoir ramassé et rassemblé tous les débris de coque, les agrès et les marchandises échoués sur la plage, sur les rochers ou flottant au bord de la côte, les hommes, sous les ordres des officiers de l'amirauté, ont deux possibilités. La première est de laisser sur la plage tous les objets et débris rassemblés. Cette solution facilite le pillage et n'est donc choisie que lorsque le transport des marchandises, agrès et débris, en magasin nécessiterait trop de temps et de main d'œuvre ou lorsque ceux-ci ne supporteraient pas le voyage. Le butin laissé sur la plage du naufrage est alors surveillé par un ou plusieurs gardes, nuits et jours, jusqu'à la vente aux enchères qui se fera sur place. Cette solution présente également des difficultés liées à l'environnement. Les débris ne sont pas à l'abri de l'ensablement en cas de vent fort, de l'humidité s'il pleut, du gel si les températures baissent, ou du soleil si les nuages se dissipent. Les sources mentionnent fréquemment une tente de fortune faite de joncs, de branches ou avec les voiles du bâtiment naufragé. Cette solution ne peut être que limitée dans le temps, la vente aux enchères doit se faire rapidement.

La mise en magasin est la meilleure solution afin de protéger des aléas climatiques les marchandises, les agrès et les débris. Protégeant du vent, de la pluie, du gel et du soleil le magasin est une arme contre les dégâts causés par l'environnement. Laisser les fruits du sauvement au bord de la mer, à la merci du sable, des vagues et de la météo ne permet pas de les garder en bon état longtemps. Dans les sources utilisées, rien n'indique clairement ce qu'est un magasin. Néanmoins, lors du naufrage du brigantin la *Sainte-Barbe*, le greffier inscrit, dans le procès-verbal du sauvement, que l'on place les effets dans le "*dit grenier ou magasin*"⁵⁹⁵. Cette pièce sombre et peu humide pourrait donc faire partie d'une habitation ou être un local servant d'entrepôt à son propriétaire. Lors de ce naufrage les effets sont placés dans le magasin du Sieur Gerbal. Intendant de santé à Port-Vendres, cet homme est présent dans toutes les procédures de naufrage qui concernent la côte rocheuse. Cependant, les magasins réquisitionnés n'appartiennent pas toujours à des personnes qui ont des liens avec l'amirauté. C'est le cas du magasin de Pierre Py dans lequel une partie des

⁵⁹⁴ Un jour est consacré à l'enfagotage et au rangement dans les magasins.

⁵⁹⁵ Cote 3B16/154 aux AD66.

débris du bâtiment les *Saints-Innocents*, naufragé à Banyuls en 1758, est entreposée⁵⁹⁶. L'amirauté peut mobiliser jusqu'à trois magasins pour un seul bâtiment naufragé. Lors du naufrage des *Saints-Innocents*, les débris, agrès et marchandises sont entreposés au magasin de Pierre Py, à la maison du Consul Ferrer, et dans un local du port. La mise en magasin est donc une solution idéale pour conserver au mieux ce qui a pu être sauvé lors des naufrages. Néanmoins, elle ne convient pas à certaines situations. La mise en magasin a un coût. Le transport des débris et la location du local ne vaut pas toujours le prix des objets sauvés. Les experts qui sont mandatés pour évaluer l'état du chebec algérien, naufragé à Saint-Laurent en 1764, sont clairs à ce sujet *"les debris qui se trouvent epars et portés au loin sur cette même plage ne vallent point ce qu'il en coutteroit de transport"*⁵⁹⁷. Outre le problème du coût de la mise en magasin, cette dernière présente un autre problème : la contamination. Certaines marchandises sont abimées par l'eau salé, le sable et la pluie au point d'être gâtées, les placer dans un magasin risquerait de contaminer ce qui a survécu à la mer. Ce risque est signalé notamment lors du naufrage du senu la *Félicité* en 1785 à Port-Vendres. Les deux boulangers qui sont appelés pour faire l'expertise de la cargaison sont formels *"il seroit dangereux de garder et de faire mettre dans un magasin le dit blé sans perte considérable"*⁵⁹⁸. Ces marchandises en partie avariées doivent être mises à l'écart et surveillées de près. Le magasin, protection contre la nature et la météo, n'est donc pas une solution pouvant convenir à tous les types de débris. Il reste un rempart contre l'environnement, particulièrement utilisé puisque quinze procédures de sauvement pour des naufrages, entre 1740 et 1790 le long des côtes roussillonnaises, vont en avoir recours⁵⁹⁹.

Si certaines cargaisons peuvent être remises en état pour être vendues, certains bâtiments le peuvent aussi. L'environnement ne vient pas à bout de tout. Dans les quarante-trois bâtiments naufragés recensés entre 1740 et 1790 le long des côtes roussillonnaises, un seul semble pouvoir être remis à la mer. La flute la *Liberté* de deux-cent tonneaux qui naufrage le 24 février 1750 sur la plage du territoire de Torreilles pourra repartir pour se

⁵⁹⁶ Cote 3B16/41 aux AD66.

⁵⁹⁷ 3B16/56 aux AD66.

⁵⁹⁸ Cote 3B16/141 aux AD66, on retrouve ce même type de raisonnement lors du rapport d'expertise de la cargaison du senu la *Sainte-Barbe*. Les experts déclarent *"plutôt que de les transporter dans des magasins, ou l'on ne pourroit point prévenir l'avarie"*. Cote 3B16/154.

⁵⁹⁹ Cotes 3B16/13, 3B16/14, 3B16/20, 3B16/21, 3B16/41, 3B16/42, 3B16/56, 3B16/62, 3B16/89, 3B16/91, 3B16/141, 3B16/147, 3B16/154 et 1C1152 aux AD66.

diriger vers un port avec un meilleur équipement pour le radouber⁶⁰⁰ (cf. extrait du procès-verbal ci-après). C'est le port de Sète qui est le mieux équipé pour le radoub sur la côte languedocienne.

TABLEAU 19 EXTRAIT DU PROCES-VERBAL RELATIF AU NAUFRAGE DE LA FLUTE LA LIBERTE EN 1750 SUR LA PLAGE DE TOREILLES. COTE 3B16/23 AUX AD66.

*" depuis la descente
que nous fimes a la plage de torrelles suivant le premier
des verbeaux cy dessus le temps nayant pas permis de remettre
en mer la flute holandaise commandée par led[it] capitaine
et ce battiment ayant ete jette de nouveau sur le sable
par un vent de nord impetueux ce ne fut qu'avant hier
au soir qu'on pû reussir a force de travail et de machines
a le remettre en mer que lon a pu decouvrir dautres
domages arrives au battiment que le gouvernail
brise des cordages et des cables coupes et endomages
que le battiment fait une voye d'eau, quon espere
cependant quen pompant on pourra faire voile
pour cette ou pour quelquautre port du languedoc
ou lon pourra radouber ce battiment et reconnoitre
plus en detail les dommages quil a soufferts"*

Le sauvement, conséquence directe du naufrage, est un événement marquant pour les sociétés littorales. Il crée une rencontre entre des hommes d'équipage venant de terres éloignées et les habitants du rivage. Il permet également au pouvoir royal, à travers l'amirauté, de se rappeler aux populations côtières réputées difficiles. Confrontation ou assimilation, les rencontres occasionnées lors du sauvetage d'un bâtiment naufragé sont complexes. Mais les sauvetages mettent en lumière une autre rencontre. Plus qu'une rencontre, la mer, le littoral et ses sociétés cohabitent. Cependant, cette relation est difficile à saisir à travers les sources. Les naufrages et les sauvetages sont structurés par l'environnement ; ils permettent un coup de projecteur sur les liens, tant conflictuels que d'interdépendances, que les sociétés et l'environnement tissent.

⁶⁰⁰ Radouber : Sortir un bâtiment de l'eau pour y faire des réparations.

B. MISE EN LUMIERE D'UNE ECONOMIE DE L'EPAVE

Les vagues, le vent, le sable, le sel sont autant de freins ralentissant, ou arrêtant totalement les sauvetages. Néanmoins, après cette lutte, parfois acharnée, contre un environnement peu clément, se dessine une nouvelle étape. Les marchandises, les agrès et les débris, une fois lavés, séchés, et entreposés, deviennent des objets non plus à sauver mais à vendre ou à voler. Se met alors en place une économie de l'épave. Cette économie particulière aux sociétés littorales peut prendre deux formes. L'une est orchestrée par l'amirauté de Collioure, parfaitement légale, elle cible les propriétaires de mas et la bourgeoisie et petite bourgeoisie perpignanaise. L'autre est parallèle, plus difficile à saisir, souterraine, ce sont, cette fois-ci, les habitants des côtes qui en sont les chefs d'orchestre. Ces deux formes d'économie de l'épave distinctes se croisent. Elles révèlent des associations et des luttes, entre les habitants des littoraux et l'amirauté par exemple, mais également entre les hommes et l'environnement.

1. La version officielle : l'amirauté et les ventes aux enchères

Officiellement, c'est l'amirauté de Collioure qui prend en charge les naufrages. La procédure peut aller jusqu'à faire repartir le bateau et ses marchandises après des réparations. Cependant, les bâtiments naufragés sont rarement remis à flot. Les sauvements engendrent de nombreux frais et les solutions pour que les propriétaires les règlent à l'amirauté sont multiples. Celles qui ont pu être dégagées des sources consultées seront détaillées dans une première partie. L'une d'elles est la mise en vente aux enchères des agrès, marchandises et bâtiments eux-mêmes. Cette dernière impacte directement les habitants des côtes roussillonnaises mais également la bourgeoisie de l'intérieur des terres, de la ville de Perpignan, pouvant aller jusqu'aux négociants languedociens, provençaux et catalans. La vente aux enchères des débris sauvés est un moment fort dans le quotidien des villages littoraux. Les ventes aux enchères feront donc l'objet d'une deuxième partie.

a. Les frais engendrés par les naufrages et les différents moyens de paiements

Le sauvement d'un bâtiment échoué est une vaste entreprise. Cette lutte contre l'environnement peut durer plusieurs mois et mobiliser toute une communauté. Elle génère également de nombreux frais. Les frais de sauvement doivent être additionnés aux frais de justice. Ces frais sont avancés par l'amirauté de Collioure et, plus rarement, par des particuliers. Le capitaine du bâtiment naufragé a rarement une telle somme sur lui, s'il n'a pas tout perdu pendant le naufrage. Suite au naufrage de son lougre, *Notre-Dame-du-Rosaire*, en novembre 1746, le capitaine André Valles d'Alicante déclare "*n'ayant pu sauver qu'une partie de leurs hardes, et n'ayant point d'argent pour survenir à leur subsistance*"⁶⁰¹. Les armateurs et les propriétaires du bâtiment doivent donc trouver des solutions pour rembourser les frais engagés.

Les sommes demandées aux propriétaires et armateurs peuvent être importantes, voir colossales. Pouvant aller jusqu'à des milliers de livres, ces sommes regroupent l'accueil des naufragés, la main d'œuvre qui a servi au sauvement, la location des charrettes, des bateaux, des magasins, mais également des frais de justice comme le salaire du greffier pour dresser les procès-verbaux et les déplacements des officiers. Tout est compté et minutieusement noté. L'amirauté de Collioure doit rendre des comptes ; aucune somme demandée n'est inexplicquée. L'état des dépenses faites lors du naufrage du bâtiment appelé le *Terreneuvier*, sur la plage d'Argelès le 16 janvier 1787, en est un parfait exemple⁶⁰². Seize folios renseignent chaque dépense faite depuis le 16 janvier (cf. tableau ci-après). Frais de justice, d'accueil et de sauvement y sont regroupés pour une somme totale de 6717 livres, 19 sols, et 8 deniers. Ce montant est particulièrement élevé puisque ce bâtiment a été complètement démembré par la tempête et a demandé un sauvetage long et l'organisation de la vente de tous ses débris. Cependant, les frais entraînés par le naufrage du senu la *Félicité*, sont également importants⁶⁰³. En cumulant les frais de justice et les frais de sauvement, la somme est de 3141 livres, 17 sols et 6 deniers⁶⁰⁴. Même si cette dernière

⁶⁰¹ Cote 3B16/13 aux AD66.

⁶⁰² Cote 3B16/146 aux AD66.

⁶⁰³ Cote 3B16/141 aux AD66.

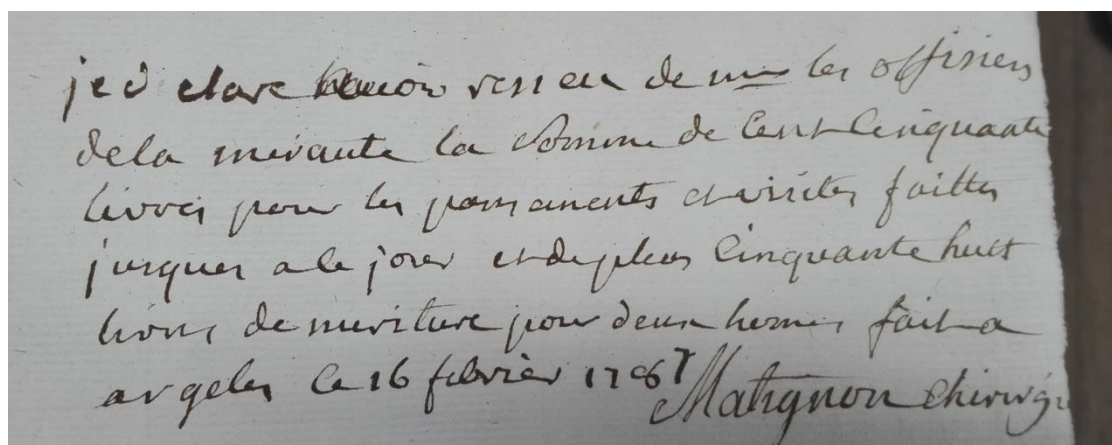
⁶⁰⁴ Frais de sauvement de 2344 livres et 10 deniers, frais de justice de 797 livres 16 sols et 6 deniers.

représente moins de la moitié de celle mise en jeu pour le bâtiment le *Terreneuvier*, elle est tout de même élevée. Le naufrage d'un bâtiment peut être une perte considérable.

**TABLEAU 20 ETAT DES DEPENSES FAITES PAR L'AMIRAUTE LORS DU NAUFRAGE DU BATIMENT LE *TERRENEUVIER* EN 1787 A PORT-
VENDRES. COTE 3B16/146.**

DESTINATAIRES	TACHES	SOMME DU		
		L	S	D
PROCUREUR DU ROI	SON REQUISITOIRE DU 19/01	3	10	
LIEUTENANT GENERAL	SON ORDONNANCE ET SON REQUISITOIRE DU 19/01		16	
	FRAIS DE SAUVEMENT	1305	19	
DETACHEMENT DU REGIMENT	FAIRE LA GARDE (JOURNEE ET NOURRITURE)	428	19	6
GARDE MARINE	VEILLER JOUR ET NUIT A LA PLAGES	240		
LE CRIEUR	IMPRESSION DES AFFICHES DE LA VENTE ET L'ANNONCE	36		
EXPERTS	PROCEDER AUX DIFFERENTS EXPERTAGES	42		
SIEUR LARGUISSE	VACATIONS	67	12	
	TRANSPORT DES MARCHANDISE AU MAGASIN	422	4	
	NOURRITURE DES GENS DE L'EQUIPAGE	632	10	
SIEUR MATIGNON (CHIRURGIEN)	POUR VISITES MEDICALES ET REMEDES FOURNIS	208		
	CONDUITE DES GENS DE L'EQUIPAGE	1986	9	
	REPARER LES DEGRADATIONS FAITES PAR LES GENS DE L'EQUIPAGE AU BORD DE LA MER POUR SE METTRE A COUVERT LE JOUR DU L'ECHOUEMENT	6		
SIEUR MERIEDE	SEQUESTRE DES MARCHANDISES	120		
	CONTRÔLE DES VERBAUX DE VENTE DES MARCHANDISES AVARIES	126	14	3
OFFICIERS DE L'AMIRAUTE	PRESENCE PENDANT 16 JOURS SUR LE LIEU DU NAUFRAGE (20L/J LIEUTENANT GENERAL, 13L 6S 8D /J POUR PROCUREUR DU ROI, 10L/J POUR GREFFIER, 5L/J HUISSIER)	773	6	8
GREFFIER	LES DIFFERENTS PROCES VERBAUX	143	16	
SIEUR GABIT		152	4	2
	PAPIER TIMBRE DU PRESENY PROCES VERBAL	9	3	9
GREFFIER	DRESSER LE PRESENT PROCES VERBAL	7	15	
LIEUTENANT GENERAL	VACATION LORS DU PRESENT PROCES VERBAL	5		
"LA DEPENSE MONTE A LA SOMME DE"		6717	19	8

TABLEAU 21 DECLARATION DU SIEUR MATIGNON QUI CERTIFI AVOIR BIEN ETE PAYE POUR LES VISITES MEDICALES QU'IL A EFFECTUEES AUPRES DE L'EQUIPAGES DU BATIMENT LE TERRENEUVIER NAUFRAGE LE 16 JANVIER 1787. COTE 3B16/146/



je declare devant vous et de mes les officiers
de la merante la somme de cent cinquante
livres pour les permanents et visites faites
jusques a ce jour et de plus cinquante huit
livres de nourriture pour deux hommes fait a
argelès le 16 fevrier 1787
Matignon chirurgien

Si les officiers de l'amirauté de Collioure sont précis sur les sommes dépensées pendant le sauvetage, ils le sont beaucoup moins sur la manière dont les différents acteurs de cette procédure sont payés. En effet si quelques papiers comme celui du Sieur Matignon (cf. ci-avant) se trouvent dans les liasses consultées, ils ne sont que trop rares. Ce chirurgien semble avoir été payé un mois après le naufrage après avoir fait des visites médicales régulières du 16 janvier au 17 février. Il n'a donc pas eu à attendre que la vente aux enchères ait lieu et c'est l'amirauté qui a avancé la somme de 150 livres. D'après l'état des dépenses (cf. ci-avant) le chirurgien a continué ses visites puisque qu'il gagnera au total, grâce à ce naufrage, 208 livres. Il semblerait que les journaliers travaillant au sauvement soient également payés de manière régulière à la fin du sauvement ou quotidiennement. Cependant, comme cela a été relevé précédemment, des irrégularités de paiement transparaissent de certaines sources⁶⁰⁵. L'hypothèse selon laquelle les officiers de l'amirauté avancent les frais de sauvement et d'accueil⁶⁰⁶ paraît être fondée. Néanmoins, les frais de justice, eux ne semblent pas être avancés. Le lieutenant général de l'amirauté, le procureur du roi, les greffiers, le crieur et les experts pour la vente aux enchères ne sont, à priori, pas payés au moment de leurs prestations. Ils doivent, d'après les sources, attendre que les propriétaires, négociants et armateurs des bâtiments naufragés, s'acquittent de la somme

⁶⁰⁵ Mémoire des habitants de Leucate qui indique qu'une des journées travaillées n'a pas été payée. Cote 1C1152 aux AD66.

⁶⁰⁶ Les frais d'accueil sont pris en charge par l'amirauté seulement si la santé publique n'est pas menacée et que le bâtiment naufragé et son équipages ne font pas l'objet d'une mise en quarantaine. Dans le cas contraire c'est l'intendance de la province, à savoir le Roussillon, qui avance les frais d'accueil.

qui leur ait demandée par l'amirauté. Cette somme est ensuite redistribuée entre les hommes qui n'ont pas encore été payés et l'amirauté qui a avancé les frais de sauvement.

Plusieurs possibilités s'offrent aux propriétaires et armateurs des bâtiments naufragés sur les côtes roussillonnaises pour rendre à l'amirauté ce qui leur est demandé. Cette étape est très peu détaillée dans les sources utilisées. La plupart des cotes concernant les bâtiments naufragés entre 1740 et 1790 se concentre sur le sauvement avec un procès-verbal très détaillé jour par jour et sur des inventaires des marchandises et agrès sauvés. Il est difficile de comprendre comment et quand les propriétaires, armateurs et négociants rendent la somme qu'ils doivent à l'amirauté. L'intervention des assureurs et des assurances n'est d'ailleurs que très peu détaillée. Cette question mériterait une étude plus approfondie et la consultation de fonds autre que ceux des archives départementales des Pyrénées-Orientales. Néanmoins, certaines procédures permettent de saisir les possibilités de paiement qui s'offrent à ceux qui ont investi dans des bâtiments qui ont fait naufrage.

Tous les choix qui doivent être pris se font par les hommes qui ont investi dans ces bâtiments et leur cargaison. Ils se font dans leur intérêt afin de limiter les pertes. Le capitaine ne peut prendre aucune décision concernant le sauvetage et ce que l'ont fait ensuite des marchandises et du bâtiment, sauf s'il est lui-même propriétaire. C'est le cas par exemple lors du naufrage de la tartane *Lisanti-Magy-et-Sainte-Anne* en 1748 sur la plage de Canet. Le capitaine est à moitié propriétaire du bâtiment et de sa cargaison. L'autre moitié appartient à son beau-frère. Les décisions lui incombent donc. Si le capitaine n'est pas propriétaire, la première étape est de contacter les armateurs et propriétaires des bâtiments ainsi que les négociants ou marchands qui ont chargé le bâtiment de marchandises. Le sauvetage, comme cela a été évoqué précédemment, est une course contre la montre. Chaque jour passé à attendre de savoir si les agrès, cargaisons et débris doivent être mis en magasin, renvoyés ou vendus, ralentit toutes les procédures en laissant les bâtiments et les cargaisons à la merci de l'environnement. Quand ces personnes sont roussillonnaises, languedociennes ou catalanes la communication se fait facilement. Nullement besoin d'un interprète et les correspondances sont rapides. Si les décisionnaires se trouvent en Italie, plus loin en Espagne ou même en dehors de la Méditerranée, la communication se complique. Ils peuvent alors désigner un représentant. Le capitaine se voit fréquemment confié cette charge et reste donc sur place jusqu'à la fin de la procédure, contrairement à

son équipage. C'est notamment le cas pour le capitaine Jaques Dolhstorm⁶⁰⁷. Ce capitaine suédois est chargé du pouvoir décisionnaire "*avons accordé au dit capitaine Dalstrem main levée des agrès armes et autres effets du navire [...] pour en disposer a l'avantage du propriétaire et luy rendre compte du prix quil en retirera*". Il arrive également que le négociant ou le propriétaire se fasse représenter par un homologue habitant le Roussillon. C'est ce que recommande Joseph Balanda-Sicart, conseiller du roi et juge au siège de l'amirauté de Collioure, lors du naufrage d'un lougre à Port-Vendres en 1747 : "*nous avertissons les intéressés au battiment ou au chargement d'envoyer leur procuration a quelque marchand de perpignan pour retirer le produit de ce qui a été sauvé*"⁶⁰⁸. C'est le cas lors du naufrage du *Saint-Raymond*⁶⁰⁹. Joseph et Gaëtan Gatorno sont les deux négociants domiciliés à Gènes à qui appartient cette tartane naufragée le 30 novembre 1776 à Port-Vendres. Ces deux hommes se font représenter par le Sieur Alexis Rossinos, consul génois domicilié à Collioure. Il est "*leur procureur fondé*". C'est donc lui qui va prendre les décisions concernant les marchandises de la tartane.

Trois possibilités s'offrent aux décisionnaires pour payer l'amirauté. La première est de faire radouber le bâtiment et de le faire repartir avec les marchandises à son bord. Mais la tempête est peu clémente ; rares sont les bâtiments qui peuvent repartir après avoir heurté la côte. Le coût des réparations est souvent bien trop élevé. Il est alors possible de faire repartir seulement les marchandises et les agrès à bord d'un bâtiment choisi par l'amirauté ou par les investisseurs du bâtiment naufragé. La cargaison peut alors être livrée à sa destination initiale si elle n'a pas pris trop de retard, ou retournée vers son port de départ. Cependant, cette solution est envisageable seulement si ces derniers payent l'amirauté avec leurs propres fonds ou si la vente des débris du bâtiment permet de rembourser les frais de justice et de sauvement engagés. Lors du naufrage du bâtiment de 200 tonneaux, la *Marie Thérèse*⁶¹⁰, c'est cette solution qui va être retenue. Les officiers de l'amirauté, sans réponse des intéressés au naufrage, commençaient à organiser une vente. Mais le 8 mars, soit deux mois après le naufrage, un homme se manifeste : "*Le sieur Antoine Gely négociant domicilié a Montpellier lequel nous a dit avoir reçu une procuration des Sieurs Bressous et fils négociants de Marseille pour et au nom et ayant pouvoir et charge du Sieur*

⁶⁰⁷ Cote 3B16/41 aux AD66.

⁶⁰⁸ Cote 3B16/13 aux AD66.

⁶⁰⁹ Cote 3B16/89 aux AD66.

⁶¹⁰ Cote 3B16/42 aux AD66.

Jacob Wansellen negociant d'amsterdam propriétaire du vaisseau". En passant par deux intermédiaires le négociant propriétaire de la *Marie-Thérèse* réussit à faire entendre sa décision. Antoine Gely explique donc qu' "*en vertu de la quelle procuration il a demandé la main levée des effets agrès et debris dudit vaisseau echoue au portvendres pour en disposer aux fins de la comission quil a recue de ses commettants*". Il s'engage donc à payer tous les frais engendrés par ce naufrage "*offrant payer les frais du sauvement des dits debris et effets de la garde et depot les vacations des officiers qui ont du faire descente a l'occasion du naufrage et echouement celle de l'interprete qui a été pris pour recevoir les declarations de lequipage et enfin tous autres legitiment faits a sujet du naufrage*". Après le reversement de la somme de 321 livres et 3 sols, le sieur Gerbal, intendant de santé à Port-Vendres et responsable de la garde des débris et effets de la *Marie-Thérèse*, doit "*en laisser libre disposition*" au Sieur Gely. Cette somme comprend également "*trois livres dix sols a Madraguera crieur pour avoir mis les affiches et faire les publications pour la vente qui devoit etre faite de debris qui a été suspendue*". Le propriétaire a donc préféré faire confiance à un négociant de Montpellier plutôt qu'aux officiers de l'amirauté de Collioure, faisant donc annuler la vente prévue par ces derniers. Le choix de payer avec ces propres fonds plutôt que d'organiser une vente devait être financièrement plus intéressant étant donné que la cargaison et les agrès n'étaient pas très endommagés. C'est également ce choix qui est pris concernant les effets et agrès du chebec algérien naufragé le 22 novembre 1777 à Leucate⁶¹¹. Les effets et agrès vont être renvoyés en Algérie sur ordre du Dey. Cependant, les relations diplomatiques entre l'Algérie et la France étant à préserver, les frais ne seront pas payés au moment du renvoi. Rien n'indique que les milliers de livres que doit le Dey d'Alger, pour l'accueil de l'équipage et le sauvement, ont été payés un jour.

Si les marchandises et les agrès sont trop endommagés par la tempête, l'eau salée et le sable, et ne valent pas le coût du transport, les investisseurs peuvent prendre la décision de ne rien récupérer. Ils laissent alors l'amirauté de Collioure se charger de la vente sur place. L'amirauté pourra ainsi récupérer la somme qui lui est due et donner le surplus de la vente, s'il y en a un, aux décisionnaires ou à leurs représentants. C'est par exemple le cas lors

⁶¹¹ Cote 1C1152aux AD66.

du naufrage du Capitaine Cord Tieman en 1758 à bord de la galiote la *Christine-Marie* (cf. extrait ci-après)⁶¹².

TABLEAU 22 EXTRAIT D'UNE LETTRE ECRITE PAR LE CAPITAINE CORD TIEMAN S'ADRESSANT AU JUGE DE L'AMIRAUDE DE COLLIOURE
EPOUR LUI DEMANDER D'ORGANISER UNE VENTE. COTE 3B16/43 AUX AD66.

*Supplie humblement le capitaine
Cord tieman, capitaine du vaisseau danois
la cristine marie naufragé a la plage
de s[ain]t cyprien disant que les debris dudit
vaisseau qu'on a pu sauver du naufrage
deperissent journellement, etant exposés
et aux inclemences des temps, et aux voyes
de fait ordinaires sur les plages de la mer :
et comme il peut encore etre tiré quelque
party de ces debris par une vente dans les
formes sur les lieux.*

Ce que doit faire l'amirauté des bâtiments et cargaisons naufragés dépend de la décision des investisseurs. Cette décision est elle-même influencée par l'état des marchandises, des agrès et de la coque du bâtiment. C'est l'environnement qui décide du sort qui est réservé aux bâtiments naufragés. Provoquant avaries et dégâts irréparables, il immobilise, sur les côtes roussillonnaises, les cargaisons, les agrès et les coques. Les décisionnaires sont souvent loin du désastre et ne peuvent eux même constater les dégâts. Les rapports d'expertages sont donc un bon moyen pour prendre la mesure des dégâts occasionnés par la tempête et le naufrage. Ils sont souvent accompagnés d'un conseil pour les décisions qui devront être prises à propos d'une éventuelle vente ou d'un éventuel retour (cf. extrait ci-après).

⁶¹² Cote 3B16/43 aux AD66.

TABLEAU 23 EXTRAIT DU RAPPORT D'EXPERTAGE DE LA CARGAISON DU BATIMENT LES SAINTS-INNOCENTS QUI FAIT NAUFRAGE A BANYULS EN 1758. COTE 3B16/41 AUX AD66.

*"le fil de natte
peut encore servir en partie a faire du cordage, et
qu'on pourra y trouver des enchérisseurs : cette
marchandise deperit de jour en jour ; elle pourrit
sur les lieux, et n'est pas meme a l'abry d'être
entraînée par les flots dans la mer. Ainsi nous croyons
qu'il convient de l'exposer incessamment en vente."*

Bien que les sources soient relativement silencieuses sur le déroulement des événements après le sauvement, ces trois solutions ont pu être dégagées. Peut-être y en a-t-il d'autres ? Chaque décision est prise avant tout dans l'intérêt des hommes qui ont investi dans des bâtiments qui ont malheureusement fait naufrage. Cependant, certaines décisions impacteront, plus que d'autres, les hommes du Roussillon. La mise en vente aux enchères des débris, agrès ou cargaisons représente une véritable aubaine pour les habitants du littoral mais aussi pour les habitants de l'intérieur des terres roussillonnaises et même au-delà de cette province. Si pour les marchands, les négociants, les armateurs ou les propriétaires elle est un moyen de rembourser l'amirauté et de tirer un petit bénéfice de la revente, la vente aux enchères peut être un moyen pour les enchérisseurs de repartir avec un lot à bon prix. Cette option qui s'offre aux investisseurs des bâtiments naufragés va donc faire l'objet d'une étude plus poussée dans cette recherche, afin de tenter de saisir les enjeux et les modalités de la réinjection des débris et cargaisons des bâtiments naufragés dans l'économie littorale roussillonnaise.

b. Les ventes de cargaisons et débris

Les intéressés au naufrage ont donc la possibilité de laisser l'amirauté de Collioure se charger de la vente de la totalité des débris, agrès et cargaisons, ou seulement une partie. Cette décision est, le plus souvent, prise lorsque les dégâts causés par l'environnement semblent irréparables ou qu'ils empirent avec le temps et ne supporteraient pas une traversée. La tempête, après avoir décidé du naufrage, décide de la mise en vente aux enchères.

Les ventes aux enchères n'ont pas toutes les mêmes fins. Certains décisionnaires choisissent de tout abandonner aux officiers de l'amirauté. Afin de limiter les pertes ils décident de tout vendre avant que les avaries augmentent. Si la somme de la vente dépasse ce qui a été investi dans le sauvement, l'accueil et les frais de justice, par l'amirauté, les intéressés au naufrage pourront récupérer le bénéfice. Il est donc crucial, pour eux, qu'un maximum d'enchérisseurs soit présent.

Mais si les fins pour ce type de ventes sont de faire du bénéfice afin de limiter les pertes qu'auront occasionnées les naufrages, d'autres décisionnaires choisissent de ne vendre qu'une partie des débris et agrès et cargaisons pour atteindre une somme précise. Cette somme servira alors à rembourser ce qui est dû à l'amirauté de Collioure et permettra aux membres de l'équipage de rentrer chez eux. C'est à cet effet que va servir la vente organisée suite au naufrage du lougre alicantin à Port-Vendres⁶¹³. Le procès-verbal de la vente aux enchères est très clair concernant la volonté des intéressés *"quil soit encore vendu quelqu'un des effets sauvés affin de payer la depense quils ont faitte dans le port [...] et se pourvoir pour leur voyage"*. Pour repartir chez eux, l'équipage aura besoin qu'il ne soit pas vendues certaines choses qui sont minutieusement répertoriées dans le procès-verbal de la vente aux enchères *"nous ont a cet effet demandé la chaloupe avec ses avirons, le petit arbre de misaine et la petite voile de polacre, deux petits barils pour pouvoir se remettre en mer et se conduire ainsy de terre a terre dans leur pays."* La vente ne rapportera que 149 livres et 12 deniers. 137 livres seront reversées au greffier de l'amirauté pour rembourser les frais engagés. La vente ne rapporte donc pas assez pour que l'équipage puisse repartir. Si la source nous renseigne sur comment l'amirauté récupère l'argent investi lors du sauvement, elle n'indique pas comment ces hommes ont pu rentrer chez eux. Les ventes aux enchères ne répondent pas toujours aux attentes, elles peuvent parfois être décevantes.

Cependant il arrive que les intéressés au naufrage ne fassent pas entendre leurs voix, ou pas assez vite. L'urgence de certaines situations oblige les officiers de l'amirauté à prendre des décisions concernant le bâtiment naufragé. L'article 15 du Titre IX du livre IV de *l'Ordonnance du mois d'Août 1681* stipule qu' *"En cas que le dommage soit tel, qu'il ne puisse être réparé, ni les marchandises gardées sans perte considérable, les officiers de l'amirauté seront tenus de les faire vendre, et de mettre les deniers en main sûre, dont ils demeureront*

⁶¹³ Cote 3B16/13 aux AD66.

responsables". Cet article peut être mobilisé par les officiers de l'amirauté dans certaines situations. Dans les sources consultées les deux ventes qui sont décidées seulement par les officiers concernent du blé mouillé. Cette denrée très sensible à l'eau de mer qui "*diminue de jour en jour de leur valeur*"⁶¹⁴ représente une situation d'urgence. Dans le cadre du naufrage du senau la *Félicité* en 1785 les officiers prennent tout de même le temps de demander un rapport d'expert : "*conformément à l'article 15 [...] nous pensons que pour établir qu'il seroit dangereux de garder et de faire mettre dans un magasin, le dit blé sans perte considérable il est essentiel de faire dresser un procès-verbal par des experts pour constater l'état périlleux ou il se trouve*"⁶¹⁵. Lors du naufrage du brigantin la *Sainte-Barbe* en 1788, le temps manque pour faire venir des experts. La décision de la mise en vente est prise très rapidement par les officiers "*de l'article 15 du tr. 9 l. 4 de l'ordonnance de la marine de l'an 1681, qui veut qu'en cas que le dommage ait tel qu'il ne puisse être réparé, les marchandises gardées, sans perte considérable, les officiers de l'amirauté soient tenus de les faire vendre et de mettre les deniers en main sûre*"⁶¹⁶. Dans ces deux situations des décisions doivent être prises impérativement et sans attendre une réponse des propriétaires ou des investisseurs. Les dégâts causés par l'eau salée sont irrémédiables et empirent rapidement. L'environnement hâte les décisions lors d'un naufrage. Les ventes aux enchères sont donc décidées pour des raisons différentes, elles sont aussi mises en place de manières différentes. Néanmoins, certaines récurrences méritent d'être soulignées.

Une vente aux enchères nécessite une organisation importante. L'amirauté, grande productrice d'écrits, laisse des traces de la mise en place des ventes aux enchères qui ont lieu sur le littoral après un naufrage. Descriptions des objets et débris à vendre, décomptes des biens entreposés dans l'attente de la vente, affiches à placarder pour l'annoncer, correspondances, etc., sont autant de sources permettant de saisir les prémices des ventes. En effet la vente aux enchères apparaît comme un aboutissement, un but final permettant de rembourser les frais engagés pour le sauvetage des bâtiments mais également de s'enrichir. Les naufrages peuvent rapporter beaucoup à certains. Ce moment tant attendu demande donc une grande préparation.

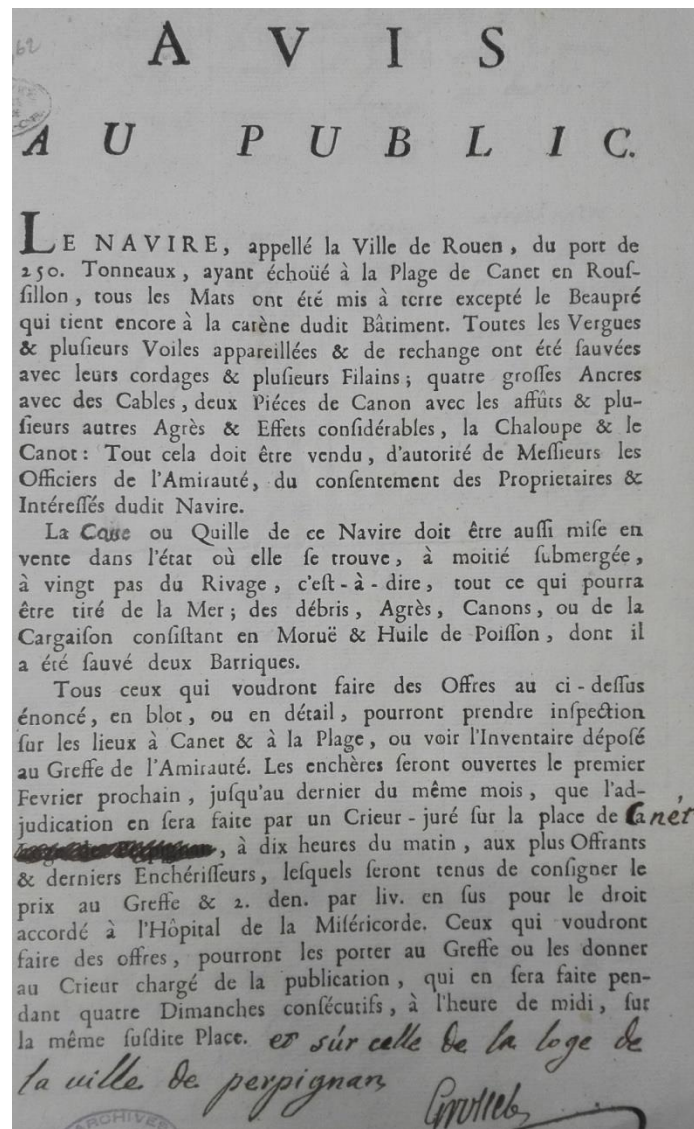
⁶¹⁴ Cote 3B16/56 aux AD66.

⁶¹⁵ Cote 3B16/141 aux AD66.

⁶¹⁶ Cote 3B16/154 aux AD66.

La communication est peut-être l'élément clef de la réussite d'une vente aux enchères. Moins il y a d'enchérisseurs moins les prix grimpent. Il faut donc transmettre l'information de manière claire et rapide. La première décision prise est sans doute la publication d'affiches annonçant la vente (cf. exemple ci-après).

FIGURE 38 AFFICHE ANNONCANT LA VENTE AUX ENCHERES DES DEBRIS, AGRES ET CARGAISONS DU NAVIRE LA VILLE-DE-ROUEN. COTE 3B16/62 AUX AD66.



Le procès-verbal de la vente des débris, agrès et cargaisons du bâtiment les *Saints-Innocents* est très clair à ce sujet "*il convient de l'exposer incessamment en vente et de faire mettre les affiches nécessaires a cet egard avec publication en la forme ordinaire*"⁶¹⁷ .

⁶¹⁷ 3B16/41 aux AD66

L'emplacement de ces affiches est également très important. Pour cette vente *"les affiches en seront mises, tant sur la place publique de la loge en cette ville, et a la porte de l'auditoire de ce siège ; qu'a la place publique et la porte de l'église de Collioure ; sur le quay du portvendres a l'endroit le plus apparent ; comme aussi a la porte de l'église du lieu de Banyuls"*. Si la ville est importante, les précisions concernant les lieux exacts d'affichage le sont tout autant ; les officiers de l'amirauté s'assurent que ces affiches soient vues par le plus de potentiels enchérisseurs possibles. Il arrive que ces affiches soient placardées en dehors de la province. En effet, dans la cote qui concerne le naufrage du bâtiment la *Ville-de-Rouen* et la vente aux enchères qui s'en suit, une lettre des officiers de l'amirauté de Sète confirme qu'ils ont *"fait publier et afficher sur le quay de ce port le placard"*⁶¹⁸. La communication semble encore plus importante autour de la vente aux enchères du blé avarié lors du naufrage du brigantin la *Sainte-Barbe*⁶¹⁹. Dans le procès-verbal de la vente, le greffier de l'amirauté de Collioure écrit qu'il *"a été mis des affiches a sete agde narbonne et a la nouvelle en languedoc ainsy qua perpignan collioure portvendres s[ain]t laurent canet et dans tous les autres lieux maritimes accoutumés"*. Pour la vente aux enchères à Canet en 1787 suite au naufrage du brigantin le *Porto*, l'information parcourra plus de 300 kilomètres puisque des affiches seront placardées à Marseille⁶²⁰. Le crieur juré nommé par l'amirauté de Collioure pour la vente est parfois en charge des affiches. Les frais de justices relatifs au sauvement du bâtiment les *Saints-Innocents*, informent qu'il a été payé *"a madraguera crieur de Collioure pour les affiches et les publications des enchères six livres dix sols"*⁶²¹. Jaques Madraguera sera également le crieur juré nommé par l'amirauté lors de la vente des débris et effets sauvés des naufrages du lougre la *Notre-Dame-Du-Rosaire*⁶²² et du chebec algérien naufragé en 1764 à Saint-Laurent⁶²³.

Cependant, le crieur juré nommé par l'amirauté de Collioure a bien d'autres missions. Il est d'abord chargé de mener à bien ces publications, ou cris publics. En plus des affiches, la communication des ventes aux enchères se fait à l'oral. Dans une société où tous les potentiels enchérisseurs ne savent pas lire, ces cris sont un moyen d'informer

⁶¹⁸ Cote 3B16/62 aux AD66.

⁶¹⁹ 3B16/154 aux AD66.

⁶²⁰ "des affiches et publications qui ont été faites tout en cette ville [Canet] que celle de Perpignan Marseille Sète Lanouvelle Collioure Portvendres et autres lieux accoutumés". 3B16/147 aux AD66.

⁶²¹ Cote 3B16/41 aux AD66.

⁶²² Cote 3B16/13 aux AD66.

⁶²³ Cote 3B16/56 aux AD66.

particulièrement important⁶²⁴. Ces annonces se font à heures et dates précises en place publique. Lors de la mise en vente des restes du naufrage du bâtiment la *Ville-de-Rouen*, la publication par le crieur est faite sur la place de Canet, pendant quatre dimanches consécutifs à midi, au sortir de la messe⁶²⁵. La mise en vente des effets et agrès du chebec algérien naufragé en 1764 à Saint-Laurent est également annoncée durant plusieurs dimanche "*cette vente sera publiée sur la place de la ville de Collioure pendant trois dimanches consécutifs à l'issue de la grand messe*"⁶²⁶. Le sortir de la messe dominicale est un moment important pour les villageois qui se réunissent sur la place du village, l'amirauté choisi donc le parfait moment pour annoncer la vente.

C'est également à cette occasion que le crieur juré enregistre les offres faites par les enchérisseurs. C'est une de ses tâches les plus importantes. En effet les enchères sont ouvertes généralement pendant un mois⁶²⁷. Dans ce laps de temps, les potentiels acquéreurs peuvent faire des offres au crieur afin de surenchérir sur la dernière offre qui lui a été faite. Cependant, ils ont également la possibilité de faire ces offres au greffe qui se trouve à Perpignan. L'affiche publiée lors de la vente des débris du bâtiment *la Ville-de-Rouen*, explique bien que "*ceux qui voudront faire des offres pourront les porter au greffe ou les donner au crieur chargé de la publication*"⁶²⁸. Le procès-verbal de la vente, des agrès et cargaisons du chebec algérien naufragé à Saint-Laurent, est tout aussi clair "*le crieur chargé de commission recevra les offres qui luy seront données et celles qui pourront être aussi portées à notre greffe*". Le crieur est donc chargé de mettre en commun les offres portées au greffe et celles qui lui sont données en vue de l'adjudication.

L'adjudication est la dernière étape de ce processus qui débute au moment où l'amirauté commence le sauvement des bâtiments naufragés. Le crieur y a un grand rôle. C'est lui qui attribue de manière définitive les biens aux plus gros enchérisseurs. Lors du naufrage du Brigantin le *Porto* sur la plage de Canet, une vente est décidée⁶²⁹. C'est "*François Baria crieur juré de la ville de Perpignan*" qui se déplace afin de procéder à la vente. Il est alors écrit dans le procès-verbal de cette vente aux enchères que "*le nommé*

⁶²⁴ Sur les criées voir Michel Brunet, *Les pouvoirs au village: aspects de la vie quotidienne dans le Roussillon du XVIIIème siècle*, Canet, France, Llibres del trabucaire, 1998, 223 p. p.128-131.

⁶²⁵ Cote 3B16/62 aux AD66.

⁶²⁶ Cote 3B16/56 aux AD66.

⁶²⁷ C'est le cas, par exemple, pour les ventes qui se trouvent en 3B16/56, 3B16/62 ou 3B16/141.

⁶²⁸ Cote 3B16/62 aux AD66.

⁶²⁹ Cote 3B16/147 aux AD66.

sieur Baria crieur juré de perpignan qui après avoir sonné de la trompette et publié les dites enchères a fait rapport quil a livre savoir au sieur [...]". Des affiches à l'adjudication, en passant par la publication à haute voix et l'enregistrement des offres, le crieur est, sans aucun doute, un personnage important dans la vente. Il est payé pour toutes ces tâches. Par exemple, suite à la vente des agrès, effets, cargaisons et débris du chebec naufragé sur la plage de Saint-Laurent en 1764, *"il a été payé au crieur juré pour différents cris publics a perpignan les publications des enchères quatre dimanches et voyages a canet pour l'adjudication neuf livres"*⁶³⁰. Il apparaît également que le crieur semble prendre un pourcentage sur chaque vente. Lors de la vente suite au naufrage du brigantin le *Porto*, le crieur juré a récupéré quatre deniers sur chaque livre qu'a rapporté la vente. Les quatre jours de vente lui rapporteront trente-huit livres. Les naufrages peuvent donc être de véritables opportunités pour les crieurs jurés.

L'adjudication est sans aucun doute un moment décisif. Elle représente l'aboutissement de mois de travail qui ont mobilisé la communauté villageoise ainsi que les officiers de l'amirauté de Collioure. Les hommes de l'amirauté qui ont mené à bien le sauvetage et sont repartis à Perpignan une fois ce dernier fini, reviennent sur la côte à l'occasion de la vente aux enchères. Lors de la vente suite au naufrage du brigantin le *Porto* sur la plage de Canet en 1787, le lieutenant, le procureur du Roi, le greffier et l'huissier de l'amirauté, vont encore passer quelques jours loin de chez eux. Ils vont reprendre, accompagnés par le crieur juré, durant trois jours, le long trajet à travers champs pour aller de Canet à la plage ; trajet qui leur est maintenant familier puisqu'ils l'ont emprunté à de nombreuses reprises lors des opérations de sauvement. Le *"sieur Fourques capitaine en second de la marine venu exprès de Portvendres"* est également présent lors de la vente. Cet expert est chargé de *"l'expertage"*, c'est-à-dire l'expertise et l'estimation de chaque bien qui va être vendu. Cette vente sera donc menée par au moins six hommes au service de l'amirauté, qui vont s'y déplacer. Elle est un événement important aussi bien pour les communautés que pour l'amirauté qui y est représentée par ses membres les plus importants.

Il n'y a pas de salle des ventes pour les débris, agrès et cargaisons des bâtiments naufragés sur les côtes roussillonnaises au XVIII^e siècle, les ventes se font sur les lieux des

⁶³⁰ 3B16/62 aux AD66.

naufages, dans les magasins ou sur les places publiques. Par exemple, la vente suite au naufrage du brigantin le *Porto* dure quatre jours et se déroule dans deux endroits différents. En effet, elle se passera durant les deux premiers jours sur la plage, le troisième se déroulera dans le magasin et le quatrième à nouveau sur la plage. Les objets qui coutent trop cher à transporter, trop volumineux ou trop lourd, et qui ne craignent pas de rester en extérieur, sont restés sur la plage. Ils sont vendus sur place. Quel drôle de paysage. Les débris d'un bâtiment naufragé rangés sur le bord d'une plage déserte. Ces débris auront passé plus d'un mois sur cette plage entre le 15 janvier, jours de l'échouement du *Porto*, et le 2 mars, dernier jour de la vente aux enchères. La seule autre vente qui se déroule sur la plage semble être celle des débris et agrès du lougre naufragé à Port-Vendres en novembre 1747⁶³¹. Le mémoire des objets vendus stipule qu'ils l'ont été "*sur les lieux de l'échouement*". Plus généralement, l'adjudication se fait sur la place publique du village le plus proche du lieu de l'échouement ou du magasin dans lequel sont entreposés les débris. La vente des objets sauvés du bâtiment les *Saints-Innocents*, se fait "*sur la place publique de Collioure, chef-lieu de l'amirauté, endroit plus voisin et plus fréquenté du lieu de l'échouement*"⁶³². C'est également sur la place du village, cette fois-ci de Canet, que se déroule l'adjudication des débris, agrès et cargaisons du bâtiment la *Ville-de-Rouen*. Endroit important pour la communauté villageoise, choisir la place publique comme scène pour la vente permet une grande visibilité. Curieux et enchérisseurs devaient s'y mélanger. Peut-être y avait-il une certaine impatience autour de ces ventes qui se sont tant fait attendre ? Une agitation bruyante sur ces places publiques accueillant locaux et acheteurs venus de loin ? En magasin, sur la place publique ou sur la plage, les ventes aux enchères modifient les paysages et le quotidien des communautés littorales.

Seuls les verbaux de ventes aux enchères permettent de faire une analyse précise des enchérisseurs lors des ventes aux enchères de débris ou de cargaisons de bâtiments naufragés. A travers ces deux cotes il est possible de saisir l'impact que ce type de vente peut avoir à différentes échelles.

La première vente étudiée en détail est celle de la cargaison du senau la *Félicité*, naufragé en décembre 1785⁶³³. Cette cargaison est constituée essentiellement de blé

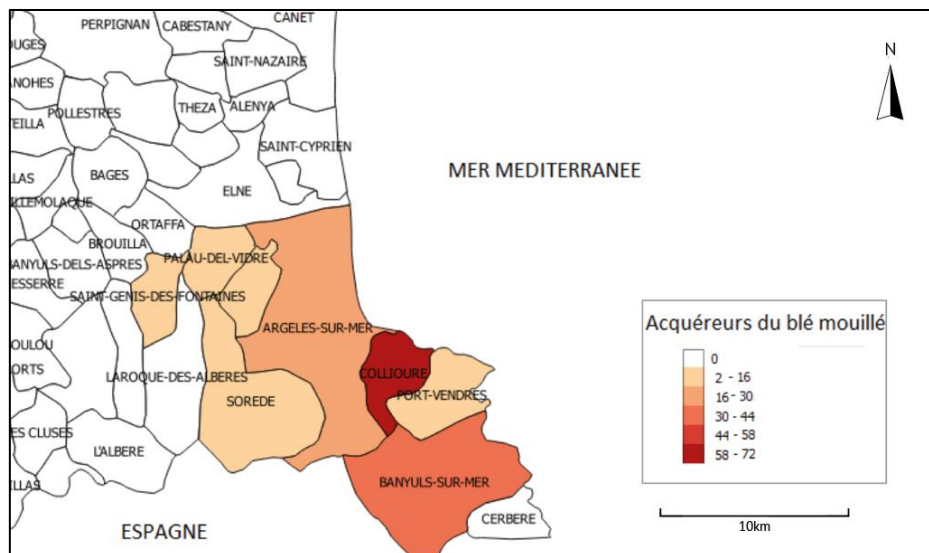
⁶³¹ 3B16/13 aux AD66.

⁶³² 3B16/41 aux AD66.

⁶³³ Cote 3B16/141 aux AD66.

mouillé et c'est cette denrée avariée qui va être vendue lors de la vente. Si le blé est "*hors d'état d'en faire du pain*", selon les deux boulangers experts mandatés par l'amirauté, il est cependant "*propre que pour faire de lamidon ou pour la nourriture des bestiaux*". Cette marchandise gâtée va attirer un grand nombre de personnes à sa vente. Une semaine après le naufrage du *senau*, le 29 décembre 1785, ce sont deux-cent-dix acquéreurs différents qui vont y participer. En un si court laps de temps, l'information a circulé puisque les acheteurs viennent de neuf villages différents. Un réseau intercommunal semble donc exister et fonctionner quand il s'agit de transmettre des informations telles que l'opportunité d'acheter de quoi nourrir le bétail à bas prix.

FIGURE 39 PROVENANCE DES ACHETEURS DU BLE MOUILLE EN VENTE SUITE AU NAUFRAGE DU SENAU LA FELICITE EN DECEMBRE 1785. SOURCE 3B16/141 AUX AD66.



Cette vente aux enchères attire donc des hommes et des femmes des villages voisins, certains vont parcourir des dizaines de kilomètres pour y assister. Ces communes sont de petits villages à l'époque⁶³⁴ et, à priori, cette vente n'attire pas de négociants ou de marchands des grandes villes. Le blé avarié vendu à prix cassé, ne les intéresse guère. En revanche il attire particulièrement les personnes qui ont du bétail à nourrir. La liste des noms ne mentionne pas d'homme ou de femme ayant des titres particuliers. Elle n'énumère que des prénoms et des noms. La vente du blé mouillé, conséquence d'une tempête, va

⁶³⁴ Un tableau détaillant le nombre d'acquéreurs par commune et le nombre d'habitants à la même époque se trouve en annexe page 265.

donc toucher plusieurs communautés rurales. L'avarie de cette denrée est un véritable bénéfice pour les "gens d'ici". Les acheteurs sont aussi bien des hommes que des femmes. Beaucoup portent les mêmes noms, les fils, les frères et les cousins se sont transmis l'information. Le déplacement de plus de deux-cent personnes pour cette vente est impressionnant. Durant les trois jours que durera la vente, plus de six-cent-vingt-huit charges de blé vont être achetées (cf. tableau ci-après). La charge de blé coûte six livres et trois sols. L'avarie qui augmente de jours en jours oblige une vente rapide et bradée. En déduisant, du total de la vente, les livres qui sont reversées à l'hôpital de la Miséricorde de Perpignan, la vente de ce blé mouillé rapportera trois mille sept cent soixante-quinze livres. Cet exemple met en lumière l'importance que peut avoir un naufrage, et la vente de sa cargaison, dans une économie rurale. Pouvoir nourrir du bétail à bas prix est une véritable aubaine pour plus de deux cents personnes. La saison hivernale étant difficile à passer, l'aide de cette tempête qui a fait arriver du blé à bas prix sur les côtes roussillonnaises, est précieuse.

TABLEAU 24 TOTAL, EN CHARGE ET EN LIVRE, DE LA VENTE DU BLE MOUILLE LORS DU NAUFRAGE DU SENAU LA FELICITE EN DECEMBRE 1785. COTE 3B16/141 AUX AD66.

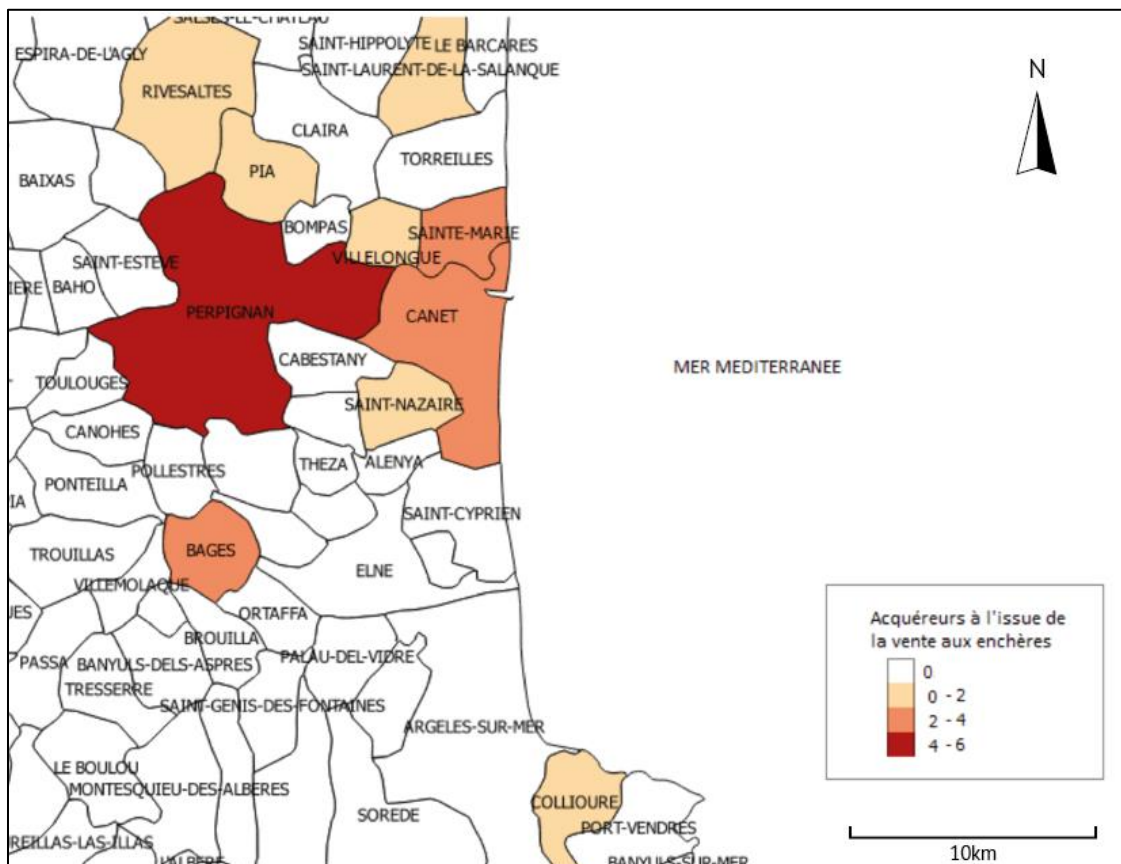
JOURS DE LA VENTE ET BLE VENDU		
JOURS	CHARGES	MESURES
29 DECEMBRE	144	2
MATIN DU 30 DECEMBRE	174	
APRES-MIDI DU 30 DECEMBRE	111	2
31 DECEMBRE	199	1
TOTAL DE BLE VENDU	628	5

A RAISON DE 6 LIVRES ET 3 SOLS LA CHARGE DE BLE			
	LIVRES	SOLS	DENIERS
TOTAL DE LA VENTE	3865	5	6
POUR L'HOPITAL DE LA MISERICORDE	94	5	6
RECETTE TOTAL DE LA VENTE	3775		

Le deuxième cas de vente étudié en détail est très différent. Il ne s'agit pas ici de la vente de blé mais des effets, agrès, cargaisons et débris du Brigantin le *Porto* dans son

entière⁶³⁵. Ce bâtiment, naufragé à Canet le 15 janvier 1787 a fait l'objet d'un sauvement de plusieurs semaines et de nombreux objets ont pu être mis à l'abri en magasin ou entreposés sur la plage. La vente a lieu le 25 février 1787, soit plus d'un mois après que la tempête ait poussé le brigantin sur la plage de Canet. Contrairement à la vente du blé mouillé qui se devait d'être rapide, celle-ci fait l'objet d'une communication importante avec des affiches allant jusqu'à Marseille. Il y a beaucoup plus à vendre. L'investissement fait par l'amirauté pour le sauvement et la garde de ces objets est important ; elle attend d'être remboursée. De plus, les intéressés au naufrage sont, eux aussi, dans l'attente d'une somme importante comme dédommagement. Cette vente va durer quatre jours et va se dérouler sur les lieux de l'échouement et dans un magasin dans le village de Canet. Durant ces quatre jours de vente, trente-quatre hommes vont être les plus gros enchérisseurs pour au moins un lot. Ils viennent principalement du Roussillon. Cependant, certains des villages des acquéreurs sont éloignés de plusieurs dizaines de kilomètres de Canet (cf. carte ci-après).

FIGURE 40 PROVENANCE DES ACHETEURS LORS DE LA VENTE AUX ENCHERES SUITE AU NAUFRAGE DU BRIGANTIN LE *PORTO* EN JANVIER 1787. SOURCE 3B16/147 AUX AD66.



⁶³⁵ Cote 3B16/147.

A la carte ci-avant il faut ajouter un homme qui a fait le chemin depuis Marseille. Le négociant, sieur Vernet, ne se déplacera pas pour rien puisqu'il sera le plus gros acquéreur de la vente. Les lieux d'habitation des acquéreurs sont bien plus éloignés du lieu du naufrage que lors de la vente du blé mouillé. Ce naufrage et sa vente ont su faire parler d'eux et attirer des acquéreurs habitant à plusieurs dizaines de kilomètres. Moins centrée spatialement, cette vente dépasse l'échelle locale et intercommunale.

Ces enchères attirent. Elles doivent également faire venir de nombreux observateurs, certains ont peut-être participé au sauvetage. C'est un événement, presque un spectacle, pour la petite communauté littorale qu'est encore Canet au XVIII^e siècle. Cependant, les acheteurs, eux, ne sont pas seulement là pour le spectacle. Ils se sont déplacés, parfois pendant des heures⁶³⁶ de trajet, dans un but précis : repartir avec un lot.

La ville la plus représentée par les acquéreurs des lots de cette vente est Perpignan. Ce sont des citadins et la vente des pièces de bois, des agrès, et des effets de ce brigantin les intéressent bien plus que du blé mouillé. Seulement 47% des acheteurs lors de cette vente n'ont pas de titre⁶³⁷. Ce chiffre est très peu représentatif de la société d'Ancien Régime. Si on se concentre sur ceux qui ont remporté des lots durant au moins deux jours, on tombe à moins de 10% d'hommes sans titre (cf. tableau ci-après). Sur les onze acheteurs dans ce cas, seulement Pierre Fouraguet de Pia est sans titre. Il faut également noter qu'aucune femme ne fait partie des acquéreurs cités dans le procès-verbal de cette vente. Les lots sont-ils trop onéreux pour qu'une femme puisse enchérir ? Aucune réponse n'est donnée dans les sources à ce sujet. Néanmoins, les ventes ne sont pas systématiquement réservées aux hommes puisque des femmes, mariées ou veuves, ont pu acheter le blé mouillé du senau la *Félicité*. Cette vente semble donc cibler un public d'enchérisseurs très spécifique. Ni les femmes ni les journaliers ou hommes de petites professions ne prennent part aux enchères. Ils ne peuvent se permettre de dépenser de telles sommes, pour la plupart, ils ne les ont tout simplement pas.

Trois hommes peuvent être qualifiés de gros acheteurs. Sieur Vernet, Maitre Montanes et Sieur Boulouix ont dépensé à eux seul 2598 livres, soit 77% de la somme totale de la vente. Le négociant venu de Marseille spécialement pour l'événement a dépensé 1352

⁶³⁶ Des jours dans le cas du sieur Vernet venu de Marseille.

⁶³⁷ Entendons par là "sieur" ou "maître"

livres. En seulement trois achats, il verse 40% de la somme totale. La vente aux enchères est la scène des grands. Les notaires perpignanais, les négociants et les propriétaires de mas, comme le Maitre Blay, se rencontrent donc autour des agrès du *Porto*. Les journaliers employés au sauvetage ne participent pas aux enchères en tant qu'acheteurs, ils ne sont que des observateurs de la vente du fruit de leur travail. La tempête ne semble donc pas profiter à tout le monde de la même manière.

FIGURE 41 ACHETEURS AYANT REMPORTE UN LOT AU MOINS DURANT DEUX JOURNEES DE LA VENTE

ACHETEUR	TITRE	ORIGINE	ACHAT	SOMME TOTALE		
				L	S	D
BLAY	M	CANET ⁶³⁸	2	15	7	6
BONET	S	CANET	3	47	12	15
BOULOUIX	S	PERPIGNAN	10	648	2	10
DURAN	S	SAINT-NAZAIRE	3	94	0	9
FILLOLS	S/M	PIA	2	9	7	7
FOURAGUET		PIA	5	7	8	3
GILES	S/M	PERPIGNAN	9	168	33	15
MONTANES	S	COLLIOURE	11	598	45	11
PARES	M	RIVESALTES	2	82	0	0
PATRIN	S		5	225	7	16
VERNET	M	MARSEILLE	3	1352	20	0
TOTAL DES GROS ACHETEURS			55	3143	15	10

Ces quatre jours de vente vont rapporter plus de 2300 livres⁶³⁹. L'amirauté va pouvoir en retirer les frais de justice, les frais d'accueil ainsi que les frais de sauvement. Ces derniers s'élèvent à 980 livres. Le crieur a, lui, récupéré 4 deniers sur chaque livre qu'a rapporté la vente. Ces quatre jours lui rapporteront 38 livres. Il faut encore en déduire 30 livres pour le

⁶³⁸ Le lieu de résidence de Maitre Blay n'est pas renseigné dans le procès-verbal de la vente. Cependant les études que nous avons faites l'an dernier, sur l'habitat dispersé, nous permettent d'affirmer que le Maitre Blay est le propriétaire d'un mas construit à Canet, proche de l'étang et du château de l'Esparou. Ce mas apparait sur la carte de Cassini, qui correspond parfaitement à la période étudiée. Son origine n'est sans doute pas mentionnée car, étant un Sieur de Canet, elle est sans doute déjà connue de tous.

⁶³⁹ 2349 livres 17 deniers et 10 sous pour être précis.

gardien du magasin et 6 livres pour la location du magasin. 80 livres sont reversées au procureur de l'amirauté le Sieur Calmettes et 120 livres au lieutenant général le Sieur Cailhe. L'hôpital des pauvres est également un des grands bénéficiaires des ventes aux enchères. En effet, comme c'est aussi le cas lors de la vente du blé mouillé, 2 deniers sur chaque livre de la vente lui sont reversés. Dans le cas présent, 19 livres reviendront à cet hôpital. En déduisant tous ces frais, la vente rapportera 1273 livres⁶⁴⁰ au profit du propriétaire du bateau, "*Sieur Joachim Brandenburg négociant à Stockholm*". Cette somme particulièrement impressionnante n'est le résultat que d'une seule tempête. Cet accident devient un événement économique pour les habitants des villages proches, mais aussi pour la bourgeoisie et la petite bourgeoisie de ville telles que Perpignan et même Marseille. Le naufrage touchera les communautés littorales faites de journaliers, de charretiers, de chirurgiens ou encore de charpentiers lors du sauvement, mais il impactera et intéressera également, lors de la vente, les nobles et bourgeois du Roussillon. L'hôpital des pauvres et les officiers de l'amirauté de Collioure en tireront, eux aussi, des bénéfices.

Ce dernier cas de vente aux enchères rappelle qu'une forme de hiérarchisation existe dans les opportunités que peuvent être les naufrages pour les roussillonnais. Les ventes provoquées par les naufrages sur les côtes roussillonnaises ne ciblent pas toutes les mêmes acheteurs. Les tempêtes et leurs conséquences n'impactent donc pas les hommes du littoral toujours de la même manière. La tempête qui a provoqué le naufrage du senau la *Félicité* en 1785, et la vente de son blé mouillé, représente une véritable aubaine pour des locaux à une période de l'année où trouver de la nourriture pour le bétail n'est jamais simple et peu couteux. En revanche la tempête de Janvier 1787, qui pousse le brigantin le *Porto* sur les plages de Canet, ne rendra pas service aux mêmes personnes. Les habitants des petits villages littoraux aux alentours en seront bien moins gagnants que les riches propriétaires perpignanais ou marseillais.

Les officiers de l'amirauté semblent maîtriser parfaitement toutes les procédures qu'engendre un naufrage, du sauvement à la vente. Néanmoins, c'est une version très officielle que veulent bien nous livrer les sources. Certaines d'entre elles laissent cependant entrevoir des failles dans ce système qui semble pourtant bien rodé. Cette version lisse de la réalité, doit être contournée. Les habitants des villages côtiers s'emparent parfois de ce qui

⁶⁴⁰ A cela il manque forcément des frais, le salaire du greffier par exemple.

ne leur appartient pas, tout du moins officiellement. Des trésors disparaissent. S'il n'y a pas de justice sociale sous l'Ancien Régime, aux habitants du rivage de créer leur propre justice environnementale. La tempête se fait parfois l'alliée des hommes et des femmes habitants des côtes.

2. Stratagèmes et dissimulations, les habitants du littoral s'emparent des débris

Un événement tant imprévisible que dramatique, tel qu'un naufrage, peut-il être l'objet de pratiques littorales ordinaires ? Le pillage d'épave peut-il être qualifié de pratique du quotidien pour les communautés littorales roussillonnaises au XVIII^e siècle ? Peut-on y voir une forme de justice environnementale ? Ces questions sont cruciales afin de saisir réellement l'impact que peuvent avoir les tempêtes, et une de leurs conséquences directes que sont les naufrages, sur les sociétés littorales. Néanmoins, le pillage d'épave est une pratique relevant d'une histoire de l'insaisissable. Les sources ne témoignent que d'une infime partie des trésors de terre volés sur les plages. Le reste du butin est silencieux. Mais lire entre les lignes, faire une histoire en négatif, et interpréter les silences relève également du travail de l'historien. Le greffe de l'amirauté, dans les procès-verbaux qu'il rédige lors des naufrages, relate fréquemment la peur d'un éventuel pillage. Faire preuve de vigilance pour prévenir les vols semble être une des missions principales de l'amirauté lors des naufrages. A travers cette peur et cette vigilance, il est possible de deviner la fréquence élevée à laquelle les officiers de l'amirauté de Collioure sont confrontés pour ce type de situation. Si les sources sont relativement silencieuses à ce sujet, deux cas de pillages après des naufrages, permettront de comprendre plus en profondeur cette course à l'épave. Stratagèmes, dissimulations et alliances familiales ou communales se mettent en place. Mais voler l'amirauté équivaut à voler le roi. Les officiers de l'amirauté de Collioure sauront-ils trouver des réponses à la hauteur du délit ? Interrogatoires poussés et perquisitions seront pratiqués. Cette chasse à l'épave, mettant en scène l'environnement, les communautés littorales et l'amirauté, ne peut cependant pas être réduite aux seuls débris des naufrages. Les tempêtes apportent d'autres trésors. Si le bâtiment ne fait pas naufrage, la tempête peut casser des mâts, arracher des voiles ou encore pousser au jet en mer. Autant de débris

comme des offrandes de la mer et des vents à des hommes et des femmes qu'ils malmènent si souvent.

a. La peur constante du pillage

Si la principale peur des gens de mer est la tempête, celle des officiers de l'amirauté de Collioure est peut-être le pillage. Les nombreux articles dans *l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681* témoignent de cette appréhension. Cinq articles (cf. tableau ci-après) concernent les pillages ou les appropriations illégales de débris, cargaisons ou agrès provenant des naufrages. Le pouvoir royal semble donc se méfier de ces pratiques et prendre les devants pour établir clairement les peines encourues. Elles peuvent aller d'une amende, d'une valeur quatre fois supérieure aux objets volés, à la peine de mort, en passant par des restitutions de charge ou des punitions corporelles. Voler ces débris revient à défier l'amirauté et donc l'autorité royale, les punitions évoquées dans *l'Ordonnance* sont dissuasives, quand elles sont appliquées elles deviennent des exemples.

TABLEAU 25 ARTICLES CONCERNANTS LES PILLAGES ET LES ATTRIBUTIONS ILLEGALES DE DEBRIS SUITE A UN NAUFRAGE. TITRE IX DU LIVRE IV DE L'ORDONNANCE DE LA MARINE DU MOIS D'AOUT 1681.

Art. 4
Seront en outre tenus, en attendant l'arrivée des officiers, de travailler incessamment à sauver les effets provenant des naufrages et échouements, d'en empêcher le pillage, à peine aussi de répondre en leurs noms de toutes pertes et dommages, dont ils pourront être déchargés qu'en représentant les coupables, ou en les indiquant, et produisant des témoins à justice.
Art. 5
Faisons défenses aux particuliers employés au sauvement, et à tout autres , de porter dans leurs maisons, ni ailleurs qu'aux lieux à cet effets destinés, sur les dunes grèves ou falaises, et de recéler aucune portion des biens ou marchandises des vaisseaux échoués ou naufragés ; comme aussi de rompre les coffres, ouvrir les ballots, et couper les cordages ou mâtures, à peine de restitution du quadruple, et de punition corporelle.
Art. 6
Incontinent après l'avis reçu, les officiers se transporteront au lieu du naufrage [...] informeront des pillages, et feront le procès aux coupables, à peine d'interdiction de leurs charges, et de répondre en leurs noms de toutes pertes et dommages envers les intéressés.
Art. 16
Défendons aux officiers de l'amirauté de se rendre, directement ou indirectement, adjudicataires des marchandises, à peine de restitution du quadruple et de privation de leurs charges.
Art. 30
Faisons défenses à tous seigneurs, particuliers et officiers de guerre ou de justice, de prendre aucune connaissance des bris et échouement et de s'en attribuer aucun droit à cause de leurs terres, officies ou commissions, et d'y troubler les officiers de l'amirauté, à peine de privation de leurs fiefs, offices et emplois ; et à tous soldats et cavaliers de courir aux naufrages, à peine de la vie.

Ces articles ont deux cibles distinctes. Les officiers de l'amirauté et les seigneurs sont la première. Par excès de zèle ou abus de pouvoir ils pourraient être tentés de s'approprier des débris, des cargaisons ou des agrès des bâtiments naufragés. La corruption traverse les temps. Les seigneurs sont parfois encore attachés à de vieilles traditions comme celle du droit d'épave. Ils s'auto accordent alors le droit de disposer comme ils le souhaitent des objets qui naufragent sur leurs côtes. Cependant ils encourent alors une peine particulièrement dissuasive : la privation de leurs fiefs. Les cas d'ingérences seigneuriales sont rares entre 1740 et 1790 sur les côtes roussillonnaises⁶⁴¹. Les cas d'officiers de l'amirauté corrompus sont inexistantes dans les sources consultées. Peut-être n'y en a-t-il pas eu. Mais il est possible que ces cas soient réglés en interne et qu'aucune trace écrite ne soit parvenue jusqu'à nous. Peut-on réellement conclure, du silence de nos sources sur ces sujets, à une assimilation par les seigneurs roussillonnais des restrictions de l'Ordonnance ? Est-ce la preuve de la loyauté sans faille au pouvoir royal des officiers de l'amirauté de Collioure ? Cette question ne peut être tranchée. Néanmoins, si ce type d'abus de pouvoir n'apparaît pas dans les sources consultées, l'ordonnance en fait mention, et met donc en évidence leur existence.

Si les seigneurs et officiers sont mis en garde, ce ne sont pas les plus ciblés par l'interdiction de pillage. Les habitants des littoraux sont les premiers visés par ces articles. Les habitants des côtes ont, au XVIII^e siècle, la réputation d'être insoumis au pouvoir royal. Ils sont décrits comme des communautés en marge, éloignées des pouvoirs centraux et réticentes aux autorités. Au vu des nombreuses procédures de sauvement lors des naufrages, et du nombre impressionnant de villageois qui sont mobilisés et y travaillent pendant des jours, cette réputation ne semble pas réellement justifiée en ce qui concerne les roussillonnais. Cependant elle n'est pas infondée. Les habitants des côtes, et notamment "*les particuliers employés au sauvement*" ont accès aux débris, agrès et cargaisons des bâtiments naufragés. La tentation devait être grande. Ce morceau de mât pourrait sans aucun doute permettre de réparer le toit ou de chauffer la maison pendant plusieurs jours. Ces quelques poignées de blé avarié que l'on glisse discrètement dans les poches de son tablier permettront de nourrir les poules pendant quelques jours. Mais si l'envie ne manque sûrement pas, les répressions sévères promises par l'Ordonnance sont dissuasives. Là encore

⁶⁴¹ Cote 3B16/15 aux AD66 détaillée dans la partie suivante.

les cas de vols commis par des habitants du littoral sont peu nombreux. Ces silences sont à nuancer puisque la peur de ces vols est présente dans de nombreux procès-verbaux de sauvement de bâtiments naufragés sur les côtes roussillonnaises. De plus, une procédure opposant l'amirauté de Collioure et le duc d'Hijar de la vicomté de Canet lors du naufrage d'une tartane sur le territoire de Canet en 1748⁶⁴², rappelle que ces peurs sont fondées. Joseph Balanda-Sicart, conseil assesseur de l'amirauté, accuse, devant le conseil souverain, le duc d'Hijar d'ingérence et de négligence (cf. encadré ci-après). Mais derrière ces accusations il y a un constat. Les vols lors des naufrages sont "*frequents*" d'après cet officier de l'amirauté de Collioure.

TABLEAU 26 EXTRAIT DU TEMOIGNAGE DES OFFICIERS DE L'AMIRAUDE DE COLLIOURE CONTRE CEUX DE LA VICOMTE DE CANET EN 1748. COTE 3B16/15 AUX AD66.

"pour la découverte du d[it] vol et des auteurs dy celuy ces cas estant des plus graves et meme frequents sur nos plages lorsqu'il y arrive des accidents malheureux peut estre celà provient il un peu de la négligence des seigneurs qui ont des terres voisines de la mer et qui ne se conforme point a ce qui leur est enjoint par l'ordonnance de la marine."

Se défendre contre d'éventuels voleurs apparaît donc être une mission importante pour les officiers de l'amirauté. Lors du naufrage de la galiote la Marie-Christine, en 1758, les deux tâches des officiers sont explicitées dans une lettre du procureur du roi au siège de l'amirauté de Collioure à son lieutenant général : "*Et comme sa majesté nous enjoins, ainsi qu'il en prévoit dans l'ordonnance de la marine de 1681, de nous transporter sur les lieux dans ce cas d'échouement, et procurer aux personnes les secours convenables et empêcher le pillage*"⁶⁴³. La peur du pillage, justifiée ou non, engendre la mise en place de plusieurs mesures de surveillance. L'établissement de gardes sur le lieu du naufrage lors des opérations de sauvement est systématique. Veillant jour et nuit sur le bâtiment échoué et ce qui a déjà été sauvé, les gardes dissuadent les pillages. Ces hommes, en plus de la crainte d'avoir à affronter des pilleurs, vivent dans des conditions difficiles. Une plage en janvier,

⁶⁴² Cote 3B16/15 aux AD66.

⁶⁴³ Cote 3B16/43 aux AD66.

froide, venteuse et humide n'est pas un environnement hospitalier. Se prémunir des vols a un coût : le salaire des gardes pour les jours et les nuits de veilles. La mise en magasin des objets sauvés est également une autre manière de se prémunir des pillages. Bien moins exposés que sur une plage ou des rochers, les débris, agrès et cargaisons sont enfermés dans des locaux surveillés. Mais cette mise en magasin a également un coût. Transport, location du magasin et salaire du garde qui le surveille sont à prévoir. La mise en place de ces mesures de surveillance ne semble pas totalement rassurer les officiers qui continuent à se méfier d'éventuels voleurs. C'est le cas, par exemple, lors du naufrage du bâtiment *Les-Saints-Innocents* à Banyuls en 1758. Dans le procès-verbal du sauvement, le greffe écrit "*étant même exposé au pillage malgré les précautions qui ont été prises d'établir des gardes pour y veiller*"⁶⁴⁴. La peur des vols de débris est donc constante durant les jours, les semaines, et les mois que peuvent durer les procédures relatives aux naufrages. Mais pourquoi une si grande crainte ?

b. Etude de deux cas :

Les communautés côtières dans l'illégalité : la chasse aux débris

Seulement deux cas d'enquêtes pour des vols ont été trouvés lors des quarante-trois naufrages répertoriés entre 1740 et 1790 sur les côtes roussillonnaises. Néanmoins, ce chiffre, qui peut paraître anecdotique, est à nuancer pour plusieurs raisons. La première, et sans doute la plus évidente, est que les vols ne sont mentionnés que quand ils sont remarqués. Le fracas d'un bâtiment contre les rochers peut aboutir à l'explosion de ce dernier en des milliers de débris. Qui pourrait remarquer le morceau de coque manquant ? Ou la corde disparue parmi tant d'autres ? Qui se rendrait compte du vol de quelques poignées de blé mouillé ?... De nombreux vols ont donc pu être commis sans que l'amirauté ou les propriétaires des bâtiments naufragés ne s'en aperçoivent. Ce n'est donc qu'une infime partie des vols qui nous sont parvenus. De plus, il est possible que les officiers de l'amirauté minimisent le nombre de vols s'ils n'arrivent pas à en attraper les coupables. Ils ne peuvent s'afficher eux même comme impuissants face aux pilleurs. Il faut également

⁶⁴⁴ Cote 3B16/41 aux AD66. On retrouve presque la même phrase dans la cote 3B16/42, en parlant des débris du bâtiment hollandais la *Marie-Thérèse*, "*Et comme les debris sont exposés au pillage malgré les précautions que nous avons pris pour y mettre des surveillants*".

souligner que certains vols sont signalés par les capitaines lors de leurs déclarations de naufrage mais qu'aucune suite ne semble avoir été donnée. C'est notamment le cas lorsque le capitaine Jean-Marc Brun et son équipage font naufrage sur la plage de Canet en février 1755. Leur naufrage se produit aux alentours de 21 heures. Ils passent alors la nuit sur la plage. Mais durant la nuit ils sont, à priori, victime d'un vol "*quelqu'un de son équipage s'est trouvé avec un briquet pour allumer du feu à la lûeûr duquel ils ont vû sur les minuits trois hommes roder aux environs et lorsque le jour aparu ayant visité sa caisse [...] il a trouvé qu'un des petits sacs luy manquoit avec quelques hardes*"⁶⁴⁵. Néanmoins le capitaine semble émettre un doute "*ne pouvant dire si par l'enfoncement de cette caisse cela s'est perdu lorsque les flots l'ont jettée a terre ou autrement*". Jean-Marc Brun semble donc hésiter à accuser les trois rodeurs ou bien l'environnement. Aucune suite ne sera donnée à cette déclaration. Le mystère reste entier. Il est possible que les officiers de l'amirauté aient mené une enquête infructueuse et n'ont alors pas jugé utile de le faire inscrire par le greffe. Les sources consultées ne sont donc pas totalement limpides en ce qui concerne les vols ; des sources à trous qui ne disent pas tout. Difficile alors de saisir l'importance que pouvait avoir les débris de naufrages pour les communautés littorales.

Comprendre comment ces trésors de plage circulaient de mains en mains et étaient recyclés pour une seconde vie, est cependant primordial. Deux naufrages donnent lieu à de véritables chasses aux débris. Deux enquêtes, l'une en 1748 l'autre en 1764, sont ouvertes pour élucider ces deux vols. Ces procédures mettent en scène plusieurs villages côtiers, les équipages naufragés, les officiers de l'amirauté de Collioure, ceux de la vicomté du Duc d'Hijar mais également l'environnement. Deux enquêtes comme deux coups de projecteur sur des communautés littorales encore peu éclairées dans l'historiographie. Les deux affaires seront étudiées séparément à travers leurs ressemblances mais aussi leurs différences.

La première enquête qui nous intéresse survint lors du naufrage de la tartane de 200 tonneaux, la *Lisanti-Maggy-et-Sainte-Anne*, la nuit 2 novembre 1748⁶⁴⁶ sur la plage du territoire de Canet au lieudit "*las counilleras*" ou "*batteries Counillères*"⁶⁴⁷. Un vol de voile a été commis sur les lieux du naufrage, la nuit même du drame. Ce vol va faire l'objet de deux procédures en parallèle. La première est menée par les officiers de l'amirauté de Collioure ; à

⁶⁴⁵ Cote 3B16/34 aux AD66.

⁶⁴⁶ Cote 3B16/15 aux AD66.

⁶⁴⁷ La carte d'Etat major de 1850 permet de situer ce lieu, voir annexe page 265.

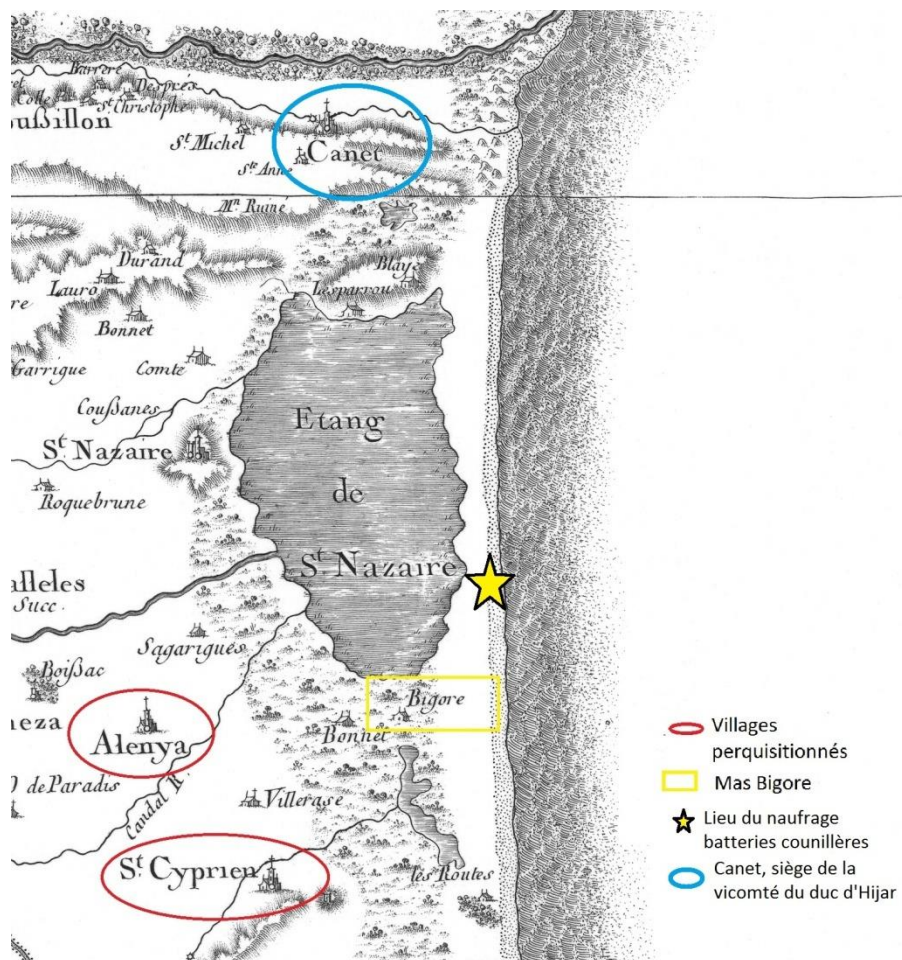
qui revient de droit, depuis *l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681*, la gestion de ce type d'affaire. La deuxième procédure, lancée pour retrouver la voile et les coupables du vol, est menée par les officiers de la vicomté de Canet. Le duc d'Hijar considère que, le naufrage et le vol ayant eu lieu sur ses terres, il en va de sa responsabilité de gérer cette affaire. Bien évidemment, cette ingérence seigneuriale ne sera pas au goût de l'amirauté de Collioure. Joseph Balanda-Sicart, conseiller assesseur de l'amirauté, attaquera la vicomté devant le Conseil souverain du Roussillon. Derrière cette confrontation se cache une rivalité de longue date. Les Sicart sont une famille de juriste installée dans le Roussillon par la monarchie, le Duc d'Hijar, quant à lui est un grand d'Espagne. Se joue alors une lutte de pouvoir et de domination de l'espace. Le conseil souverain du Roussillon statuera en faveur des officiers de l'amirauté le 19 novembre 1748. Le duc d'Hijar et ses officiers devront alors transmettre tous les interrogatoires qu'ils ont effectués. Ils seront également priés de ne plus faire obstruction à l'enquête des officiers de l'amirauté. Les sources consultées en 3B16/15 aux AD66 émanent donc de deux institutions différentes.

Le capitaine Joseph Di Mayo, qui naufrage sur la plage Canet avec sa tartane doit donc faire sa déclaration à l'amirauté de Collioure mais également à la vicomté de Canet. Les descriptions de son naufrage sont similaires dans les deux rapports. C'est une tempête qui le pousse à la côte. Mais le capitaine signale également, aux officiers de la vicomté et de l'amirauté, qu'un vol a été commis. Ses déclarations de vol sont quelque peu différentes. Il déclare aux officiers de l'amirauté *"qu'ayant passé la nuit à Canet lorsqu'il est arrivé le matin sur la plage les gens de son équipage lui ont dit que la voile du perroquet du trinquet manquait qu'ils l'ont cherchée inutilement ce qui leur a fait croire que pendant la nuit lorsqu'il est assoupi par le sommeil on l'a enlevée"*. Devant François Coll, avocat, lieutenant et juge de la vicomté de Canet, le capitaine donnera d'autres informations. Il déclare *"que hier matin il s'est aperçu que pendant la nuit on lui avait volé une voile de cent cinquante canes de toile de coton qui lui avait coûté six cents livres"*. En regroupant les deux déclarations la description de la voile volée est complète.

Les officiers de l'amirauté et de la vicomté réagissent rapidement à cette annonce de vol. Des perquisitions sont ordonnées, *"le procureur du Roy nous a requis d'ordonner qu'il soit faite une perquisition dans tous les environs pour tâcher de découvrir si cette voile avait été enfouie dans le sable ou bien cachée dans les boîtes et habitations voisines"*. C'est François

Pelegry, le sous-baillie de Canet qui exécutera les ordres de l'amirauté. Cet homme est également aux ordres du Duc d'Hijar puisqu'il est le sous baillie de sa vicomté. Plusieurs perquisitions sont ordonnées par les officiers de l'amirauté. Une véritable chasse à la voile volée se met en place dans les villages aux alentours du naufrage, "avons ordonne la recherche et information requise avons envoye le d. sous baille au lieu de s[ain]t cyrien de meme envoye au lieu de lagna (ces lieux estant les plus proches voisins)". Ces deux villages (cf. carte ci-après), vont faire l'objet d'une perquisition méticuleuse, "une perquisition exacte dans toutes les maisons". Le consul du lieu de Saint Cyprien invite François Pelegry à entrer "dans toutes les maisons du village et terroir de saint-cyprien pour voir sils trouvoient une voille qui manque a la barque qui set perdue". Mais la chasse est vaine. Aucune voile ne se trouve dans les maisons de Saint-Cyprien, pas plus d'ailleurs que dans celles d'Alénia.

FIGURE 42 EXTRAIT DE LA CARTE DE CASSINI.



Les deux villages les plus proches du lieu du naufrage ne renferment pas la voile volée. Les recherches s'orientent alors vers l'environnement. Ce littoral fait de dunes, de roseaux et de marécage est un parfait terrain de cache-cache. Les officiers de l'amirauté ordonnent donc une fouille soignée des alentours des batteries Counilleres, lieu du naufrage. Le consul de Saint-Cyprien et le sous-baille de Canet, s'unissent alors pour organiser, avec d'autres hommes, une inspection minutieuse : *"pour visiter tous les endroits avec les perches et crocs les creux ou il y a de l'au pour voir si la voile y seroit"*. Dans une lettre au conseiller assesseur de l'amirauté de Collioure, Joseph Balanda-Sicart, le Consul de Saint-Cyprien écrit *"certifions au dit monsieur balande que nous avons fait reconoitre toutes les androits ou il y a des creux et autres endroits propres a pouvoir cacher la voille"* mais qu'il *"ne set rien trouvé"*. Cependant, dans le témoignage que le sous-baille de Canet fait auprès de l'amirauté de Collioure, il donne plus de détails : *"ils virent dans un endroit quon appelle les montigues un tas de sable fraichement remué, ce qui le fit conjecturer que la voile avoit envoye en cet endroit ; mais apres avoir creusé dans le sable, et ny ayant rien trouvé ils conjecturent quelle en voit été retirée"*. Les dunes de sable auront donc sûrement servi de cachette pour la voile volée. Les deux ennemis des procédures de sauvement sont, sans aucun doute, l'environnement et les pilleurs. Les deux s'associent parfois.

Mais une autre piste va être exploitée. Lors de sa perquisition à Alénya, le sous-baille de Canet, François Pelegry, a entendu une rumeur. Il déclare aux officiers de l'amirauté que *"Tastu luy dit que la voile volee au patron napolitain estoit etandue au tamariga de s[ain]t nazaire"* ce qui est confirmé par *"plusieurs autres personnes"*. Il fini par dire que *"cestoit le bruit public audit lieu de alenya"*. Cette déclaration va engendrer des séries d'interrogatoires. Certains témoins seront convoqués par les officiers de l'amirauté à Perpignan le 9 novembre, d'autres par ceux de la Vicomté du duc d'Hijar à Canet le 12 novembre⁶⁴⁸. L'amirauté entendra sept témoignages et la vicomté cinq. Les interrogés sont habitants de Canet ou d'Alénya. Le sous-baille Pelegry sera entendu par l'amirauté et la vicomté, tout comme Augustin Calvet, pêcheur d'Alénya.

La première chose à noter sur ces interrogatoires est qu'aucune des personnes interrogées n'a vu la voile volée. Aucun témoin direct n'est interrogé. La rumeur, le *"bruit public"*, est particulièrement important dans les témoignages entendus. La formule *"jay oui"*

⁶⁴⁸ Le résumé de témoignages se trouve en annexe à la page 266.

dire publiquement" revient dans tous les interrogatoires menés par les officiers de l'amirauté ou de la vicomté. Dans le seul interrogatoire, qui ne fait qu'une seule page, de Marie Malmet, épouse d'un maçon d'Alénia, il est possible lire "*ouy dire*", "*qu'on disoit*", "*luy dit qu'elle ouy dire*", "*qui parloit de laditte voile*", "*a demander*", "*répondit*". Ce vol de voile est donc un sujet de conversation publique dans les villages de Canet et d'Alénia. Il intrigue et fait parler les hommes et les femmes dans les maisons et sur les places. Les sources écrites donnent à entendre les voix, les rumeurs et les dits des villageois. Si cela n'est pas mentionné, puisque ce n'est pas l'objet de l'enquête, il est possible d'imaginer que le naufrage d'une tartane de 200 tonneaux telle que celle du capitaine Joseph di Mayon, fait parler autant que le vol de sa voile. L'importance, pour les communautés littorales, des naufrages, et des événements qui en découlent tels que les sauvetages ou les vols, est démontrée par ces témoignages. De fausses informations se répandent rapidement dans les villages. Le boucher de Canet, Emanuel Naudu, qui emmène de la viande à Alénia se charge de transmettre la rumeur d'un village à un autre.

D'après la rumeur, la voile se trouverait à Saint-Nazaire, un autre village voisin, et elle aurait même été retrouvée. Anne-Marie Bigorre est à l'origine de cette rumeur. Elle apparaît dans les déclarations d'Augustin Calvet, François Rollan, Gaspar Tasta et Emanuel Naudu⁶⁴⁹. Joseph Bigorre, son époux, habitant du territoire d'Alénia, est, en 1748, le pages et garde de monseigneur le maréchal du Duc de Noailles. Cependant quelques années plus tard, les Bigorres deviendront les propriétaires d'un mas non loin du lieu du naufrage (cf. carte de Cassini ci-avant). On peut donc imaginer qu'ils l'occupent, l'entretiennent et le gardent déjà en 1748 et sont donc aux premières loges pour observer l'agitation autour du naufrage de la tartane et du vol de sa voile. L'isolement apparaît ici comme un avantage. Cette famille qui deviendra assez riche pour posséder un habitat isolé et jouir des ressources littorales, semble être écoutée et avoir une certaine influence. Les habitants de Canet et d'Alénia font confiance à l'épouse Bigorre quand elle dit que la voile a été trouvée à Saint-Nazaire. Ce qui est un "*faux bruit*" comme le souligne le sous-bailleur de Canet. Les officiers de l'amirauté de Collioure interrogent donc directement Anne-Marie Bigorre.

⁶⁴⁹ D'autres "ne se rappelle pas a qui il la ouy dire", comme c'est le cas pour le pêcheur d'Alénia, Augustin Calvet.

"ayant vu passer au lieu de laigna un étranger portant un abrassar quelle crut estre de l'équipage dudit bâtiment echoue qui luy demanda le chemin de perpignan elle lui demanda si on avoit trouvé la voile volée et il luy parut que cet homme luy repondit quelle avoit été trouvée en luy faisant signe du cote de [saint] cyprien ne pouvant pas cependant assurer si cet homme luy fit cette reponce acause quelle nentendoit pas bien son langage"

Elle est l'origine de la rumeur. Dans huit des onze autres interrogatoires cette fausse information apparait. Cependant, dans ce témoignage, Anne-Marie Bigorre nuance très largement ces propos. Elle sait qu'elle a mal interprété les dires de l'étranger et que ce dernier n'était finalement peut être même pas de l'équipage du bâtiment naufragé. Elle rajoute à la fin de son interrogatoire *"quelle a ouy dire depuis publiquement que non obstant toutes les recherches qu'on avoit faittes on navoit pu la decouvrir"*. Mais Anne-Marie Bigorre a déjà beaucoup parlé aux habitants de Canet et d'Alénia ; envoyant, sans le vouloir, sur une fausse piste, les officier de l'amirauté et de la vicomté. *"La femme de Bigore"*, comme l'appelle le boucher de Canet, Emanuel Naudu, permet néanmoins à l'historien de mesurer l'importance et la rapidité du *"ouy dire"* dans les villages du littoral roussillonnais au milieu du XVIII^e siècle.

Ni les interrogatoires menés par les officiers de l'amirauté de Collioure, ni ceux des officiers de la vicomté de Canet, n'apporteront de pistes nouvelles à l'enquête. Dans la côte 3B16/15, les documents qui suivent les verbaux des interrogatoires, concernent les "pièces et procédures" de l'affaire opposant l'amirauté aux officiers de la vicomté de Canet et son seigneur, le duc d'Hijar. Rien dans cette cote ne renseigne la suite de l'enquête sur la voile volée. S'est-elle arrêtée après la série d'interrogatoires infructueux ? si c'est le cas pourquoi l'amirauté se serait battue juridiquement contre la vicomté pour récupérer les pièces de leurs dossiers y compris les interrogatoires ? Est-ce possible que la suite de cette enquête ne soit pas parvenue jusqu'en 2017 ? Ces questions restent sans réponse. Mais cette enquête, sans aboutissement connu, permet un coup de projecteur sur les communautés littorales. Le vol d'une voile apparait comme un événement public touchant, par des perquisitions et des interrogatoires, plusieurs communautés villageoises. Cette affaire intéresse et fait parler. Les *"faux bruits"*, les rumeurs, et la rapidité à laquelle ils se propagent mettent en évidence les interactions entre les habitants et l'importance que peut avoir un naufrage pour les villages littoraux. Ils mettent également en lumière une hiérarchie sociale interne aux communautés

villageoises faisant apparaître les propriétaires de mas, ou ceux qui vont le devenir, comme des figures d'autorité.

Une seconde affaire de vol va particulièrement occuper l'amirauté. Le chebec algérien, autrefois pinque appelée *Saint-Antonio*, fait naufrage sur la plage de Saint-Laurent le 24 décembre 1764. Une série de vols va être commise sur les cargaisons et les agrès de ce bâtiment naufragé. Plusieurs cotes aux archives départementales concernent ce naufrage⁶⁵⁰ : sa mise en quarantaine, le sauvement de ses marchandises et de ses débris, ainsi que les vols commis, ont donné lieu à de nombreux écrits. Cependant, la cote la plus intéressante, en ce qui concerne les vols commis, est la 3B23 qui est composée de quatre-cent-vingt-et-un folios. Les procédures relatives à ces délits vont durer un an et demi. En effet, le verdict, concernant les accusés des vols, tombe le 3 juin 1766. Ce naufrage et les vols qui ont eu lieu ensuite vont donc être au cœur d'une grande affaire mobilisant les autorités et les communautés. Les folios de la 3B23 sont extrêmement riches. Néanmoins, ils peuvent être catégorisés en cinq parties. La première est celle des échanges entre les officiers de l'amirauté et l'intendant de la province concernant les vols. La seconde est composée des rapports journaliers détaillant les investigations menées par l'amirauté. La troisième se constitue des auditions faites des témoins, directs ou indirects, des délits. La quatrième partie réunit tous les interrogatoires faits sur les suspects, les confrontations et les "*derniers interrogatoires derrière les barreaux*". Vient ensuite le verdict final.

Après avoir pris connaissance de différents pillages sur le lieu de l'échouement (voile, cordes et agrès) et du vol avec effraction (voiles, cordages, poulies) dans un des magasins dans lequel étaient entreposés les agrès du chebec, les officiers de l'amirauté mènent l'enquête. Ils se rendent rapidement compte que certains habitants, dans les rues de Saint-Laurent, sont vêtus de cotonnades qui sont des morceaux de voiles volées. Les pillages sont des actes collectifs, les gens des communautés alentours y participent ou en profitent de manière communautaire. Pour mener l'enquête, les officiers de l'amirauté vont interroger les habitants des lieux voisins du naufrage (cf. carte ci-après). Les solidarités de ces communautés sont très fortes et essayer de mettre en place un système de délation est un travail sur le long terme. Beaucoup des habitants de Saint-Laurent interrogés disent ne pas

⁶⁵⁰ 3B6/17, 3B16/56, 3B23 et 1C1149.

avoir reconnu les auteurs des vols ; dans un village de moins de mille habitants⁶⁵¹ cela paraît peu probable.

FIGURE 44 VILLAGES DONT LES HABITANTS SONT CONCERNÉS PAR LES ACCUSATIONS DE VOLS DES AGRES DU CHEBEC NAUFRAGE SUR LA PLAGE DE SAINT-LAURENT EN DÉCEMBRE 1764. EXTRAIT DE LA CARTE DE CASSINI.



Cependant les langues finissent par se délier. Le premier habitant à donner des noms est le pagés⁶⁵² Honoré Forcade. Il déclare avoir vu des *"paisans pillioient et emportoient cequils pouvoient des provisions, vivres, ou autre chose malgré les défenses du capitaine en second"*. Il a également vu des coups de bâtons s'échanger lors du vol. Il va ensuite livrer vingt-sept noms à l'amirauté comme étant *"ceux quil se rappelle avoir vu sobstiner a ce pillage"*. La grande majorité est composée d'habitants de Saint-Laurent. Il cite cependant un habitant de Pia et un de Saint-Hyppolite. Il faut également souligner que la grande majorité des accusés par Honoré Forcade sont des pêcheurs. Est-il possible ici de déceler une rivalité entre gens de mer et gens de terre ? Les comptes pourraient-ils se régler à travers des dénonciations auprès des officiers de l'amirauté ? La jalousie motive-t-elle cet homme à parler ? Il ne peut y avoir que des questions sans réponses, les sources ne disent pas tout. On remarquera que beaucoup des hommes dénoncés par Honoré Forcade ont les mêmes noms de famille. Certains sont clairement cités à travers leurs apparentés, c'est le cas de *"Jacques*

⁶⁵¹ Saint-Laurent compte en 1751 huit-cent-quatre-vingt-seize habitants. Cf. Philippe Hercule, *op. cit.*

⁶⁵² Du latin pagus : paysan.

Habet père et fils". Ces pêcheurs, laboureurs, brassiers ou pagés, ont pillé en famille, entre amis ou entre voisins. Rien n'indique ce que l'amirauté a promis à Honoré Forcade en échange de sa délation. Il est cependant probable qu'il y ait eu une contrepartie à son témoignage. D'autres habitants de Saint-Laurent vont témoigner, les noms cités sont plus ou moins toujours les mêmes. On apprend également qu'une voile a été volée dans la nuit à l'aide d'une bourrique par des hommes de Saint-Laurent. Les officiers de l'amirauté ne tardent pas à faire le lien : beaucoup des hommes accusés ont participé au sauvement et à la mise en magasin des agrès du chebec. Ils se sont servis du sauvement comme d'un repérage.

Ces témoignages donnent lieu à des perquisitions et à des arrestations. Les accusés sont interrogés et réinterrogés derrière les barreaux. Cinquante-cinq habitants de Saint-Laurent, Pia et Saint-Hyppolite vont passer en jugement. Seulement une femme apparaît dans la liste des accusés, il est néanmoins fort probable que plusieurs autres femmes, filles, cousines, épouses ou mères, aient été impliquées. Peut-être n'ont-elles joué qu'un rôle pour cacher les objets et non pour les voler ? Le verdict tombe le 3 juin 1766 à l'auditoire des cours royales de Perpignan. Quarante-six des personnes accusées sont reconnues coupables⁶⁵³. Elles écotent cependant de peines différentes. "*Le nommé Badanou brassier habitant au lieu de S[ain]t hypolite, et le nommé L'artillé habitant du même lieu*" sont condamnés "*a etre bannis pour trois ans du district de la juridiction de l'amirauté de cette province*" et à une amende de trente livres chacun. Les peines sont importantes pour ces deux hommes identifiés comme étant les instigateurs de ces vols. Ils étaient, de plus, employés comme gardes sur les lieux du naufrage. Ils en ont ainsi profité pour cacher et voler une voile. Vingt-deux hommes sont condamnés à des amendes allant de six à vingt livres. Les vingt-deux autres personnes accusées seront seulement admonestées "*avec défences de récidiver sous de plus fortes peines*". Les quarante-six accusés seront "*condamnés aux dépenses communes du procès solidairement*". Les frais de justice, qui sont importants puisque l'enquête a duré seize mois, seront donc partagés et payés par les accusés. *L'ordonnance de la marine du mois d'août 1681* recommande pourtant, comme peine pour les pilleurs, la restitution au quadruple et des punitions corporelles⁶⁵⁴. Les peines sont donc relativement douces.

⁶⁵³ Trois ont été pris pour d'autres et six sont déchargés par manque de preuve.

⁶⁵⁴ Livre IV, titre IX, article 5.

Il est à noter qu'Honoré Forcade apparaît dans la liste des accusés. L'homme qui avait dénoncé ses voisins est finalement impliqué dans les vols. Il avait également oublié de mentionner Michel et Bernard Forcade comme suspect lors de sa déclaration. Les trois Forcade n'écoperont que d'un avertissement. Il est cependant intéressant de souligner que les liens sociaux entre les communautés littorales ont été, pour Honoré Forcade, moins forts que les liens familiaux. Il a pu livrer les hommes qui ont participé avec lui au vol mais il a tu sa participation et celle de ses frères ou de ses cousins. Les pouvoirs de l'amirauté ont donc des limites. Après des mois d'enquêtes ils auront peut-être réussi à briser les liens intracommunautaires mais pas intrafamiliaux.

Cette longue procédure, qui a donné lieu à des centaines d'écrits, donne à voir des liens qui se font et se défont entre les villages des bords de mer et les officiers de l'amirauté, mais également à l'intérieur même des communautés littorales. La peine sévère donnée aux instigateurs est, sans aucun doute, un exemple visant à avertir les autres habitants qui seraient tentés par le pillage d'épaves. Pour le reste des accusés, les peines sont plus impressionnantes par leur nombre que par leur sévérité. L'amirauté et les règles étatiques tentent, tant bien que mal, de s'imposer. Il est intéressant de noter que certains des accusés, pour leurs défenses, disent ne pas avoir eu connaissance qu'il était interdit de récupérer des choses sur un bateau naufragé. Cette défense, bien que probablement seulement stratégique, est révélatrice d'une assimilation lente, et parfois remise en cause, des règles de *l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681*. En mobilisant pendant un an-et-demi plusieurs communautés villageoises, l'intendance du Roussillon, et l'amirauté de Collioure, ces vols mettent en lumière les difficultés que les institutions étatiques ont à s'imposer face à des communautés littorales, leurs liens, et leurs pratiques ordinaires.

Ces voleurs ont été trop gourmands. Ils ont pris énormément d'objets sur la plage du naufrage, à l'intérieur même du bâtiment, dans le magasin, et se sont affichés publiquement en portant le fruit de leurs larcins. Ils se sont fait prendre après des mois d'enquêtes. Mais combien d'autres habitants des côtes, lors de naufrages antérieurs ou futurs, ont su être plus discrets ?

c. Une course à l'épave qui ne se pratique pas seulement lors des naufrages

Si les sources qui concernent les naufrages offrent la possibilité d'un coup de projecteur et l'abandon d'un regard surplombant sur le littoral et ses sociétés, elles ne sont pas les seules permettant de se pencher sur le rapport concret des hommes et des sociétés au territoire et à l'appropriation de ses ressources. S'ils sont particulièrement visibles lors des naufrages, les vols d'épaves et de débris sont une pratique du quotidien pour les habitants du littoral. Les vagues et les courants, déposent fréquemment des débris sur le rivage. Le jet en mer d'une cargaison, un mât cassé en route, une caisse qui passe par-dessus bord durant une tempête, ou bien un morceau de coque qui se brise contre un rocher, sont autant de fortunes de mer qui deviennent, pour les habitants des côtes, des trésors de terre. Le ramassage des débris après une tempête, sans être la norme, est une pratique courante. Il ne semble pas être perçu, par les communautés littorales, comme un délit mais plus comme un droit de trouvaille. Il est néanmoins fermement condamné par *l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681*.

FIGURE 45 ARTICLES CONCERNANTS LES PILLAGES ET LES ATTRIBUTIONS ILLEGALES DE DEBRIS. TITRE IX DU LIVRE IV DE L'ORDONNANCE DE LA MARINE DU MOIS D'AOÛT 1681.

Art. 19
<i>Enjoignons a tous ceux qui auront tiré du fond de la mer, ou trouvé sur les flots des effets procédant de jet, bris ou naufrage, de les mettre en sûreté, et, vingt-quatre heures après au plus tard, d'en faire déclaration aux officiers de l'amirauté dans le détroit de laquelle ils auront abordé, à peine d'être punis comme recéleurs.</i>
Art. 20
<i>Enjoignons aussi, sous les mêmes peines, à ceux qui auront trouvé sur les grèves et rivages de la mer quelques effets échoués ou jetés par le flot, de faire semblable déclaration dans pareil temps, soit que les effets soient du cru de la mer, ou qu'ils procèdent de bris, naufrages et échouements.</i>

Le ramassage de débris met en lumière une ressource littorale peu étudiée. Le débris, l'épave, peut, en effet, être appréhendé comme une offrande maritime aux habitants des côtes. Dans la logique du "don contre don", le bois d'une épave peut servir à réparer le toit de la maison d'une veuve dont l'époux, parti pêcher, a été pris par la mer un matin. La mer et les vents facilitent rarement les vies des hommes et des femmes habitant les côtes. Le vent abîme les cultures, transporte les maladies des marécages aux villages, fait entrer le froid dans les demeures, etc. Quant à la mer, c'est l'humidité qu'elle apporte, rendant

compliqué la conservation des aliments, faisant gonfler le bois dans les maisons, le feu devient alors difficile à allumer, le sel corrosif rend les terres moins fertiles, et les vagues alimentent les marécages insalubres. Sans parler des vies et des bateaux de pêche, disparus lorsque le vent et la mer s'allient. Alors, l'environnement doit bien à ses hommes et à ses femmes, quelques morceaux de bois échoués sur la plage.

Le ramassage de débris met en lumière une économie du recyclage. Rares sont les mâts échoués qui redeviendront des mâts. Cette économie circulaire générée par la mer, les vents, les courants et les vagues, est basée sur la transformation. Pierre Sansot parle des classes populaires comme étant des "gens de peu", il écrit, *"ils possèdent un don, celui du peu, comme d'autres ont le don du feu, de la poterie, des arts martiaux, des algorithmes"*⁶⁵⁵. Sans parler de classes populaires au XVIII^e siècle, l'expression *"les gens de peu"* semble parfaitement convenir aux communautés villageoises du littoral roussillonnais. Faire beaucoup avec peu. Une voile de tartane peut alors habiller tout un village. Des débris déposés par la mer après une tempête deviennent de véritables trésors. Il est difficile de parler de pillages ou de vols dans ces conditions. Si lors d'un naufrage le propriétaire ou le capitaine du bâtiment sont connus, lorsque la mer dépose des débris sur ses côtes il n'en est rien. Il est alors plus juste de parler, dans ces cas, de ramassage de débris.

Pour illustrer ces propos, des cotes de la série 3B, semblent intéressantes. Le fond de l'amirauté de Collioure n'a jamais été étudié sous cet angle. La première liasse choisie est la 3B16/5. Comptant 34 folios, elle permet d'appréhender plusieurs aspects de cette économie circulaire révélatrice des pratiques littorales. Le premier document est une lettre du procureur du roi rédigée le 24 mai 1743 :

⁶⁵⁵ Pierre Sansot, *Les gens de peu*, Paris, France, PUF, 2009, 223 p., p. 7

TABLEAU 27 EXTRAIT DE L'ORDONNANCE DU PROCUREUR DU ROI DE L'AMIRAUTÉ DE COLLIOURE CONTRE GASPARD FERRER ET FRANÇOIS CAMO. COTE 3B16/5 AUX AD66.

"Nous, le procureur du roi au présent siège a eu avis qu'en 1739 Gaspar Ferrer pêcheur du lieu de Saint Laurent de la Salanque et François Camo pagès du même lieu retirèrent du bord de la mer un mât et se l'on approprié, sans le dénoncer au greffe du siège de l'amirauté Ils l'ont coupé en deux et en ont pris chacun la portion. Et comme cet effet n'a pas été réclamé et que selon l'art. 26 du livre 4 de l'ordonnance de la marine du moi d'août 1681, les effets échoués ou trouvés sur le rivage de la mer et non réclamés doivent être partagés entre le roy et l'amiral, les frais de sauvemens ou de la justice préalablement pris sur le jour."

Dans la suite de la lettre, le procureur explique que les deux hommes doivent remettre le mât au commissaire solvable pour qu'il le mette ensuite en vente aux enchères. On peut lire ensuite une deuxième missive écrite, cette fois, par Joseph Balanda-Sicart "Conseiller du roy juge au siège du baillage de Perpignan conseiller assesseur au siège de l'amirauté de Collioure y faisant les fonctions de lieutenant". Dans ce courrier il accuse réception de la réquisition du procureur du roi et ordonne aux deux hommes cités de remettre le mât à "l'officier chargé de la commission des pièces du mât". La liasse contient ensuite le rapport détaillé dudit officier. Antoine Arnaud, sergent royal au siège de la viguerie de Roussillon et Vallespir résident dans la paroisse de la Réal, est donc envoyé, le 9 Novembre 1743, à Saint-Laurent. Il s'y "transporte exprès", cette distance fait 18km à vol d'oiseau. Une fois arrivé il se rend directement aux domiciles des deux hommes, donne l'ordonnance et signifie sa présence. C'est François Camo qui gardait les deux bouts de mât. Il les rend au sergent. Dans le même jour "on fait savoir au public que le 12 du mois de Novembre il sera procédé à la vente de deux mâts de bâtiment que la mer jette sur la plage". Pour cela le sergent fait appel à un crieur professionnel, Joseph Ortosol, et laisse une copie de la déclaration sur la place du village. La vente commence donc le 12, à sept heures du matin, elle dure jusqu'à onze heures. Jean-Pierre Ferrer remporte la vente. Il reverse au sergent huit livres pour le plus petit morceau du mât et vingt-et-une livres pour le plus grand. Il faut maintenant enlever tous les frais des vingt-neuf livres rapportées par la vente. Le total des frais s'élève à vingt-trois livres et dix sous, il recouvre les frais de sauvement, pour déplacer les mâts, les frais d'ordonnances, de justice, d'enregistrements, les voyages du

sergent et le salaire du crieur. L'amirauté et le roi n'ont plus qu'à se partager les cinq livres et dix sols restants. Cette procédure a néanmoins valeur d'exemple, rappelant aux habitants des côtes que les vols de ce qui revient de droit à l'amirauté ne peuvent pas être commis impunément. Il faut, de plus, noter qu'aucune sanction ne semble être prise à l'encontre de François Camo qui cachait ce mât depuis des années.

Cette procédure est l'exemple d'une économie littorale complexe, procédurière, et qui mobilise un certain nombre d'acteurs des communautés roussillonnaises. Si les gains pour l'amirauté et le roi sont minimes, cette démarche qui s'étend de mai à novembre 1743, a réinjecté, dans l'économie du bord de mer, plus de vingt-trois livres pour un simple mât de bateau. Cependant il faut également souligner un autre élément qui apparaît clairement dans cette liasse : la valeur du bois. Le mât en question représente un enjeu pour les habitants de Saint-Laurent, tant pour l'acquisiteur pendant la vente aux enchères que pour le paysan et le pêcheur qui s'en était emparé en 1739. Il y a peu de bois sur le littoral roussillonnais et cette denrée vient souvent à manquer. Pour construire ou se chauffer, le bois est une nécessité au XVIII^e siècle, ce mât déposé par la mer en 1739 apparaît donc comme une véritable aubaine⁶⁵⁶.

La suite de cette liasse, également très riche, nous fait faire un saut dans le temps. Nous revenons en 1739, bien avant la vente aux enchères, quand les deux hommes ramassent le mât sur la plage de Saint-Laurent. Cette nouvelle procédure oppose François Camo, pagès, à Gaspard Ferrer, pêcheur. Celle-ci occupe plus d'une dizaine de folios. Le premier document est une lettre de François Camo adressée le 7 juin 1739 au juge de Saint-Laurent (cf. encadré ci-après).

⁶⁵⁶ La question du bois sur le littoral roussillonnais n'a jamais étudié, néanmoins, Michel Brunet met en évidence les difficultés de gestion de la forêt dans la province du Roussillon au XVIII^e siècle. La mauvaise répartition entre l'usage domestique et l'exploitation seigneuriale. Le bois ne manque pas, il est mal réparti. Cependant, cette affirmation vaut pour les communautés et les seigneurs du Capcir, du Conflent et de la Cerdagne. La plaine roussillonnaise, et plus encore son littoral, souffrent d'un manque de bois. Michel Brunet, "La gestion de la forêt dans la province du Roussillon au XVIII^e siècle" in RESOPYR. Congrès et Centre de recherches historiques sur les sociétés méditerranéennes, *Les ressources naturelles des Pyrénées du Moyen âge à l'époque moderne: exploitation, gestion, appropriation : actes du Congrès international RESOPYR 1, Font-Romeu, 8-9-10 novembre 2002*, éd. Aymat Catafau, Perpignan, France, Presses universitaires de Perpignan, 2005, 543 p.

TABLEAU 28 EXTRAIT D'UNE LETTRE DE FRANÇOIS CAMO S'ADRESSANT AU JUGE DE L'AMIRAUTÉ DE COLLIOURE. COTE 3B16/5 AUX AD66.

"Supplie humblement Francois Camo brassier au lieu de Saint Laurent que Gaspard Ferrer pêcheur de S[ain]t Laurent la associée pour la moitié a la vente du bois que la mer jette en terre à la plage de st Laurent et il luy a payé le prix. Jusqu'ici ils ont partagé le bois que les eaux ont porté au bord de la mer et a présent le dit Ferrer a emporté chez lui un mât qu'il veut vendre dont il ne veut pas faire part au suppléant qui vaut 25 livres. "

François Camo demande ensuite à Gaspard Ferrer de lui rendre sa partie du mât ou de le rembourser. Le 11 Septembre 1739 Gaspard Ferrer est assigné au tribunal de Perpignan mais ne s'y présente pas. Le 16 Décembre, le sergent Arnaud de la Réal se déplace en personne pour donner l'assignation à comparaître au domicile de l'accusé. Cependant le 1^{er} février 1740, le jour de son assignation, Gaspard Ferrer, une nouvelle fois, ne se présente pas. L'extrait du greffe de l'amirauté de Collioure indiquant l'absence du pêcheur est le dernier document de cette liasse. La machine judiciaire semble donc s'enrayer à ce moment de la procédure. Cependant on peut remarquer que c'est chez François Camo que le sergent va, en 1743, chercher les deux bouts de mâts. L'histoire de ces morceaux de bois, pendant les trois ans qui séparent les deux procédures, reste un mystère. On peut supposer que Gaspard Ferrer s'est décidé à rendre son dû à Camo et que ce dernier lui a demandé de lui donner les deux bouts en dédommagement. L'hypothèse du rachat par Camo du mât en entier n'est pas non plus à écarter. Ou peut-être y a-t-il eu une suite à la procédure judiciaire qui ne nous est pas parvenue.

Cette deuxième procédure, qui en réalité est chronologiquement la première, donne un nouveau regard sur cette économie de l'épave. En effet dans la lettre que François Camo adresse au Juge de Saint-Laurent, il est clairement dit que les deux accusés étaient des associés. L'intérêt de cette association est le bois ramassé sur la plage. Ce qui prouve que cette matière est convoitée. De plus, le fait que ce litige ne se règle pas à l'amiable mais remonte jusqu'à la cour de Perpignan est un autre indice qui laisse croire que les affaires ayant trait au bois sont importantes.

L'originalité de cette dernière procédure est sans doute qu'elle traite d'un litige autour d'une affaire qui est, en elle-même, illégale. A aucun moment l'appropriation, par François Camo et Gaspard Ferrer, de ce débris laissé par la mer sur la plage, n'est remise en question. Le droit de trouvaille semble être accepté. Il faudra attendre quatre ans, pour qu'une deuxième procédure vienne rappeler à l'ordre ces habitants de Saint-Laurent. Le ramassage de débris sur les plages roussillonnaises n'était donc pas puni systématiquement comme le requiert *l'Ordonnance de la marine*. Cette pratique quotidienne des hommes de la côte semble être acceptée, lors de la première procédure en 1739, y compris par les autorités.

Les procédures judiciaires, les rapports d'autorités, l'argent brassé, le bois et ses usages, ainsi que les sociabilités communautaires, sont autant de phénomènes présents dans une seule liasse. L'histoire de ce mât s'étale sur près de quatre années, et c'est plus d'une dizaine de noms qui apparaissent dans cette liasse, sans compter les autres dizaines de personnes, qui ne sont pas mentionnées par écrit, mais qui ont été concernées par ces deux affaires. On voit, à travers l'étude de ces deux procédures liées, toute une société autour de la mer qui se constitue, se recompose, crée des alliances, les défait, et fait intervenir des pouvoirs extérieurs. L'étude des pratiques des gens du bord de mer, telles que celles de la revente et de la réutilisation des épaves, permet de comprendre les particularités de ces sociétés littorales.

Habiter et vivre le littoral roussillonnais au XVIII^e siècle signifie aussi ramasser des épaves, des débris, et des cargaisons jetées à la mer, les dissimuler, les réutiliser et les revendre. Si l'environnement fait subir de nombreux désagrément aux habitants des côtes, il permet, avec ses offrandes, la création d'une économie circulaire, où les débris, témoins des tempêtes passées, retrouvent une utilité.

Comme cela a pu être démontré par la procédure en 1939, lors du litige entre Gaspard Ferrer et François Camo, tous deux habitants de Canet et ramasseurs d'un mât sur la plage, personne ne remet en question leur possession de ce débris. Les habitants des villages côtiers ramassent et s'attribuent les débris offerts par la mer.

Un second exemple peut être évoqué. Celui de l'affaire qui se trouve dans la cote 3B16/6 des AD66. Il s'agit d'une vente aux enchères de savon "*que la mer avait jetté sur la plage*". Ce savon échoue en 1738 sur les plages de Saint-Laurent. Il est à ce moment-là

récupéré par la brigade ambulante des fermes et gabères de France. Mais *"quelques particuliers avoient ramassé"* une partie de ce savon. Ces particuliers ont commis ce ramassage *"sans le déclarer au greffe de la viguerie qui faisoit alors une partie des fonctions de l'amirauté à cause qu'il n'y avoit point d'officiers nommés pour ce faire"*. En 1743, Joseph Balanda-Sicart, le procureur du roi à l'amirauté de Collioure, entend parler de cette affaire. Il réclame alors que le savon soit rendu à l'amirauté : *"il a esté remis entre les mains de votre greffier soixante-seize petits pains ou morceaux de savon fort sec"*. Dans cette liasse, rien n'indique la quantité de savon qui avait été retrouvée sur la plage. Impossible d'établir le pourcentage de savon que l'amirauté a réussi à récupérer. Une grande partie du savon a également dû être utilisée en quatre ans. La source ne permet pas non plus de savoir si l'amirauté a mené une enquête et effectué des perquisitions. Quoiqu'il en soit, une vente est organisée. Celle-ci *"ne produit que la somme de"* cinquante-quatre livres dix-huit sols et neuf deniers. En y retirant les dépenses faites en frais de justice il ne restera que douze livres quatre sols et sept deniers. Là encore, l'argent ne semble pas être le motif principal de cette vente. Pourrait-on y voir une amirauté qui tente de recadrer des communautés littorales qui ont tendance à s'approprier trop facilement les cadeaux que la mer dépose sur les rivages ? Encore une fois, cela semble probable.

Il faut cependant souligner que lors de ces deux procédures, les objets repris aux locaux sont mis en vente. Ils sont donc réinjectés dans les communautés littorales. La vente d'épave échouée est fréquente sur le littoral roussillonnais (cf. tableau ci-après). Sur les dix-sept ventes entre 1740 et 1790, recensées dans la série 3B, quatorze concernent des objets composés de bois. Dans la cote 3B16/11 il est clairement expliqué que le *"vieil esquif"* mit en vente ne pourra pas être utilisé en tant que tel, *"il n'est bon qu'à faire du bois"*. Le bois emmené par la mer semble donc être une ressource précieuse. Sa mise en vente aux enchères permet aux habitants de s'approvisionner afin de se chauffer, de construire ou de réparer. Le recyclage des mâts et des bouts de barques échoués semble faire partie intégrante du quotidien des sociétés littorales. Cette économie circulaire du bois démontre l'importance et la rareté de cette ressource sur les côtes roussillonnaises.

TABLEAU 29 VENTES AUX ENCHERES D'OBJETS DEPOSES PAR LA MER SUR LES RIVAGES ROUSSILLONNAIS ENTRE 1740 ET 1790.

COTE	OBJET DE LA VENTE	LIEU DE LA DECOUVERTE
3B16/5	MAT	SAINT-LAURENT
3B16/6	SAVON	SAINT-LAURENT
3B16/7	2 POUTRES	SAINT-CYPRIEN
3B16/9	2 BRIS DE MAT	SAINT-CYPRIEN
3B16/10	3 PIECES DE BARQUE (VIEUX BOIS)	SAINT-LAURENT
3B16/11	VIEIL ESQUIF	TREUILLES
3B16/33	DIVERSES PIECES DE BOIS	SAINT-LAURENT
3B16/44	PETIT ESQUIF	EN MER
3B16/51	POUTRE ET MORCEAUX DE CHEBEC	EN MER
3B16/69	VERGUES	SUR LA COTE
3B16/73	POUTRES ET CHALoupES	SAINT-LAURENT
3B16/78	CANOT ET CANON	CANET
3B16/80	CHAUDRON DE CUIVRE	SAINT-LAURENT
3B16/84	CANOT	SAINT-LAURENT
3B16/95	SAVON	SAINT-LAURENT
3B16/101	SAVON/CUIR/PIECE DE BOIS/COFFRE	SAINT/LAURENT
3B16/102	POUTRES	PORT-VENDRES / COLLIOURE

Conclusion

Les naufrages imposent, ou permettent, la mise en place de multiples embryons d'administration. Les tentatives nouvelles de domination de l'état sur des territoires complexes tels que les littoraux, obligent la mise en place de nouvelles techniques de santé, de police, de droit et d'économie. L'état se construit par le contrôle de ces marges à travers les administrations telles que les amirautés provinciales ou les intendances. Les naufrages sur les côtes roussillonnaises donnent donc à voir ces tentatives de dominations. Mais en plus de mettre en scène les autorités étatiques, les sources qui concernent ces accidents, montrent des communautés littorales et les liens sociaux qui se font et se défont, entre mécanisme d'entraide et délation. Le sauvetage des hommes et leur accueil, tout comme le sauvement des marchandises, des agrès et bâtiments eux-mêmes, mobilisent des communautés entières, dans une lutte contre le temps qu'il fait et le temps qui passe.

L'économie de l'épave, participe à la création de liens communaux et intercommunaux. Mais les sources sur ces sujets sont peu bavardes et cette forme

d'économie n'apparaît que lorsqu'elle fait l'objet d'une procédure judiciaire. L'essentiel échappe ici à l'historien. Comme l'explique Madeleine Ferrières dans son article sur les friperies avignonaises *"on ne peut voir la face cachée de l'économie fripière que par le petit bout de la lorgnette, à l'occasion des faits divers, de plaintes en justice, elle ne laisse soupçonner son ampleur qu'au moment où on veut lui substituer un circuit contrôlé, encadré. C'est la tentative avortée d'établir une économie qui, par réfraction, démontre la solidité de l'économie occulte."*⁶⁵⁷. L'économie de l'épave, tout comme l'économie fripière, est une économie de l'ombre, clandestine et illégale. Néanmoins, ce droit de trouvaille, qui fait partie du quotidien des habitants du bord de mer, semble être accepté et toléré par les autorités, qui ne répriment les ramassages que de temps en temps de manière exemplaire. Cette pratique participe à la création d'une culture du rivage, une culture du littoral, visant à s'en approprier ses ressources. Les communautés se saisissent de ce que cette "mer dévoreuse" veut bien leur rendre. Pourrait-on parler d'une forme de justice environnementale ? Les quelques morceaux de bois, ou les cargaisons, échoués sur les côtes roussillonnaises valent-ils les hommes et les bâtiments pris par les tempêtes à ses sociétés littorales ? La justice est parfois inégale.

⁶⁵⁷ Madeleine FERRIERES, "Le circuit de la Fibre à Avignon" in Centre d'histoire moderne et contemporaine de l'Europe méditerranéenne et de ses périphéries, *De la fibre à la fripe: le textile dans la France méridionale et l'Europe méditerranéenne (XVIIe-XXe siècles) : actes du colloque du 21 et du 22 mars 1997*, éd. Geneviève Gavignaud-Fontaine, Henri Michel et Élie Pélaquier, Montpellier, France, Université Paul Valéry, 1998, 545 p., p. 481.

Conclusion générale

L'étude des naufrages le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790 pourraient être jugée anecdotique. Mais, un seul atome peut révéler des structures physiques bien plus grandes. Cet essai d'étude des naufrages permet la mise en lumière de structures complexes relevant tant de l'histoire environnementale, économique, politique que sociale. Le naufrage permet le passage de la nano à la macro échelle, de l'événement accidentel aux mécanismes structurants. Cette histoire, qui interroge et qui croise, n'est possible que par l'accident. Si l'approche de ce sujet était un essai d'histoire sociale et environnementale, l'étude des naufrages enrichit finalement une forme d'histoire globale. Le naufrage est fait de rencontres : la rencontre entre le temps des hommes et celui de l'environnement, entre des hommes venus d'ailleurs et des habitants du littoral, la rencontre entre des administrations, des populations et des gens de mer. Sur cette voie de passage, la tempête traverse les frontières ; elle permet à l'historien d'en faire de même. L'histoire des naufrages est à la croisée des courants et des disciplines.

Cet essai se construit donc autour de l'événement accidentel, imprévu et incontrôlable, qu'est le naufrage côtier. Ce n'est pas, dans cette étude, l'historien qui fabrique l'événement mais bel et bien les mises en récit qui en sont faites à différentes échelles. Le naufrage est d'abord décrit par les capitaines et leurs équipages lors des déclarations de capitaines, il est ensuite transformé en fait juridique et administratif par les officiers de l'amirauté de Collioure qui produisent alors des écrits. A une troisième échelle, il est mis en récit de manière orale par les habitants du littoral. Témoins directs ou indirects des fortunes de mer, les sociétés littorales construisent des représentations collectives autour de cet événement qui les touche directement. En effet, les naufrages sont des événements accidentels mais structurants. A de multiples niveaux ils influencent les actions et les réactions des communautés littorales qui se construisent avec et autour des fortunes de mer, tout comme elles se construisent avec et autour de l'environnement. Mais les naufrages, et les craintes qu'ils génèrent, influencent également les gens de mer et leur manière de naviguer et d'appréhender la Méditerranée et ses changements de temps intempestifs. Le naufrage a également un effet structurant sur les autorités et les lois puisqu'il est un objet administratif et juridique. Ainsi, trois échelles de mise en récit de

l'événement, par les acteurs eux-mêmes, se superposent et se croisent. Ce mémoire n'est qu'une quatrième mise en récit des naufrages, révélant, une fois de plus, leur caractère structurant.

"Je continue bien sûr de penser comme Fernand Braudel (interview dans Le Monde du 14 décembre 1979) que le simple «fait divers», qui n'a rien de singulier et qui se produit sans faire de bruit, «peut être l'indicateur d'une réalité longue et quelque fois, merveilleusement, d'une structure», et qu'il importe par conséquent de le traquer."⁶⁵⁸

Les conclusions de cet essai sont multiples. La première est sans doute la remise en question de la grande dépression que rencontrerait la Méditerranée à partir du XVII^e siècle. Cette grande thèse du basculement de l'économie de la Méditerranée vers l'Atlantique semble être à nuancer. Les nombreux bâtiments ayant leur port d'attache en Atlantique ou dans les mers d'Europe du nord-ouest, qui naufragent le long des côtes, témoignent d'un réinvestissement, au XVIII^e siècle, de la mer Méditerranée. Comme un échantillon, certes imparfait, cette quarantaine de bâtiments venus échouer, s'ensabler ou se fracasser en Roussillon, rend visible un trafic rarement mentionné lorsque le trafic maritime méditerranéen est évoqué. Ce trafic est plus complexe que ce que veulent bien nous laisser voir les registres portuaires ; il ne semble pas se limiter au cabotage. Le long cours est pratiqué par des gens de mer venants des eaux Atlantique et de l'Europe du nord-ouest et il semble relativement présent en Méditerranée. Cette mer, à travers son trafic maritime et son commerce, participe donc à l'économie-monde européenne⁶⁵⁹. Cette montée en généralité n'est possible qu'en passant par une micro échelle, qu'en étudiant l'anecdotique que sont les naufrages survenus le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790.

L'appropriation de cette mer par des navigants venus de l'Atlantique ou des mers du nord-ouest de l'Europe, en plus de mettre à jour une navigation méditerranéenne plus variée que le seul cabotage, révèle des vulnérabilités. Ces navigants, généralement peu habitués à la mer Méditerranée, présentent des faiblesses propres mises en lumière par le nombre important de bâtiments naufragés. La géomorphologie des côtes méditerranéennes est particulière et variable ; les côtes sableuses et rocheuses du littoral roussillonnais en sont

⁶⁵⁸ Georges Duby, *Le dimanche de Bouvines: 27 juillet 1214*, Paris, France, Gallimard, 1994, 367; 16 p., p.9.

⁶⁵⁹ Immanuel Maurice Wallerstein, *Le mercantilisme et la consolidation de l'économie-monde européenne: 1600-1750*, trad. Claude François Markovits, Paris, France, Flammarion, 1984, 503 p.

le parfait exemple. Le temps qu'il fait peut y être très violent et changeant ; il constitue la première cause de naufrage. Les naufrages peuvent alors se transformer en véritable lutte contre l'environnement, pouvant durer des heures et des jours. Le vent, qui est pourtant une nécessité pour la navigation à voile, peut rapidement devenir redoutable. Néanmoins, si les tempêtes sont les principales accusées lors des déclarations de naufrage, il ne faut pas oublier que ceux-ci résultent d'un processus cumulatif impliquant également les défaillances matérielles et les erreurs humaines. La forte vulnérabilité des bâtiments venus des eaux atlantiques et de l'Europe du nord-ouest révèle, en négatif, l'importance de l'expérience. La nécessité de la pratique de la navigation en Méditerranée est également soulignée par la faiblesse des guides et des cartes qui concernent, au XVIII^e siècle, la Méditerranée. Les erreurs qui s'y trouvent sont révélatrices du regard biaisé que peut porter le pouvoir central sur ses provinces les plus éloignées. La transmission orale et les savoirs tacites apparaissent donc comme de véritables armes contre les naufrages. Maîtriser la navigation dans cette mer passe par l'expérience de ses côtes, de sa météorologie et des changements de temps pouvant être rapides et violents. Valable pour les navigants ne venant pas de la Méditerranée, cela peut également s'appliquer aux hommes, aux femmes et aux enfants qui ont peu d'expérience de la navigation en général. Se pencher sur le profil des personnes qui perdent la vie au cours des naufrages étudiés, permet la mise en évidence d'une vulnérabilité particulièrement élevée chez les passagers et les mousses. Fragilité, inexpérience du naufrage et mauvaise maîtrise de la nage l'expliquent. Mis en lumière par les naufrages, les différents degrés de vulnérabilité face à l'environnement révèlent l'importance de l'expérience.

Mais les tempêtes, et les naufrages qu'elles provoquent, permettent également l'étude de la gestion et de la domination des marges par l'Etat central. Les sources qui ont été étudiées pour cet essai ont d'abord été appréhendées à travers leur aspect politique. L'amirauté de Collioure et les écrits qu'elle émet, concernant les naufrages qui ont lieu sous sa juridiction, révèlent des tentatives de dominations. La gestion des naufrages côtiers roussillonnais révèle les deux caractères particuliers de ce territoire : un espace littoral et un espace frontalier. Les naufrages sont des objets à enjeux qui vont devenir juridiques et donner lieu à la création de missions pour plusieurs administrations royales provinciales. A

travers cela, l'état cherche à réduire les particularités provinciales et s'inscrit dans un mouvement d'uniformisation du Royaume pour en faire un espace cohérent.

Par effet de miroir, les fortunes de mer mettent également en lumière l'imperméabilité des sociétés littorales roussillonnaises et les difficultés que rencontre l'état central à s'imposer et à réduire les marges de son royaume. En effet, l'étude des naufrages permet une histoire sociale des littoraux. Les tentatives de dominations des marges par les pouvoirs royaux, qui passent en partie par la gestion des naufrages, se heurtent aux habitants du littoral et à leurs pratiques socio-spatiales. Formant de véritables communautés villageoises, et inter-villageoises, ils agissent ensemble et leurs liens, sans être indestructibles, sont difficiles à rompre par les officiers de l'amirauté de Collioure.

Ces solidarités, propres aux villages littoraux, s'appliquent également aux gens de mer. Si l'entraide entre navigants est très importante lors des naufrages, de nombreux habitants des littoraux n'hésitent pas à mettre leur vie en danger pour porter secours aux gens de mer en péril. Les rencontres et les échanges entre ces navigants, arrivés sur les côtes roussillonnaises accidentellement, et les habitants des littoraux, ne sont que très peu décrites dans les sources. Néanmoins, elles ne sont possibles qu'à travers l'action des tempêtes. L'environnement s'avère, ici, plus fort que les frontières humaines.

Outre des rencontres avec des hommes ayant des cultures, des pratiques et des langues différentes, l'accueil de ces gens de mer venant parfois de très loin, et pouvant rester sur le sol de la Province parfois plusieurs mois, impacte profondément l'économie de ces sociétés. Il fallait nourrir et héberger ces hommes pouvant être parfois des centaines. Le boucher, le boulanger et le tailleur, augmentent leurs chiffres d'affaires. Une seule tempête peut ainsi faire marcher l'économie locale pendant plusieurs mois. Il faut ajouter à cela les journaliers qui sont employés sur les chantiers de sauvement et qui, grâce à cela, passe des saisons hivernales un peu moins rudes. De plus, les ventes aux enchères des cargaisons, agrès, et débris participent également à la modification de l'économie locale. Si le profit des ventes revient généralement aux hommes à titres, obéissant ainsi aux hiérarchies sociales, il arrive également que certaines ventes puissent être particulièrement bénéfiques aux paysans des communautés littorales. Les naufrages, événements accidentels provoqués par des tempêtes, peuvent rapporter. Pour autant, ils n'enrichissent pas tous les hommes de la

même manière. La justice environnementale est parfois très proche de la justice sociale de l'Ancien Régime. L'environnement n'efface pas les hiérarchies sociales. Ainsi, le ramassage de débris et, moins fréquemment, le pillage d'épaves, sont des pratiques littorales permettant aux habitants des bords de mer de s'approprier ce que la mer amène sur leurs plages et, ainsi, de défier les interdits royaux et les institutions chargés de les faire appliquer.

Le naufrage, en tant qu'événement, met en lumière le dialogue permanent, pouvant être violent, cordial et parfois constructif, entre les sociétés et l'environnement. Dans une étude sur les fortunes de mer, éclipser un de ces deux facteurs semblait peu judicieux. Le naufrage est un sujet historique tant social qu'environnemental. Si l'environnement est présent à différents temps du naufrage, il n'est pas l'unique objet de ce mémoire. Il aura cependant permis d'interroger les naufrages sous un autre angle, celui des actants, tout en éclairant ses aspects politiques, économiques et sociaux. Cette manière de penser, de faire et d'écrire l'histoire est en construction ; sa définition n'est pas encore figée.

Dans une perspective nouvelle, un travail quantitatif de recherche alliant climatologie, géomorphologie et histoire serait intéressant à construire autour des naufrages. Il serait alors possible d'appréhender les naufrages comme des indicateurs météorologiques afin d'analyser la récurrence des tempêtes et les croiser avec, par exemple, des résultats d'analyses de carottes sédimentaires. Une base des naufrages côtiers ayant eu lieu sur les côtes du Languedoc et du Roussillon, entre le XVIII^e et le XIX^e siècle pourrait être utile à bien des égards. En plus d'interroger les tempêtes extrêmes pendant, au sortir, et après le Petit Age Glaciaire, elle pourrait ouvrir le champ à des études d'histoire technique sur les évolutions des vulnérabilités des bâtiments traversant, à cette période, de grandes avancées techniques, et permettrait également un travail sur l'évolution du trait de côte. Une base, la plus complète possible, pourrait donc être utile aux géographes, aux climatologues, aux archéologues mais aussi aux historiens.

Drames humains et économiques, les naufrages revêtent aujourd'hui une nouvelle dimension, celle de drames écologiques. Les tonnes de fioul, se trouvant dans les réservoirs des bâtiments qui naufragent, polluent de manière incontrôlable les fonds marins, détruisent la faune et la flore, et les côtes doivent parfois faire face à des arrivées massives de nappes d'hydrocarbures. Les naufrages actuels, synonyme de catastrophes écologiques

majeures et totalement incontrôlables, et leur médiatisation, participent à une nouvelle forme de mise en récit de cet événement accidentel. Plus de deux siècles se sont écoulés depuis les déclarations de naufrage des capitaines devant les officiers de l'amirauté de Collioure, néanmoins, le fracas ou la perte d'un bâtiment ont encore une dimension sociale, politique, économique, et, plus que jamais, humaine, environnementale et écologique.

Annexes

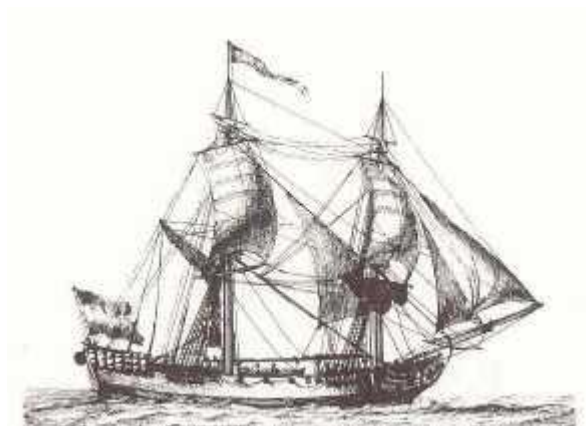
Planche des bâtiments rencontrés dans cette étude⁶⁶⁰



Galiote⁶⁶¹



Pinque⁶⁶²



Senau⁶⁶³



Tartane⁶⁶⁴

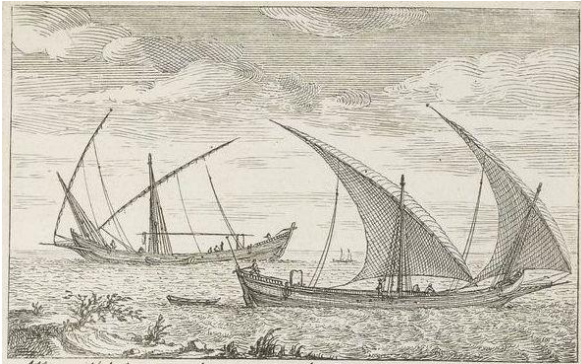
⁶⁶⁰ Ces gravures ne donnent qu'un ordre d'idée puisque, comme nous l'avons déjà dit, les appellations et les méthodes de constructions variées selon les côtes et les années.

⁶⁶¹ Galiote hollandaise. Dupiney de Vorepierre, *Dictionnaire français illustré et Encyclopédie universelle*, 1858.

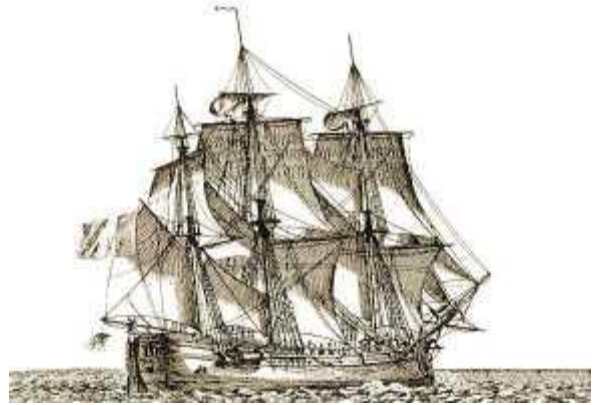
⁶⁶² *Pinque hollandaise* par G. Groenewegen Verscheide soorten van Hollandse Vaartuigen, geteekent en gesneden door G. Groenewegen, Rotterdam – 1789.

⁶⁶³ Senau hollandais dessiné et gravé par G. Groenewegen. (1789).

⁶⁶⁴ Gravure d'une tartane, 1882.



Allège⁶⁶⁵



Flûte⁶⁶⁶



Brigantin⁶⁶⁷

⁶⁶⁵ Allège d'Arles pour le transport des bois et autres marchandises sur les côtes de Provence et Languedoc. Recueil de veues de tous les différens bastimens de la Mer Méditerranée et de l'Océan, avec leurs noms et usages, par P.J. Gueroult du Pas, Inspecteur des Ponts et Chaussées, Paris 1710.

⁶⁶⁶ *Flûte hollandaise, au plus près du vent, les amures à tribord.*

(Planche VIII de Baugean, Collection de toutes les espèces de bâtimens de guerre et de bâtimens marchands, Paris, 1814.)

⁶⁶⁷ Le Brigantin Experiment of Newburyport, construit à Amesbury en 1803.

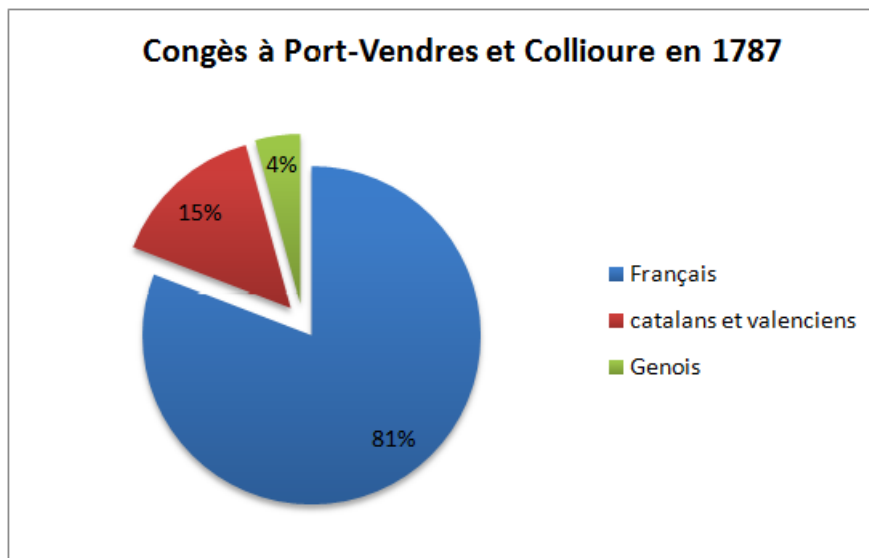
TABLEAU 30 ORIGINES DES RELACHES A PORT VENDRES ENTRE 1752 ET 1757⁶⁶⁸

ANNEE	ORIGINES	NB
1752	COTES CATALOGNE/VALENCE	255
1753	COTES CATALOGNE/VALENCE	202
1754	COTES CATALOGNE/VALENCE	269
1755	COTES CATALOGNE/VALENCE	200
1756	COTES CATALOGNE/VALENCE	280
1757	COTES CATALOGNE/VALENCE	276
TOTAL		1482
1752	GENES	3
1753	GENES	8
1754	GENES	12
1755	GENES	7
1756	GENES	8
1757	GENES	13
TOTAL		51
1752	GIBRALTAR	1
TOTAL		1
1752	LANGUEDOC/PROVENCE/ROUSSILLON	24
1753	LANGUEDOC/PROVENCE/ROUSSILLON	44
1754	LANGUEDOC/PROVENCE/ROUSSILLON	49
1755	LANGUEDOC/PROVENCE/ROUSSILLON	25
1756	LANGUEDOC/PROVENCE/ROUSSILLON	52
1757	LANGUEDOC/PROVENCE/ROUSSILLON	51
1757	LANGUEDOC/PROVENCE/ROUSSILLON	2
TOTAL		247
1752	MAJORQUE	7
1753	MAJORQUE	8
1754	MAJORQUE	1
1755	MAJORQUE	3
1756	MAJORQUE	11
1757	MAJORQUE	13
TOTAL		43
1752	MALTE	12
1753	MALTE	3
1754	MALTE	3
1755	MALTE	4
1756	MALTE	10
1757	MALTE	17
TOTAL		49
1754	NAPLES	2
1755	NAPLES	3
1756	NAPLES	7

⁶⁶⁸ 3B6 aux AD66

1757	NAPLES	4
TOTAL		16
1754	ROMES	1
1755	ROMES	1
1756	ROMES	1
1757	ROMES	3
TOTAL		6
	TOTAL GENERAL	1895

FIGURE 46 CONGES A PORT- VENDRES ET COLLIOURE EN 1787⁶⁶⁹



⁶⁶⁹ Données issues de la base de données NAVIGOCORPUS.

TABLEAU 31 TYPES DE BATIMENTS SORTANT DE PORT-VENDRES EN 1787. SOURCE NAVIGOCORPUS

PAVILLON	TYPE DE NAVIRE	TONNAGE MOYEN	TONNAGE LE PLUS ELEVE	TONNAGE LE PLUS FAIBLE	NB DE SORTIES EN 1787
GENES	Pinque	64	180	30	11
ESPAGNE	Bateau	3,7	12	3	21
ESPAGNE	Brigantin	45			1
ESPAGNE	Canari	14	22	6	11
ESPAGNE	Charek				1
ESPAGNE	Pinque	31	60	16	4
ESPAGNE	Tartanne	20			1
FRANCE	Bateau	4,7	60	3	80
FRANCE	Brigantin	139	230	30	20
FRANCE	Canari	6			1
FRANCE	Corvette	220			1
FRANCE	Navire	220			1
FRANCE	Pinque	102	160	20	11
FRANCE	Polacre	147	206	20	6
FRANCE	Senant	180	200	160	2
FRANCE	Tartane	59	100	6	79
FRANCE	Vaisseau	267	300	200	3

FIGURE 47 CONGES POUR CANET ET SAINT-LAURENT EN 1787. DONNEES EXTRAITES DE NAVIGUOCORPUS

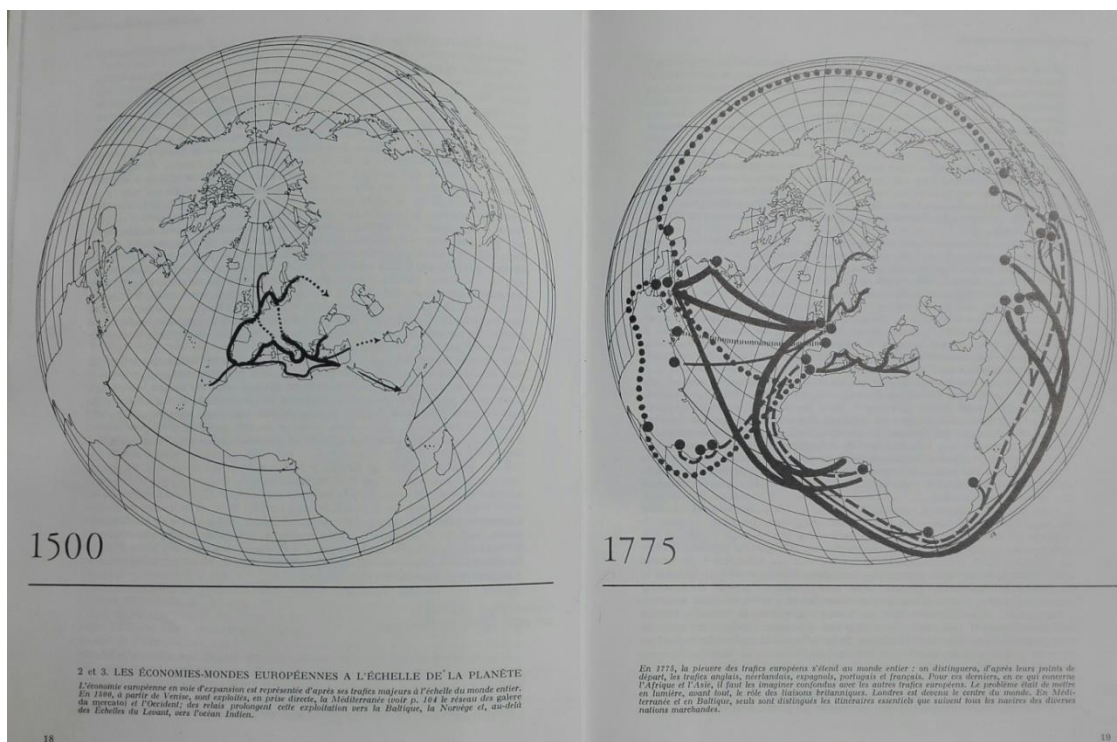
sortie de	destination	pavillon	port d'attache	type de navire	tonnage
Canet	Beaucaire	[Spanish]	[Catalonia]	Canari	12
Canet	Cotes du Roussillon	French	[Canet]	Le petit bateau de cubert	40
Canet	Cotes du Roussillon	French		Le petit bateau de cubert	3
Canet	Espagne [Mediterranean]	[Spanish]	[Villassar]	Petit bateau	60
Canet	Espagne [Mediterranean]	[Spanish]		Petit bateau découvert	60
Canet	Beaucaire	French	[Gruissan]	Tartane	30
Canet	Beaucaire	French	[Sete]	Tartane	35
Canet	Beaucaire	French		Tartane	40
Canet	Cette	French	[Sete]	Tartane	96
Saint Laurent [de la Salanque]	Cette	French	[Saint Laurent d	Bateau decouvert	
Saint Laurent [de la Salanque]	Cette	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Cette	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Cette	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Cette	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French	[Saint Laurent d	Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French	[Saint Laurent d	Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French	[Saint Laurent d	Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French	[Saint Laurent d	Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Cette	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Sette	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]		French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Marseille	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Narbonne	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Sette	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Cette	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Sette	French		Bateau decouvert	4
Saint Laurent [de la Salanque]	Narbonne	French	[Narbonne]	Tartane	48
Saint Laurent [de la Salanque]	Narbonne	French		Tartane	48
Saint Laurent [de la Salanque]	Narbonne	French	[Narbonne]	Tartane	30
Saint Laurent [de la Salanque]	Marseille	French			

TABLEAU 32 MERS ET OCEANS D'ORIGINES DES BATIMENTS QUI ENTRENT ET QUI SORTENT DES PORTS ROUSSILLONNAIS EN 1787.

SOURCE : NAVIGOCORPUS

MERS ET OCEANS D'ORIGINES DES BATIMENTS	NB	%	% SANS NR
MEDITERRANEE	175	55	93
ROUSSILLON	99	31	52
AUDE HERAULT	24	8	13
RESTE COTE FRANCAISE	3	1	2
CATALOGNE ESPAGNOLE	38	12	20
ITALIE	11	3	6
ATLANTIQUE	5	2	3
FRANCE	5	2	3
MANCHE	9	3	5
FRANCE	9	3	5
DU NORD	0	0	0
BALTIQUE	0	0	0
NR	128	40	X

FIGURE 48 TRAFICS MAJEURS A L'ECHELLE DU MONDE ENTIER EN 1500 ET EN 1775. "LA PIEUVRE DES TRAFICS EUROPEENS S'ETEND AU MONDE ENTIER"⁶⁷⁰



⁶⁷⁰ Source : Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme: XVe-XVIIIe siècle. Tome 3, Le temps du monde*, Paris, France, A. Colin, 1979, 606 p., p.18-19.

FIGURE 49 LE BATIMENT *LES SAINT INNOCENTS* SE HEURTE AU CAP PEYREFITE ET L'EQUIPAGE ET LES FRAGMENTS DU BATIMENT ET DE LA CARGAISON SONT EMPORTE PAR LES FLOTS SUR LES PLAGES DE PEYREFITE ET DE TERRIMBO⁶⁷¹

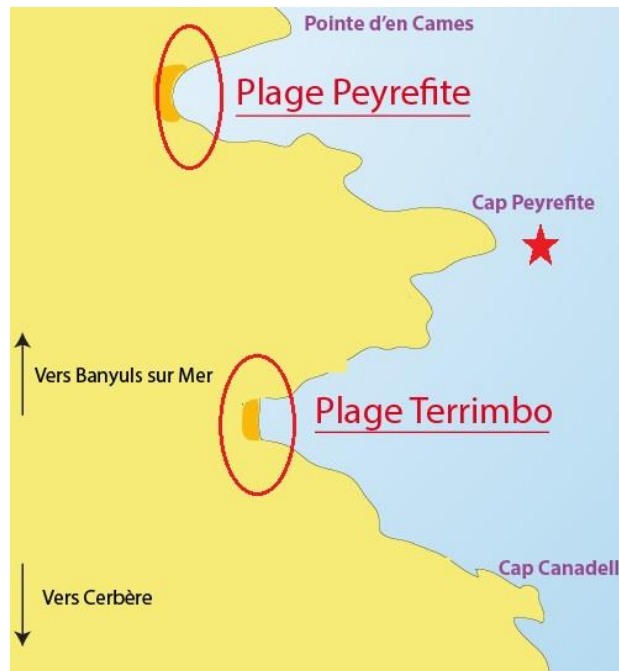
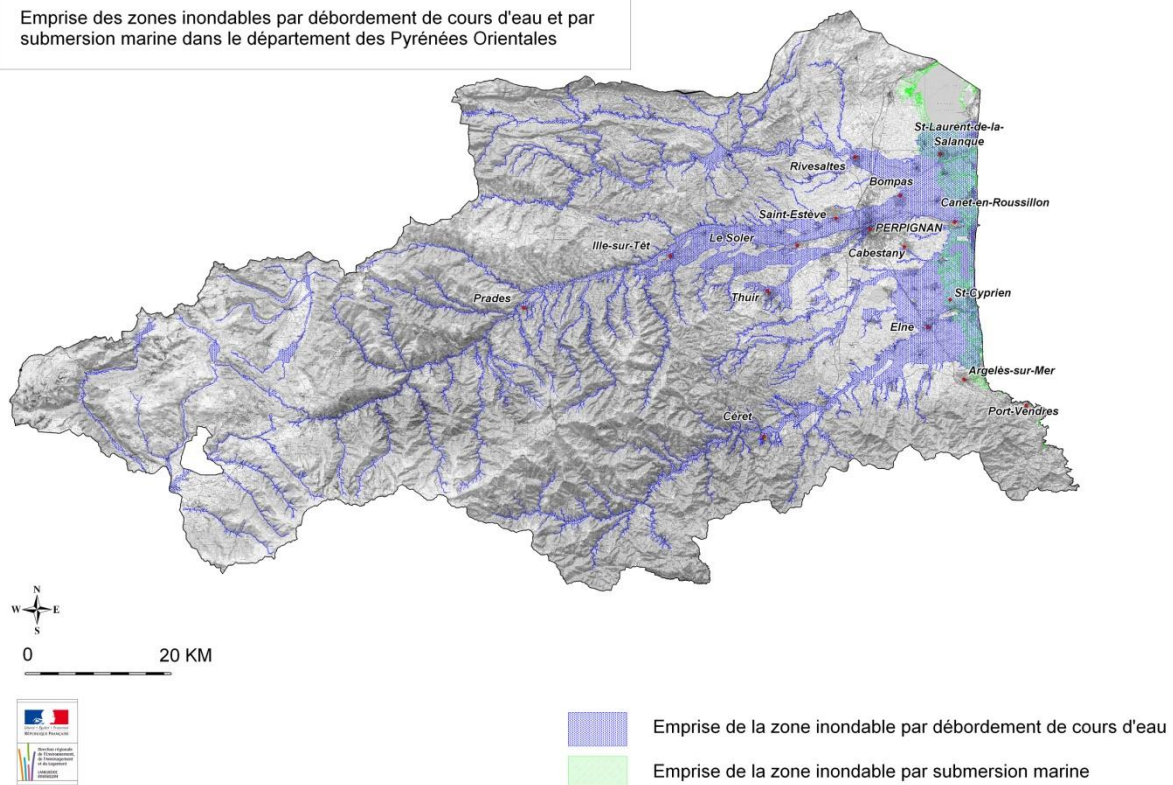


FIGURE 50 EMPRISE DES ZONES INONDABLES PAR DEBORDEMENT DE COURS D'EAU ET PAR SUBMERSION MARINE DANS LE DEPARTEMENT DES PYRENEES ORIENTALES. SOURCES : WWW.OCCITANIE.DEVELOPPEMENT-DURABLE.GOUV.FR

Emprise des zones inondables par débordement de cours d'eau et par submersion marine dans le département des Pyrénées Orientales



⁶⁷¹ Cote 3B16/41 aux AD66.

FIGURE 51 FACTEURS DE NAUFRAGES DANS LES QUELQUES NAUFRAGES TROUVES AUX AD34

COTE	DATE DU NAUFRAGE			TYPE	MOTIF DU NAUFRAGE
	AA	MM	JJ		
4B287	1741	5	17	VAISSEAU	MAUVAIS TEMPS
4B298	1751	1	14	PINQUE	MAUVAIS TEMPS
4B300	1753	10	12	TARTANE	MAUVAIS TEMPS
4B302					
C6661	1755	2	23	VAISSEAU	MAUVAIS TEMPS
4B327	1778	11	1	NAVIRE	MAUVAIS TEMPS
C787	1778	1	14	NAVIRE	MAUVAIS TEMPS
C787	1777	8	24	BATIMENT CORSAIRE	MAUVAIS TEMPS
C6669	1784	6	13	BRIGANTIN	MAUVAIS TEMPS
C6669	1784	10	6	PINQUE	MAUVAIS TEMPS
C6670	1786	10	8	BATIMENT	MAUVAIS TEMPS
C6670	1786	10	8	BATIMENT	MAUVAIS TEMPS
4B300	1753	1	3	TARTANE	TEMPETE
4B300	1753	1	3	KECHE	TEMPETE
C752	1751	5	4	PETIT BATEAU	TEMPETE
C752	1751	5	4	VAISSEAU	TEMPETE ET ERREUR HUMAINE
C752	1751	5	4	VAISSEAU	TEMPETE ET ERREUR HUMAINE
4B302	1755	11	14	VAISSEAU	VENT FORT
4B310	1763			FELOUQUE	VENT FORT GROSSE MER
C787	1772	6	17	BARQUE	VIELLE BARQUE LE FOND SE PERCE SOUS LE POID DE LA CARGAISON
C787	1780	5	9	TARTANE	ATTAQUES PAR UN CORSAIRE DE MAJORQUE
C6663	1763	12	24	VAISSEAU	PROBLEME DANS LE PORT
4B285	1738	12	1	VAISSEAU	NR
4B285	1739	1	14	TARTANE	NR
4B287	1747	12	14	PETIT BISQUE	NR
C6661	1755	2	23	BARQUE	NR
C783	1740	1		BATIMENT	NR
C783	1740	1		TARTANE	NR
C787	1785	1	15	NAVIRE	NR
C6666	1780	7	5	BATIMENT	NR
1C1182	1795	11	6	NAVIRE	NR
C4691	1787	1	27	BATIMENT	NR

FIGURE 52 FACTEURS DE NAUFRAGES POUR LES CAS DE NAUFRAGES TROUVES AUX AD66 DONT LA PROCEDURE NE COMPORTAIENT PAS DE DECLARATION DU CAPITAINE

COTES	DATE DU NAUFRAGE			TYPES DU BTX	MOTIF
	AA	MM	JJ		
3B6/17	1765	2	25	CHEBECK CORSAIRE	MAUVAIS TEMPS
3B16/23	1750	2		BATIMENT	TEMPETE
3B16/23	1750	2	24	PETIT VAISSEAU	TEMPETE
3B16/35	1755	2	24	PETIT VAISSEAU	TEMPETE
3B16/37	1755	2	25	BRIGANTIN	TEMPETE
3B16/62 3B6/27	1766	11	16	BATIMENT	TEMPETE
3B16/145	1787	1	15	BATIMENT	TEMPETE
1C1152	1777	11	22	TARTANE	TEMPETE
1C1152	1777	11	22	TARTANE	TEMPETE
3B16/141	1785	12	21	SENAU	TEMPETE
3B16/22	1755	3		VAISSEAU	COUP DE VENT
3B5/58	1758	1	23	GALIOTE	NR
3B6/39	1774	12	11	NAVIRE	NR
3B16/36	1755	3	12	TARTANE	NR
3B16/146	1787	1	16	BATIMENT	NR
1BP776	1703-1706			TARTANE	NR
CHARDON AD34 1C666	1780	7	4	POLACRE	NR
CHARDON	1784	1	15	PETIT BATIMENT	NR
3E/144	1721	1	25	TARTANE	NR

FIGURE 53 FACTEURS DE NAUFRAGES DANS LES DECLARATIONS DES CAPITAINES DANS LE FOND 3B AUX AD66

COTE	TEMPETE	VENTS	MER/ VAGUE/ COURANT	PLUIE/FOUDRE/ORAGE	NUAGE/BROUILLARD
3B16/1		X	X		
3B16/12	X		X		
3B16/13		X	X		
3B16/14		X			
3B16/15	X	X	X		
3B16/21		X	X		
3B16/22	X	X			
3B16/23	X	X	X		
3B16/30		X	X		
3B16/34		X	X	X	
3B16/34	X	X	X		
3B16/41		X		X	
3B16/42	X	X		X	
3B16/43	X	X	X		X
3B16/56	X				
3B16/61	X				
3B16/91	X	X	X		
3B16/89	X	X	X		
3B16/96		X			
3B16/128		X	X	X	
3B16/137	X	X			
3B16/140		X	X	X	
3B16/141		X	X		
3B16/145	X	X	X		
3B16/146		X	X	X	
3B16/147		X	X	X	
3B16/154	X	X	X	X	
3B16/158		X	X	X	
1C1149					X
1C1152	X				

FIGURE 54 EXTRAIT DE L'ARTICLE DE MARTINE TABEAUD "LES TEMPETES SUR LES COTES FRANÇAISES DE MEDITERRANEE"⁶⁷², P. 390.
 FREQUENCE DES VENTS DE VITESSE SUPERIEURE A 25M/S. LE CAP BEAR, PREMIERE STATION DES COTES FRANÇAISES DE MEDITERRANEE

Station	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	An
Cap-Béar	32	35	22	38	13	6	3	7	6	21	33	37	22
Sète	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	ε
Pomègues	9	14	10	9	3	3	2	3	3	3	13	14	7
Bec de l'Aigle	3	5	4	4	1	0	0	0	0	4	5	8	3
Porquerolles	4	8	7	3	1	0	0	0	1	4	2	8	3
Cap-Camarat	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	ε
La Garoupe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cap-Ferrat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cap-Corse	7	12	9	5	0	0	3	3	1	4	10	18	5
Cap-Cavallo	2	6	4	1	0	0	0	0	1	3	3	5	2
Cap-Pertusato	20	36	23	24	10	7	3	7	4	16	19	34	17
La Chiappa	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Fig. 1 A. — FRÉQUENCE DES VENTS DE VITESSE SUPÉRIEURE A 25 M/S (1951-1980)
 POUR 12 STATIONS DES CÔTES MÉDITERRANÉENNES FRANÇAISES.

⁶⁷² M. Tabeaud, *op. cit.*

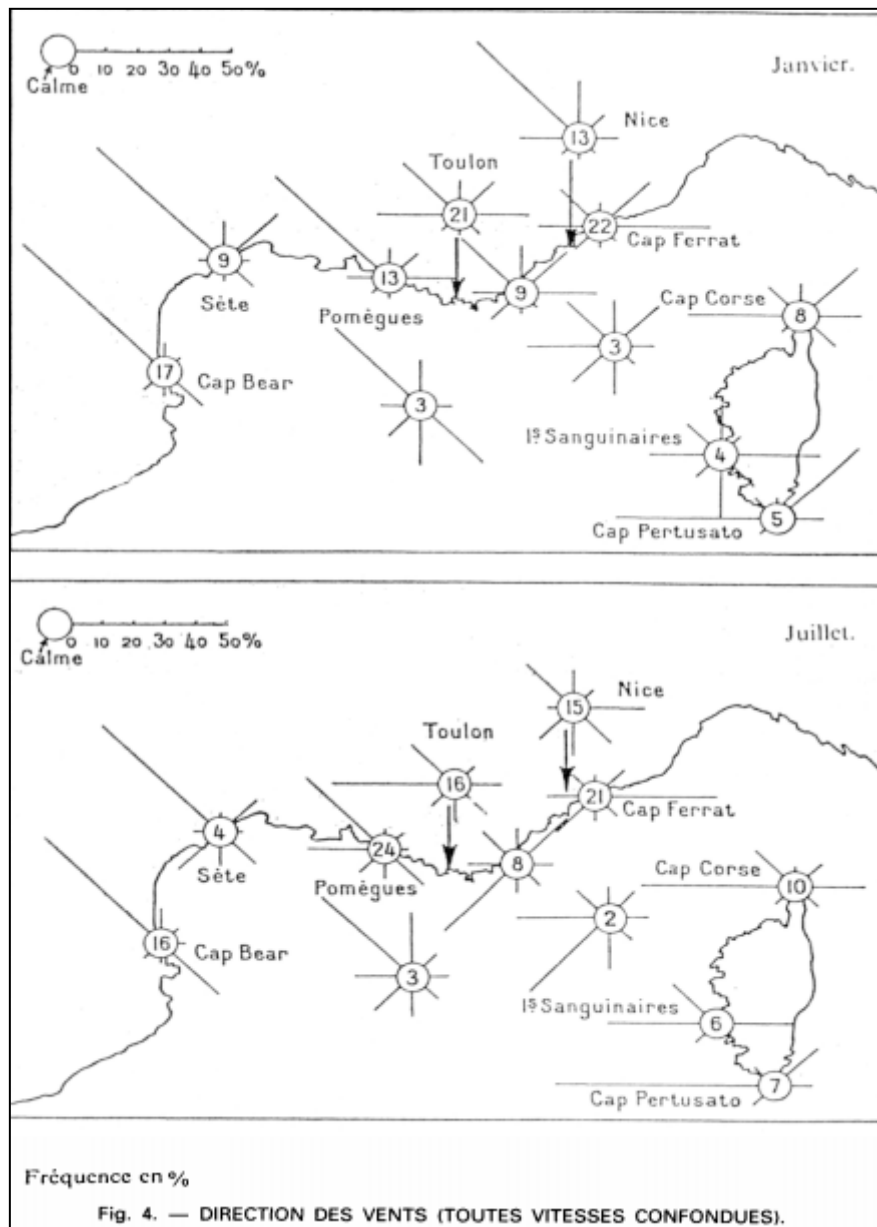
On écrit de Cette en Languedoc, que le 25. du passé, que huit Bâtimens qui partirent de Marseille par un vent d'Est furent surpris sur les neuf heures du soir d'une si furieuse tempête, que six en furent dispersez & obligez de gagner les Côtes d'Espagne. Des deux autres, l'un vint échoüer le 25. à 10. heures du matin sur les Rochers qui sont au-dessous de la Citadelle, à l'entrée du Port. Comme le Bâtiment fut à deux mille du Port, le Capitaine qui connoissoit la difficulté d'aborder, & qui ne pouvoit plus prendre le large fit tous ses efforts pour ranimer le courage des Matelots, & les engager par un redoublement de manœuvre à tâcher d'entrer à force de voiles; mais l'Equipage étoit si accablé d'avoir lutté toute la nuit contre la tempête, qu'il préfera le Naufrage à un travail qu'il voyoit inutile. Cependant le Bâtiment approcha de la Citadelle, un coup de vent le jeta sur les Rochers. Les Soldats de Picardie, dont il y a deux Compagnies dans la Citadelle de Cette tâchèrent de donner du secours à ces malheureux qu'ils voyoient prêts d'être engloutis par les flots, & leur jettant des cordes les trainerent pour ainsi dire jusques dans la Citadelle à demi morts, où ils leur donnerent tous les secours dont ils pouvoient avoir besoin dans un cas pareil. Il n'y eut qu'un seul homme de l'Equipage qui n'ayant pas eu la force de suivre l'exemple de ses camarades qui s'étoient attachez les cordes sous les aisselles, fut la victime de ce naufrage, étant resté dans le Vaisseau, qui fut brisé en mille morceaux sur les quatre heures du soir par l'impetuosité des flots. Le second Bâtiment parut à deux heures après midi à un mille du Port. Un coup de vent enleva l'Ecrivain & un Mousse de dessus le Pont & les jeta dans la Mer. Le Capitaine se fita de sauver son Vaisseau en évitant le Port; & fit tous ses efforts pour gagner le large; mais toutes ses precautions ne l'empêcherent pas de venir échoüer sur la Plage près du Castellas. Deux Vaisseaux Hollandois ont péri par la même tempête sur les Côtes de Catalogne. Ils venoient aussi à Cette. La Mer étoit si irritée qu'elle portoit ses vagues par-dessus le Fanal au sommet d'une Tour élevée de 14 Toises. Les couverts des Cazernes ont été en partie emportez, de même qu'une partie du Glacis qui est sur la Mer du côté du midy. Une partie des Bombes qui étoient dans le Bastion ont été jettées par les vagues contre la Porte. De sorte que les Troupes ne pouvant avoir du secours de la Ville, on fut obligé d'abattre la Porte de la Citadelle à coups de hâches. A mesure qu'on faisoit des ouvertures à la Porte, il sortoit de la Citadelle des gouffres d'eau, qui manquèrent de submerger les Ouvriers, suivant le sentiment des Marins, on n'a jamais vû la Mer si courroucée & une Tempête aussi violente.

⁶⁷³ <http://www.gazettes18e.fr/courrier-avignon/annee/1740/page/17372/zoom/0.5>

FIGURE 56 TEMPETES AYANT PROVOQUE TROIS FORTUNES DE MER OU PLUS

FORTUNES DE MER	COTE	ANNEE	MOIS	JOURS
NAUFRAGE AD66	3B16/23	1750	2	24
NAUFRAGE AD66	3B16/23	1750	2	24
NAUFRAGE AD66	3B16/23	1750	2	
NAUFRAGE AD34	4B302	1755	2	23
NAUFRAGE AD34	C6661	1755	2	23
NAUFRAGE AD66	3B16/35	1755	2	24
NAUFRAGE AD66	3B16/37	1755	2	25
NAUFRAGE AD66	3B16/42	1758	1	9
NAUFRAGE AD66	3B16/43 ET 1C1148	1758	1	9
NAUFRAGE AD66	3B16/41	1758	1	12
NAUFRAGE AD66	1C1152	1777	11	22
NAUFRAGE AD66	1C1152	1777	11	22
NAUFRAGE AD66	1C1152	1777	11	22
JETS EN MER AD66	3B16/144	1787	1	13
NAUFRAGE AD66	3B16/145	1787	1	15
NAUFRAGE AD66	3B16/145	1787	1	15
NAUFRAGE AD66	3B16/147	1787	1	15
NAUFRAGE AD66	3B16/146	1787	1	16
NAUFRAGE AD66	3B16/146	1787	1	16

FIGURE 57 EXTRAIT DE L'ARTICLE DE MARTINE TABEAUD "LES TEMPÊTES SUR LES CÔTES FRANÇAISES DE MEDITERRANEE"⁶⁷⁴, P. 394.
 DIRECTION DES VENTS EN JANVIER ET JUILLET. DOMINANCE DU MARIN ET DE LA TRAMONTANE AU CAP BEAR.



⁶⁷⁴ M. Tabeaud, *op. cit.*

TABLEAU 33 ECHELLE DE DOUGLAS, TERMINOLOGIE ASSOCIEE A L'ETAT DE LA MER NORMALISEE PAR LES SERVICES DE METEOROLOGIE MARITIME

Force	Descriptif	Hauteur en mètres
0	calme	0
1	ridée	0 à 0,1
2	belle	0,1 à 0,5
3	peu agitée	0,5 à 1,25
4	agitée	1,25 à 2,5
5	forte	2,5 à 4
6	très forte	4 à 6
7	grosse	6 à 9
8	très grosse	9 à 14
9	énorme	14 et plus

FIGURE 58 ANSE DE PAULILLES ET ANSE SAINTE-CATHERINE. CARTE GOOGLE MAPS

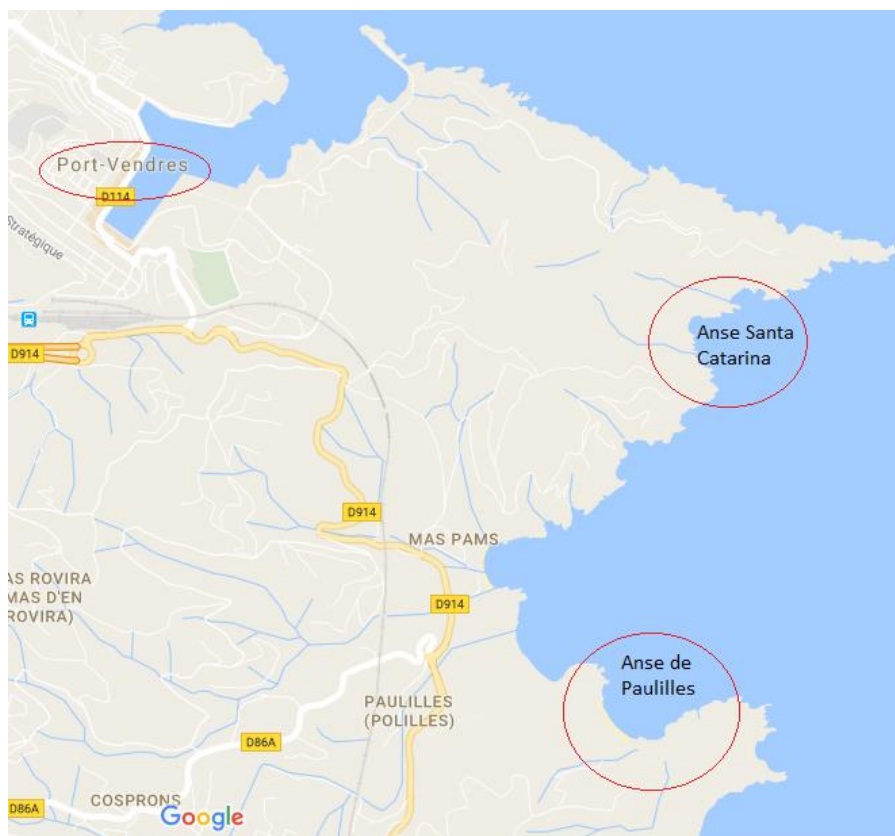
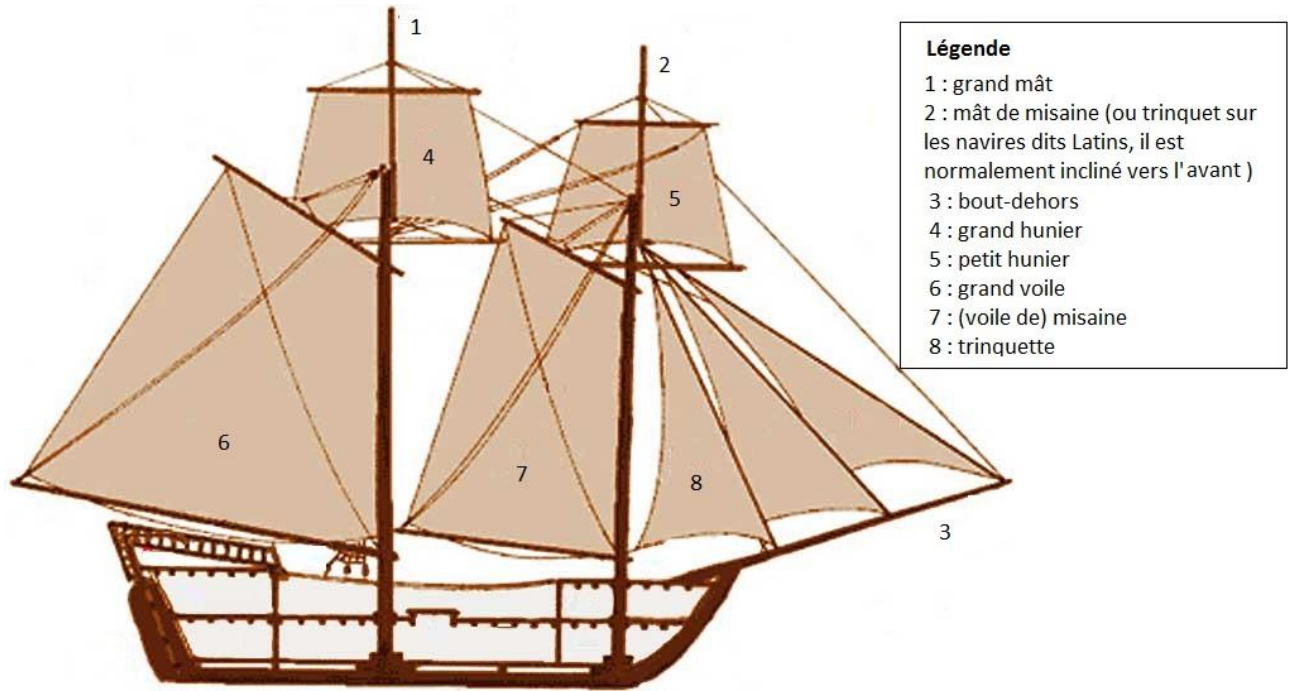


FIGURE 59 SCHEMA EXPLICATIF DE LA MATURE ET LA VOILURE "TYPE" D'UN BATIMENT AU XVIII^e SIECLE.⁶⁷⁵



⁶⁷⁵ Ce schéma n'a qu'une valeur explicative. Il n'est pas à considérer comme exacte étant donné que cette étude rencontre de nombreux types de bâtiments. Détailler les mâtures et les voilures de chacun ne nous a pas semblé, pour ce travail, vraiment pertinent.

FIGURE 60 MENTIONS DE "BARRAQUES", EXTRAIT DE LA CARTE DES ENVIRONS DE PERPIGNAN, 1700,

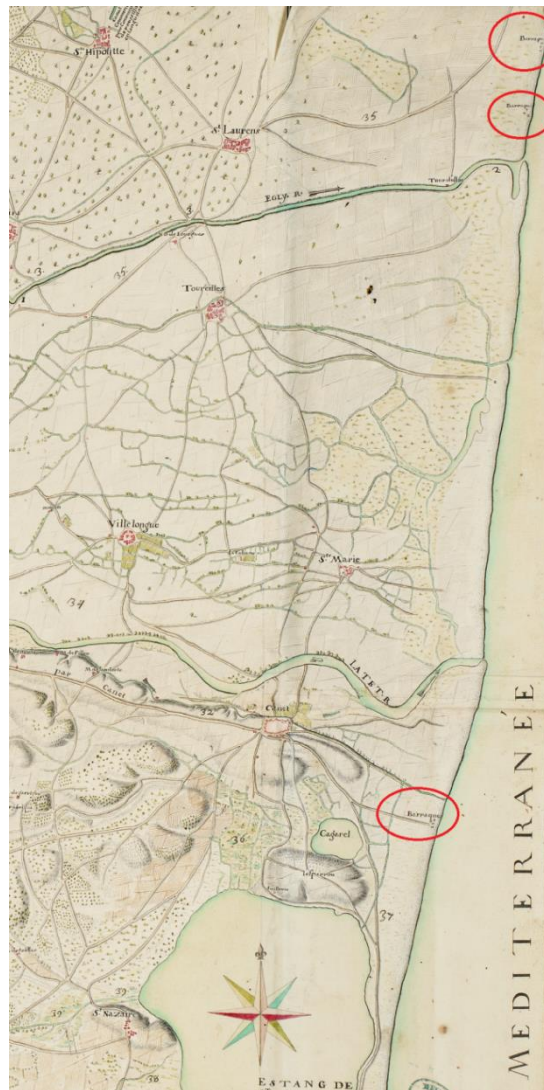


FIGURE 61 MENTION DE "CABANA" SUR CARTA QUE COMPREHENE LA TERRA LLANA DEL ROSSELLON, 1793



TABLEAU 34 JOURNEES DE TRAVAIL POUR DES FEMMES ET DES ENFANTS AU SAUVETAGE DE LA TARTANE NAUFRAGEE A L'ENTREE DU PORT DE PORT- VENDRES EN NOVEMBRE 1776. COTE 3B16/89 AUX AD66

NOM	FEMME / ENFANT	NB JOURS DE TRAVAIL	TACHE	NB DE JOURS A CETTE TACHE
ANNE BATTASAN	FEMME	9	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	5
			ENFAGOTER ET PORTER EN MAGASIN	3
			PORTER LES FAGOTS EN MAGASIN	1
ANNE CAMPA	FEMME	1	ENFAGOTER ET PORTER EN MAGASIN	1
ANNE PAMS	FEMME	10	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	7
			ENFAGOTER ET PORTER EN MAGASIN	1
			PORTER LES FAGOTS EN MAGASIN	1
CATHERINE GERBAL	FEMME	3	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	3
BATASAN MERE	FEMME	2	ENFAGOTER ET PORTER EN MAGASIN	2
CATHERINE GERBAL	FEMME	6	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	6
MAGDELEINE BATTASAN	FEMME	2	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	2
MARIE ANNE PAMS	FEMME	2	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	1
			ENFAGOTER ET PORTER EN MAGASIN	1
MARIE BATTASAN	FEMME	1	ENFAGOTER ET PORTER EN MAGASIN	1
MARIE CAMPA	FEMME	8	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	4
			ENFAGOTER ET PORTER EN MAGASIN	3
			PORTER LES FAGOTS EN MAGASIN	1
ISIDORE GERBAL	ENFANT	6	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	6
FILS DE LAURENT BATTASAN	ENFANT	7	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	4
			ENFAGOTER ET PORTER EN MAGASIN	3
MICHEL PAMS	ENFANT	2	SECOUER, ETENDRE, TOURNER LES ESPARTS	2

**TABLEAU 35 FAMILLES AYANT PLUS DE DEUX MEMBRES QUI PARTICIPENT AU SAUVETAGE DE LA TARTANE NAUFRAGEE A PORT-
VENDRES EN NOVEMBRE 1776. COTE 3B16/89 AUX AD66.**

FAMILLE	PRENOM / STATUT	NB DE GARDES	NB DEMI-JOURNEES DE TRAVAIL	TOTALITE DES DEMI-JOURNEE DE TRAVAIL POUR LA FAMILLE
BATTASAN	ANNE		17	41,5
	GUILLAUME		2	
	LAURENT (LE FILS)		13	
	MAGDELEINE		4	
	LA MERE		4	
	MARIE		1,5	
COLONY	ANTOINE	5	18	58
	MAGY	10	20	
	MICHEL	7	20	
PAMS	ANNE		18,5	26,5
	MARIE-ANNE		4	
	PIERRE		4	
REYNES	JACQUES		10	21,5
	JEAN		1,5	
	MAGY		10	
GERBAL	CATHERINE		12	23
	ISIDORE		11	
CAMPA	MARIE		15	19
	JEAN		4	
DATTEU	PIERRE	10	18	36
	MICHEL	2	18	

TABLEAU 36 ACQUEREURS LORS DE LA VENTE DE BLE MOUILLE DE 1785. COTE 3B16/141 AUX AD66.

LIEUX	NB D'ACQUEREURS	1789 (feux)	1831 (hab. ⁶⁷⁶)
PORT- VENDRES	10	x	676
COLLIOURE	72	450	3772
BANYULS	44	172	1608
ARGELES	22	240	1478
SAINT-GENIS	2	53	380
PALAU	3	92	672
SAINT-ANDRE	12	68	511
TAXO	1		
SOREDE	2	172	1050
NR	42		

FIGURE 62 BATTERIES COUNILLERES SUR CARTE DE L'ETAT MAJOR DE 1850, LIEU DU NAUFRAGE DE LA TARTANE LISANTI-MAGGY-ET-SAINTE-ANNE, COTE 3B16/15 AUX AD66.



⁶⁷⁶ Philippe Hercule, *op. cit.*

FIGURE 63 TMOIGNAGES RECUEILLIS PAR L'AMIRAUDE ET LA VICOMTE DE CANET LORS DE L'AFFAIRE DE LA VOILE VOLEE DE LA TARTANE NAUFRAGE LISANT-MAGGY-ET-SAINTE-ANNE. COTE 3B16/15 AUX AD66.

DATE	NOM	METIER	VILLAGE	COMPTE RENDU DE L'INTERROGATOIRE
interrogés par les officiers de l'amirauté à Perpignan "témoin assigné à la susdite requête"				
09/11/1748	Augustin Calvet	pêcheur	Alénya	Il a entendu dire publiquement qu'on a trouvé la voile à Saint-Nazaire après des recherches mais qu'il ne se rappelle plus qui lui a dit.
09/11/1748	François Pelegry	sergent sous baille de la vicomté de Canet	Canet	Il a vu qu'à quelques pas de la tente il y avait des traces sur le sable de deux hommes (l'un avec soulier l'autre sans) et d'une bête de charge. Il a pu suivre ces traces sur cent pas mais elles s'arrêtent à cause du gazon. De plus il a vu sur la plage vers Saint-Cyprien un tas de sable fraîchement remué et il pense que la voile a été enterrée à cet endroit et retirée ensuite. Il dit aussi avoir entendu dire à Alénya que la voile avait été retrouvée à Saint-Nazaire " <i>ce qui a été un faux bruit</i> ".
09/11/1748	Emanuel Naudu	boucher	Canet	Il a vu devant la boucherie d'Alénya un étranger portant une camisole blanche et " <i>un abrassar</i> " (un brassar?) qui demandait à la femme de Bigorre le chemin de Perpignan. Elle lui a ensuite dit que cet homme allait à Perpignan pour dire que la voile volée avait été trouvée du côté de Saint-Nazaire.
09/11/1748	Anne-Marie Bigorre	épouse d'un pages	Alénya	Elle a vu passer à Alénya un étranger quelle crut être de l'équipage du bâtiment naufragé. Il lui demanda le chemin de Perpignan et elle lui demanda si on avait trouvé la voile. Et il lui parut que cet homme répondit qu'elle avait été trouvée en lui faisant signe du côté de Saint-Cyprien. Mais elle n'en est pas sûre parce qu'elle ne comprend pas sa langue. Elle a ensuite entendu dire publiquement que la voile était restée introuvable.
09/11/1748	Jacquelin Deparune	matelot de la tartane échouée sur la plage		
09/11/1748	Michel Arfan	matelot de la tartane échouée sur la plage		
interrogés par la vicomté de Canet				
12/11/1748	Gaspar Tasta	pages	Alénya	Il a entendu du dire Anne-Marie Bigorre qu'on disait que le patron avait retrouvé sa voile
12/11/1748	François Pelegry	sergent	Canet	A fait des perquisitions à Alénya et n'a rien trouvé. Il entend par Bigorre, Tasta, Julia et Frenat que le bruit public est que la voile est étendue au tamariga de Saint-Nazaire
12/11/1748	Augustin Calvet	pêcheur	Alénya	Anne-Marie Bigorre a dit à lui, et à d'autres, que la voile avait été retrouvée dans le territoire de Saint-Nazaire.
12/11/1748	Françoise Rollan	pages	Canet	Elle a entendu dire par l'épouse de Bigorre qu'on dit que la voile a été trouvée dans un champ du territoire de Canet. Le nommé Duran lui a dit que Françoise Camps d'Alénya lui a dit que la voile avait été retrouvée dans un arbriseau et que les voleurs avaient été surpris en train de la plier derrière cet abris.
12/11/1748	Marie Malanet	épouse d'un maçon	Alénya	Le nommé Emanuel, boucher de Canet, lui a dit que la voile avait été trouvée. Thérèse Calvet lui a dit que la voile était vers le tamariga de Saint-Nazaire. Elle a ensuite vu passer François Camps et Françoise Muraix qui parlaient de la voile. François Camps lui dit qu'on avait trouvé des personnes qui la déplaient.

Etat des sources

Cette étude a nécessité la consultation de plusieurs fonds d'archives. Dans une démarche non exhaustive, plusieurs fonds ont été consultés. Les fonds des amirautés de Sète (archives départementales de l'Hérault - Montpellier), de Narbonne (archives départementales de l'Aude - Carcassonne) et d'Agde (archives municipales d'Agde) ont permis des points de comparaison avec les fonds de l'amirauté de Collioure. La consultation des archives de la Couronne d'Aragon (Barcelone), de celles de la bibliothèque nationale de Catalogne (Barcelone) et de celles des archives municipales de Barcelone, ont mis en lumière les différences qu'il peut y avoir entre deux administrations pourtant frontalières. Les jours passés dans ces archives se sont révélés infructueux et l'emplacement des liasses, qui concernent les naufrages au XVIII^e siècle sur les côtes catalanes, reste un mystère, y compris pour les archivistes. Les fonds de la bibliothèque nationale de France ont permis la mobilisation de cartes, de portulans et de guides. Il faut également souligner la consultation exhaustive des archives du DRASSM (Marseille) concernant les fouilles sur les épaves roussillonnaises. La mobilisation de l'archéologie subaquatique était une nécessité pour le traitement de ce sujet. Ces archives ont été mobilisées de manière ponctuelle lors de la rédaction de ce mémoire. Néanmoins, leur consultation a demandé plusieurs semaines et a continuellement nourri des réflexions qui ont accompagné et construit cette recherche.

Les cotes relatives à des naufrages, sur le littoral roussillonnais au XVIII^e siècle, aux archives départementales des Pyrénées-Orientales (Perpignan) ont, elles, constitué le fil conducteur de cette recherche. Quarante-deux cotes concernant quarante-trois naufrages, le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790, provenant principalement des sous-séries 3B et 1C, ont été lues, analysées et rentrées dans un tableau détaillant les circonstances des naufrages, les hommes et les marchandises présents sur les bâtiments, les pertes humaines et économiques ainsi que les suites qui ont été données à ces accidents. Il faut souligner que plusieurs côtes peuvent concerner le même naufrage et qu'une seule cote peut rendre compte de plusieurs naufrages. Ces cotes constituent un corpus épars. En effet ces sources sont produites par des institutions différentes, dans des langues parfois différentes, et ne correspondent pas à des sources normées faciles de traitement. Le nombre de folios, pouvant aller jusqu'à trois-cent par liasse, est extrêmement variable y

compris dans le sein d'une même institution. Nous pensons ici à l'amirauté de Collioure qui dresse des procès-verbaux de plusieurs centaines de pages et d'autre d'une ou deux. La Série 1C est constituée par les archives de l'intendance de la province. Elles concernent l'administration de la province du Roussillon depuis sa réunion à la France en 1659 jusqu'au début de la Révolution. Les cotes compulsées concernent donc des naufrages dans lesquels l'intendance a du intervenir. Se sont principalement des naufrages avec mise en quarantaine. La sous-série 3B est constituée par le fond de l'amirauté de Collioure. Cette institution est créée par Louis XIV en 1691 pour ensuite disparaître avec la Révolution française en 1790. Elle a une juridiction sur tous les ports du Roussillon. L'amirauté à des contacts administratifs avec l'intendance du Roussillon et des contacts juridiques avec le conseil souverain. La première cote qui concerne un naufrage est datée de 1740. Un tableau récapitulatif des cotes concernant les naufrages qui ont été compulsés dans les archives départementales se trouve ci-après.

TABLEAU 37 TABLEAU RECAPITULATIF DES SOURCES CONCERNANT LES NAUFRAGES AU XVIII^E SIECLE QUI SE TROUVENT AUX AD66.

COTES	DATE DU NAUFRAGE			J/N	TYPES DU BTX	T	NOM	CAPITAINE	ORIGINE	LIEU NAUF
	1740-1750	1750-1760	1760-1770							
3B6/17	1765	2	25		CHEBECK CORSAIRE				ALGER	SAINT-LAURENT
3B6/39	1774	12	11	NUIT	NAVIRE		<i>LA PROVIDENCE DE DIEU</i>	DESWINDS	DUNKERQUE	SAINT LAURENT
3B16/1	1740	1	9	MATIN 7h	TARTANE		<i>SAINT JEAN ET SAINT VINCENT</i>	GRANIER	COLLIOURE	COLLIOURE
3B16/12	1746	11	15	MATIN TOT	CANARI ou barque	6	<i>SAINTE-ROSE ET LES AMES DU PURGATOIRE</i>	NICOLAS LOPEZ	VALENCE	TORREILLES
3B16/13	1747	11	22	NUIT	LOUGRE	20	<i>NOTRE DAME DU ROSAIRE</i>	ANDRE VALLES	ALICANTE	PORT-VENDRES
3B16/14	1748	10	17	11H	TARTANE	40	<i>SAINT-VINCENT</i>	JEAN ESQUOT	AGDE	PORT-VENDRES
3B16/15	1748	11	2	NUIT 4H	GROSSE TARTANE/BARQUE	200	<i>LISANTI MAGGY ET SAINTE-ANNE</i>	JOSEPH DI MAYO	NAPLES	CANET
3B16/21	1749	3	3	MIDI	LOUGRE	2000 Q	<i>SAINT-BONAVENTURE</i>	MORSEC	TORTOSA	ARGELES
3B16/22	1749	1	31	MIDI	CANARI	10	<i>SAINT-JEAN-BAPTISTE</i>	JEAN BORDES	PINEDA (CATALAN)	SAINT-CYPRIEN
3B16/22	1755	3			VAISSEAU				HOLLANDE	SAINT LAURENT
3B16/23	1750	2	24	20H	FLUTE	200	<i>LA LIBERTE</i>	PEETER WYBRANTZ	HOLLANDE	TORREILLES
3B16/23	1750	2			BATIMENT				FRANCE	CANET
3B16/23	1750	2	24		PETIT VAISSEAU				ANGLETERRE	CANET
3B16/30	1753	1	4	NUIT 3h	TARTANE	40	<i>SAINT-PIERRE</i>	JOSEPH DESCLAUX	SETE	BANYULS

3B16/34	1755	2	23	NUIT 21H	TARTANE	40	SAINTE-PIERRE	JEAN MARC BRUN	AGDE	CANET
3B16/35	1755	2	24		PETIT VAISSEAU				HOLLANDE	CANET
3B16/36	1755	3	12		TARTANE		SAINTE-PIERRE	JEAN-MARC BRUN		COTE R
3B16/37	1755	2	25	NUIT	BRIGANTIN	100	LE GRACES	THOMAS BEARD	ANGLETERRE	CANET
3B16/41	1758	1	12	NUIT (5H)	BATIMENT	6000 Q	LES SAINTS INNOCENTS	JAQUES DALHSTROM	SUEDE	BANYULS
3B16/42	1758	1	9		BATIMENT	200	MARIE-THERESE	RIENK SIBES	HOLLANDE	PORT-VENDRES
3B16/43 1C1148 3B5/58	1758	1	9		GALIOTE	160	CHRISTINE-MARIE	CORD TIEMANN	DANEMARK	SAINTE-CYPRIEN
3B16/56 1C1149 3B6/17 3B23	1764	12	24		CHEBECK/PINK		SAINTE ANTONIO (AUTREFOIS)	BARBITX	ALGER	SAINTE-LAURENT
3B16/61	1766	10	29	NUIT	CANARI	15 A 20	SAINTE-ANTOINE	PIERRE VIDAL	CATALOGNE	SAINTE-CYPRIEN
3B16/62 3B6/27	1766	11	16	NUIT	BATIMENT	250	VILLE DE ROUEN	NICOLAS GANNE	GRANVILLE	CANET
3B16/89 CHARDON	1776	11	30	NUIT 4H	TARTANE	60	SAINTE-RAYMOND	BESSIERE	SIGEAN	PORT-VENDRES
3B16/91 CHARDON	1778	1	10	MATIN 10H	TARTANE	2000 Q	NOTRE DAME DE LAPIETE	THOMAS SCOTTI	NAPLES	CANET
3B16/96	1778	4	15	10H DU MAT	CANARI	36	SAINTE-JOSEPH	PIERRE RIVAS I PI	BAGUR (CATALOGNE)	PORT-VENDRES
3B16/128	1783	12	27	PETIT MATIN	CHEBECK	25	NOTRE-DAME-DE-CONCEPTION	ANTOINE MALLOL	MAJORQUE	SAINTE-LAURENT
3B16/137	1785	2	2	MATIN	TARTANE	25	PASSE-PARTOUT	TARBOURIECH	SIGEAN	PORT-VENDRES
3B16/140	1785	7	25		BISQUE	25	LA COMTESSE DE BAILLY	BAPTISTE	NARBONNE	PORT-VENDRES
3B16/141	1785	12	21	NUIT	SENAU	130	FELICITE	ROUSTAN	MARSEILLE	PORT-VENDRES
3B16/145	1787	1	15	NUIT	NAVIRE	272	SAINTE-MICHEL	JEAN GANNE	MARSEILLE	CANET
3B16/145	1787	1	15	NUIT	BATIMENT				SUEDE	CANET
3B16/146	1787	1	16	MATIN 7h	BATIMENT	300	TERRE-NEUVIER	TASSART	SAINTE-MALO	ARGELES
3B16/146	1787	1	16		BATIMENT		SAINTE-CATHERINE	VINCENT PICCELLO	VENISE	PORT-VENDRES
3B16/147	1787	1	15		BRIGANTIN	123	LE PORTO	PETER HACMAN	STOCKHOLM	CANET
3B16/154 ET 3B18/9	1788	11	10	NUIT	BRIGANTIN	75	SAINTE-BARBE	MARTIN FORESTIER	BRETAGNE	SAINTE-CYPRIEN
3B16/158	1790	3	26		PINQUE	125	SAINTE-ANTOINE DE PADOUE	PIERRE ZINO	GENE	CANET
1C1152	1777	11	22	NUIT	TARTANE				SIGEAN	LEUCATE
1C1152	1777	11	22	NUIT	TARTANE			MARTIN	NARBONNE	LEUCATE
1C1152	1777	11	22	APRES-MIDI 16H	CHEBECK/GALIOTE				ALGERIE	LEUCATE

CHARDON AD34 1C666	1780	7	4		POLACRE		NOTRE-DAME- LES-CARMES- SAINT- ANTOINE-LES- AMES-DU PURGATOIRE	MICHEL DE CAPANI	NAPLES	BANYULS
CHARDON	1784	1	15		PETIT BATIMENT				ESPAGNE	PORT- VENDRES
3E/144	1721	1	25		TARTANE		SAINTE-ANNE	JEAN BALLE	AGDE	PORT- VENDRES

Les jets en mer et les avaries sont différentes fortunes de mer. Bien que n'étant pas au cœur de cette étude, ils ont également fait l'objet de consultations aux archives départementales des Pyrénées-Orientales. Les jets en mer et avaries qui ont fait l'objet d'un signalement auprès de l'amirauté de Collioure se trouvent dans la sous-série 3B. Le tableau ci-après en fait un récapitulatif succinct.

TABLEAU 38 AVARIES ET JETS EN MER DECLARES AUPRES DE L'AMIRAUDE DE COLLIOURE AU XVIII^E SIECLE. SOUS-SERIE 3B AUX AD66.

TYPE DE FORTUNE	COTE	DATE DE L'ACCIDENT			TYPE DU BTX	T	NOM	CAPITAINE	ORIGINE	LIEU DE LA FORTUNE	MOTIF
		1	2	3							
AVARIES	3B16/126	1783	3	19	PINQUE		IMMACULEE CONCEPTION	ALBINO	GENES		VENT FORT
AVARIES	3B16/117	1782	1	3	PINQUE		IMMACULEE CONCEPTION	ARLINO	GENES		GROSSE MER
AVARIES	3B16/131	1784	2	21	TARTANE	30	SAINTE-ANNE	AUFELLI	VERRES-EN- PROVENCE		TEMPETE
AVARIES	3B16/76	1773	1	30	TARTANE	75	VICTOIRE	AUTRAN	CANNES	TORTOSA	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/103	1779	1	7	TARTANE	65	SAINT-FRANCOIS	BASTIDE	AGDE	AGDE	TEMPETE
AVARIES	3B16/114	1781	1	24	TARTANE	40	MADELEINE	BAUSAN	SAINT- CHANIAS/CHAMA S	POINTE DE LA SELVA	CORSAIRE
AVARIES	3B16/83	1775	1	21	BRICK	61	MARQUIS-DE- MEAUNEVILLE	BAVILLE	CAEN		TEMPETE
JETS EN MER	3B16/19	1748	1	3	TARTANE	41	NOTRE-DAME- DE-BONNE- NOUVELLE	BOUSQUET	SIGEAN	ARGELES	TEMPETE
AVARIES	3B16/107	1779	1 2	6	LOURDE	60	JESUS-DE- NAZARETH	BREXIANO	VALENCIA		TEMPETE
AVARIES ET JETS	3B16/122	1782	9	12	GOELETTE		ELISABETH	CAFFARELLO	TOSCANE	CAP CREUS	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/156	1789	9	27	PINQUE		LA-VIERGE-DE- PORTO-SALVO	CALABREZE	NAPLES	BANYULS	CORSAIRE
AVARIES	3B16/130	1784	1	13	CHEBECK	25	NOTRE-DAME- DE-CARME	CALAFELL	MAJORQUE	SETE	TEMPETE
AVARIES	3B16/161	1791	4	12	TARTANE	30	SAINT-ANTOINE	CAMPA	PORT-VENDRES		NR
AVARIES	3B16/90	1777	2	24	TARTANE	144	SAINTE-ANNE	CANNAC	AGDE		TEMPETE
JETS EN MER	3B16/112	1780	1 0	14	TARTANE		NOTRE-DAME- DU-CARME	CASIER	SORRENTO	SETE	TEMPETE

JETS EN MER	3B16/148	1787	3	4	TARTANE	38	VERGE-DU-GRAU	CASSAN	SETE		TEMPETE
AVARIES	3B16/98	1778	6	5		10	SAINT-JEAN-BAPTISTE	CASSAN	AGDE	PORT-VENDRES	GROSSE MER
AVARIES	3B16/99	1778	6	22	TARTANE	60	VIERGE-DE-BON-VOYAGE	CAUVET	SIGEAN		TEMPETE
AVARIES	3B16/104	1779	2	3	TARTANE	60	SAINT-PIERRE	CLAUSELLE	NARBONNE		TEMPETE
JETS EN MER	3B16/132	1784	2	29	TARTANE	86	SAINT-ESPRIT	COURET	SIGEAN	SETE	TEMPETE
AVARIES	3B16/105	1779	3	3	CHEBECK	25	VIERGE-DES-CARMES	DANDER	MAJORQUE	PORT-VENDRES	TEMPETE
AVARIES	3B16/77	1774	2	27	SENAU	100	BLONDE	DEGLOI	HONFLEUR	SAINT-LAURENT	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/27	1752	2	4	TARTANE		SAINT-PIERRE	DESCLAUS			TEMPETE
AVARIES ET JETS	3B16/111	1780	7	4	POLACRE		NOTRE-DAME-DES-CARMES	DI CAPUA	NAPLES		CORSAIRE
JETS EN MER	3B16/108	1780	3	16	TARTANE		SAINTE-TRINITE	DIMANS	LIVOURNE	PORT-VENDRES	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/143	1786	9	26	TARTANE	80	JANE-MARIE	FABRE	SETE	SAINT-LAURENT	TEMPETE
AVARIES	3B16/134	1784	1 2	16	CANARI	40	SAINT-FRANCOIS-DE-PAULE	FON	SAN-FELIU-DE-GUIXOS		TEMPETE
AVARIES	3B16/49	1760	7	29	BATEAU DE PECHE	3	SAINT-JOSEPH	FRANES	ARGELES	TATZO D'AVAL	EPAVE SUR FILET
AVARIES	3B16/92	1778	3	19	TARTANE	80	HUMBLE	GACHOU	SETE	SAINT-LAURENT	TEMPETE
AVARIES	3B16/153	1788	5	29		175	SAINT-JEAN-BAPTISTE	GARDIN	MARSEILLE		NR
AVARIES	3B16/29	1752	2	24	TARTANE		SAINT-PIERRE	GELY	AGDE	VERS BARCELONE	TEMPETE
AVARIES	3B16/139	1785	4	18	PINQUE		SAINT-ESPRIT	GRAFIONE	GENES		TEMPETE
AVARIES	3B16/68	1770	1	30	DOGRE	100	DEUX-BELLES-SŒURS	HERMES	DUNKERQUE		TEMPETE
AVARIES	3B16/63	1767	5	20	TARTANE	70	VIERGE-DE-MONTCARMEL	ISOMBART	SIGEAN	SETE	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/18	1748	1 2	27	TARTANE	40	SAINT-MICHEL	JANINE	AGDE	TARRAGON E	TEMPETE
AVARIES	3B16/110	1780	5	29	TARTANE	62	SAINTE-ANNE	JAUCARD	ANTIBES	SETE	TEMPETE/CORSAIRE
AVARIES	3B16/86	1776	3	13	CHEBECK	20	VIERGE-DES-CARMES	JOEL	MINORQUE	ENTRE PORT-VENDRES ET COLLOIURE	ERREUR HUMAINE
JETS EN MER	3B16/20	1748	1 2	27	TARTANE	20	SAINT-ANTOINE	JOLI	COLLOIURE	SAINT-FELIU-DE-GUIXOLS	TEMPETE
AVARIES	3B16/160	1790	7	14	TARTANE	42	ELISABETH	LEON	MINORQUE		NR
AVARIES	3B16/93	1778	3	4	SENAU	191	HEUREUX_RETOUR	LE-SANT	VANNES	BELLE-ILE	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/72	1773	3	15	TARTANE	100	LA-VIERGE-DE-LA-GARDE	LOUIJERE			TEMPETE
AVARIES	3B16/87	1776	5	9	PINQUE	115	PETIT-ROSSIGNOL	MAGET	SAINTE-CHANIAS		TEMPETE

JETS EN MER	3B16/124	1782	9	22	TARTANE		APPARITION-DE-MARIE	MAGIO	GENES	PORT-VENDRES	TEMPETE
AVARIES	3B16/128	1783	1 2	27	CHEBECK	25	NOTRE-DAME-DE-CONCEPTION	MALLOL	MAJORQUE		TEMPETE
AVARIES	3B16/94	1778	3	19	TARTANE	72	SAINT-ANTOINE	MARGOIS	SETE	SAINT-LAURENT	TEMPETE
AVARIES	3B16/125	1782	9	22	BRIGANTIN	60	SAINT-PIERRE	MAS	AGDE		NR
AVARIES	3B16/152	1788	1	22	BISQUE	20	SAINT-JEAN	MAZEL	SETE		TEMPETE
AVARIES	3B16/88	1776	1 2	1	TARTANE	75	ESPERANCE	MEAU	AGDE	SETE ET PORT-VENDRES	TEMPETE
AVARIES	3B16/109	1780	4	3	BATEAU	3	SAINT-PIERRE-MARTYR	MIR	VILACA	AIGUES-MORTES PUIS COLLOIURE	TEMPETE
AVARIES	3B16/136	1784	1 2	29	BRIGANTIN	160	UNION	NARRING	SUEDE	SETE	TEMPETE
AVARIES	3B16/115	1781	5	12	PINQUE	40	SAINTE-MARIE	ORDISONE	GENES	PORT-VENDRES	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/118	1782	2	12	TARTANE	10	SAINT-FRANCOIS	PALANQUE	SETE	PORT-VENDRES	TEMPETE
AVARIES	3B16/96	1778	4	15	CANARI	36	SAINT-JOSEPH	PI I RIVAS	BAGUR CATALOGNE	POINTE DE BIARRE	VENT FORT
JETS EN MER	3B16/144	1787	1	13	BRIGANTIN 3 MATS	155	SAINTE-CATHERINE	PICELLO	Italie	PORT-VENDRES	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/142	1786	3	7	CANARI	12	SAINT-PIERRE	PUIG	LA ESCALE	PORT-VENDRES	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/116	1781	8	17	BATEAU COUVERT	15	MARIE-ROSE	PY	COLLIOURE	AIGUES-MORTES	TEMPETE
AVARIES	3B16/97	1778	5	2	TARTANE	70	SAINT-GALDERICH	RENAUD	SIGEAN		TEMPETE
AVARIES	3B16/57	1765	5	21		200	GAVILLEUR	ROLLAND	NANTES		GROSSE MER
AVARIES	3B16/141	1785	1 2	21	SENAU		FELICITE	ROUSTAN	MARSEILLE		VOIE D'EAU
JETS EN MER	3B16/113	1780	1 2	17	TARTANE		SAINTE-CATHERINE	TACONA	LIVOURNE	ILES DE LERINS	TEMPETE
AVARIES	3B16/137	1785	2	2	TARTANE	25	PASSE-PARTOUT	TARBOURIECH	SIGEAN		TEMPETE
AVARIES	3B16/82	1774	1 2	9	TARTANE	54	LA-VIERGE-DE-LA-GARDE	TARDIEU	SIGEAN	LE CAP DE SAINT-PIERRE EN LANGUEDOC	TEMPETE
JETS EN MER	3B16/123	1782	9	22	TARTANE		SAINT-CRUSIFIX	TUBIA	TOSCANE	PORT-VENDRES	TEMPETE
AVARIES	3B16/119	1782	2	28	TARTANE		SAINT-PAUL	VIE	SIGEAN		NR
AVARIES	3B16/81	1774	1 2	10	FREGATE	176	LA-PROVIDENCE-DE-DIEU	WYNDT	DUNKERQUE	PORT-VENDRES	TEMPETE

De nombreuses cotes dans de nombreux fonds d'archives ont été consultées dans le cadre de cette recherche. Si le naufrage type n'existe pas, la liasse type qui concerne les naufrages n'existe pas plus. Les cotes ont cependant toutes en commun une fin. Le dernier folio de chaque liasse éteint la lumière que les procédures relatives aux fortunes de mer auront permis de mettre sur les sociétés littorales. La fenêtre se ferme. Il arrive qu'elle claque violemment. Les liasses peuvent s'arrêter au milieu d'un sauvetage ou d'une vente. Elles évoquent souvent vaguement la suite des événements, mais ces sources ne permettent que des hypothèses quant à l'impact des fortunes de mer sur les communautés littorales roussillonnaises du XVIII^e siècle.

Le temps imparti à cette recherche de master 2 n'a pas permis la consultation d'autres fonds qui auraient été nécessaires à cette recherche. Si cette étude était approfondie, il serait intéressant de se pencher sur les archives qui se trouvent de l'autre côté du Cap Béar, en traversant la frontière franco-catalane tracée par les hommes. Les tempêtes, et donc les naufrages, ne connaissent pas de frontières. Les archives de Torroella de Mont Gri, San Père de Pescador, Castelbo et bien-sûr les archives de l'Alt Emporda (Figueres) devront faire l'objet de consultations.

Bibliographie générale

ALLEYNE, Mervyn C. et UNIVERSITÉ, de Paris, *Les noms des vents en gallo-roman*, Institut de linguistique romane, 1961.

ANTOINE, Jean-Marc, « L'histoire du climat par ses extrêmes. Sources géohistoriques et inondations dans les Pyrénées depuis le Petit Age Glaciaire », *Archéologie du Midi médiéval*, vol. 27 / 1, 2009, p. 143-155.

ARAGON, Henry, *Les intendants du Roussillon et les inondations à Perpignan (1683-1789): recueil des ordonnances, décrets, règlements, devis relatifs aux crues de la Basse et de la Têt*, Perpignan, France, Impr. Barrière, 1923, 344; 320 p.

ASSIER-ANDRIEU, Louis, SALA, Raymond, *La ciutat i els poders: actes del Colloqui del 8è centenari de la Carta de Perpinyà = La ville et les pouvoirs : actes du Colloque du huitième centenaire de la Charte de Perpignan, 23-25 octobre 1997*, Institut catalan de recherches en sciences sociales et Perpignan, Perpignan, France, Presses universitaires de Perpignan, 2000, 678 p.

AUGERON, Mickaël, TRANCHANT, Mathias et UNIVERSITÉ, de La Rochelle, *La violence et la mer dans l'espace atlantique (XIIe-XIXe siècle) : actes du colloque international tenu à La Rochelle et à Rochefort-sur-Mer, les 14, 15 et 16 novembre 2002*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, (« Histoire »).

BARNIAUDY, Clément, *Habiter au gré des vents en Méditerranée nord-occidentale*, Thèse de doctorat, Université Paul Valéry, 2016.

BAUDIN, Louis-Stanislas, *Manuel du pilote de la mer Méditerranée, ou Description des côtes d'Espagne, de France, d'Italie et d'Afrique... depuis le détroit de Gibraltar jusqu'au cap Bon... et jusqu'en dehors du détroit de Messine... Traduit pour la côte d'Espagne et la partie correspondante de la Côte de Barbarie, du « Derrotero »... de Tofino*, Toulon, France, L. Laurent, 1828, 552 p.

BECK, Corinne, GUIZARD-DUCHAMP, Fabrice, HEUDE, Jacques[et al.], *Hors du lit'' : aléas, risques et mémoires*, Villeneuve-d'Ascq, Revue du Nord, 2011, (« Collection Art et archéologie », n°16).

BECK, Corinne, LUGINBÜHL, Yves et MUXART, Tatiana, *Temps et espaces des crises de l'environnement*, Versailles, Éd. Quae, 2006, (« Indisciplines »).

BECK, Corinne et DELORT, Corinne, *Pour une histoire de l'environnement: travaux du Programme interdisciplinaire de recherche sur l'environnement*, programme scientifique et colloque sur l'histoire de l'environnement et des phénomènes naturels et centre national de la recherche scientifique, Paris, France, CNRS éd., 1993, 272 p.

BERNARD, Guillaume (15-16 ; cartographe), *Description de la mer Méditerranée, auquel sont deliniées et discriptes au vif toutes les costes de la mer Méditerranée... : le tout divisé par cartes particulières avec leurs descriptions et apparitions de loing... / par Guillaume Bernard*,

pilote, Amsterdam, C. Nicolas, 1607.

BERTRAND, Romain, *L'histoire à parts égales: récits d'une rencontre Orient-Occident (XVIe-XVIIe siècle)*, Paris, France, Seuil, DL 2011, 2011, 658 p.

BITTERLING, David, *L'invention du pré carré: construction de l'espace français sous l'Ancien Régime*, Paris, France, A. Michel, 2009, 262 p.

BLANCHARD, Anne, MICHEL, Henri, PÉLAQUIER, Élie[et al.], *Météorologie et catastrophes naturelles dans la France méridionale à l'époque moderne*, Montpellier, Université Paul-Valéry, 1993.

BONNEFOUX, Pierre-Marie-Joseph et PÂRIS, Edmond, *Le Dictionnaire de la marine à voile*, Paris, France, EFR, 1987, xiv+776 p.

BONTEMS, Philippe et ROTILLON, Gilles, *L'économie de l'environnement*, Paris, France, La Découverte, 2013, 125 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.,

BOUGUER, Pierre, LA CAILLE, Nicolas-Louis de, LA LANDE, Jérôme de[et al.], *Nouveau traité de navigation, contenant la théorie et la pratique du pilotage, par M. Bouguer, de l'Académie royale des sciences, de la Société royale de Londres, &c. Revu & abrégé par M. l'Abbé de la Caille, de la même Académie royale des sciences, &c. Troisième édition, augmentée de plusieurs notes & additions, par M. De La Lande.*, A Paris, Chez la Veuve Desaint, libraire, rue du Foin. M. DCC. XCII. Avec approbation, & privilège du Roi., France, , 148; 13 p.

BRAUDEL, Fernand, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme: XVe-XVIIIe siècle. Tome 3, Le temps du monde*, Paris, France, A. Colin, 1979, 606 p.

BRAUDEL, Fernand, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 5e édition, Paris, A. Colin, 1982.

BRECHON, Franck, « Littoral du Languedoc-Roussillon, Port-Vendres - Collioure (Pyrénées-Orientales), Bilan des plongées de repérage, Campagne 2014 »

BROGINI, Anne et GHAZALI, Maria, *La Méditerranée au prisme des rivages : menaces, protections, aménagements en Méditerranée occidentale (XVIe-XXIe siècles) actes du colloque de Nice, 15-17 novembre 2012*, Saint-Denis, Ed. Bouchène, 2015.

BRUNET, Michel, *Contrebandiers, mutins et fiers-à-bras: les stratégies de la violence en pays catalan au XVIIIe siècle*, Canet, France, Trabucaire, 2001, 206 p.

BRUNET, Michel, *Les pouvoirs au village: aspects de la vie quotidienne dans le Roussillon du XVIIIème siècle*, Canet, France, Llibres del trabucaire, 1998, 223 p.

BUCHET, Christian, THOMASSET, Claude, INSTITUT, catholique de Paris[et al.], *Le naufrage : actes du colloque tenu à l'Institut catholique de Paris (28-30 janvier 1998)*, Paris, H. Champion, 1999, (« Champion-Varia », 39).

BURNOUF, Joëlle, « Vulnérabilité des sociétés médiévales aux aléas météorologiques et climatiques », *Archéologie du Midi médiéval*, vol. 27 / 1, 2009, p. 249-254.

BUSCH, Silvia Orvietani, *Medieval Mediterranean Ports: The Catalan and Tuscan Coasts, 1100-1235*, BRILL, 2001, 332 p.

BUTI, Gilbert, « Gens de mer et navigation en Provence maritime au XVIIIème siècle : un regard informatique », *Cahiers de la Méditerranée*, vol. 53 / 1, 1996, p. 89-111.

BUTI, Gilbert, *Les chemins de la mer : Saint-Tropez : petit port méditerranéen, XVIIe-XVIIIe siècles*, Presses Universitaires de Rennes, 2010.

BUTI, Gilbert et CABANTOUS, Alain, *Être marin : en Europe occidentale (1550-1850)*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, (« Didact Histoire »).

CABANTOUS, Alain, *Le ciel dans la mer : christianisme et civilisation maritime (XVIe-XIXe siècle)*, Paris, Fayard, 1990, (« Nouvelles études historiques »).

CABANTOUS, Alain, « Le corps introuvable. Mort et culture maritime (XVIe-XIXe siècles) », *Histoire, économie et société*, vol. 9 / 3, 1990, p. 321-336.

CABANTOUS, Alain, *Les côtes barbares : pilliers d'épaves et sociétés littorales en France(1680-1830)*, Paris, Fayard, 1993.

CABANTOUS, Alain, CHAPPEY, Jean-Luc, MORIEUX, Renaud[et al.], *Mer et montagne dans la culture européenne, XVIe-XIXe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, (« Histoire »).

CAROZZA, Jean-Michel, « Introduction : entre changement global et effets locaux : quel Petit Age Glaciaire dans le sud de la France ? », *Archéologie du Midi médiéval*, vol. 27 / 1, 2009, p. 139-142.

CAROZZA, Jean-Michel, *Le petit âge de glace en Méditerranée*, Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 2014.

CAROZZA, Jean-Michel, « L'évolution géomorphologique des basses plaines littorales méditerranéennes : un outil de compréhension des biais taphonomiques en archéologie ? », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, décembre 2011, p. 45-51.

CATAFAU, Aymat, *Les ressources naturelles des Pyrénées du Moyen âge à l'époque moderne: exploitation, gestion, appropriation : actes du Congrès international RESOPYR 1, Font-Romeu, 8-9-10 novembre 2002*, Perpignan, France, Presses universitaires de Perpignan, 2005, 543 p.

CHALINE, Olivier, *La mer et la France: quand les Bourbons voulaient dominer les océans*, Paris, France, Flammarion, DL 2016, 2016, 559; 16 p.

CHAPUIS, Olivier, *À la mer comme au ciel : Beautemps-Beaupré & la naissance de l'hydrographie moderne, 1700-1850 l'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine*, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 1999.

CHAPUIS, Olivier, *Cartes des côtes de France : histoire de la cartographie marine et terrestre du littoral*, Douarnenez, Chasse-Marée, 2007.

CHARBONNIER, Pierre, *La fin d'un grand partage: nature et société, de Durkheim à Descola*, Paris, France, CNRS éditions, DL 2015, 2015, 310 p.

CHASTAGNARET, Gérard et CASA, de Velázquez, *Les sociétés méditerranéennes face au risque : disciplines, temps, espaces*, Le Caire, Institut français d'archéologie orientale, 2008, (« Bibliothèque générale », 33).

CHAUMILLON, Eric, SAUZEAU, Thierry et GARNIER, Emmanuel, *Les littoraux à l'heure du changement climatique*, Paris, Les Indes savantes, 2014, (« Rivages des Xantons »).

CLAVEL-LÉVÊQUE, Monique, « -II- Paysage et approche environnementale », *Dialogues d'histoire ancienne*, vol. 37 / 1, 2011, p. 170-173.

COCHARD, Nicolas et LENHOF, Jean-Louis, *Les marins du Havre : gens de mer et société urbaine au XIXe siècle*, Presses universitaires de Rennes, 2016.

CONESA, Marc, *D'herbe, de terre et de sang: la Cerdagne du XIVe au XIXe siècle*, Perpignan, France, Presses universitaires de Perpignan, impr. 2012, 2012, 556 p.

CORBIN, Alain, *Le territoire du vide : l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)*, Paris, Flammarion, 2010, (« Champs »).

CORBIN, Alain et RICHARD, Hélène, *La mer : terreur et fascination*, Nouvelle édition, Paris, Bibliothèque nationale de France Ed. du Seuil, 2011, (« Points », 444).

CORLAY, Jean Pierre, « Géographie sociale, géographie du littoral », *Noroi*, vol. 165 / 1, 1995, p. 247-265.

COUSIN, Bernard, *Les sociétés méditerranéennes face au risque : représentations*, Le Caire, Institut français d'archéologie orientale, 2010, (« Bibliothèque générale », 36).

DAUMALIN, Xavier, FAGET, Daniel et RAVEUX, Olivier, *La mer en partage: sociétés littorales et économies maritimes, XVIe-XXe siècle : études offertes à Gilbert Buti*, éd. Aix-en-Provence, France, Presses universitaires de Provence, 2016.

DEGAGE, Alain, « L'amirauté de "Cette" et la "flotte" sétoise de 1691 à 1735 », *Etudes sur l'Hérault*, vol. 14 / 3, 1983, p. 15-23.

DELUMEAU, Jean, *La peur en Occident : XIVe-XVIIIe siècles une cité assiégée*, Paris, Fayard, 1978.

DEPERTHES, Jean Louis Hubert Simon, *Histoire des naufrages ou Recueil des relations les plus intéressantes des Naufrages Hivernemens Delaissemens, Incendies et autres Événemens funestes arrivés sur mer*, Nouvelle éd, Paris, L. Tenré, librairie, 1821, 3 p.

DESARTHE, Jérémy et GARNIER, Emmanuel, *Le temps des saisons : climat, événements extrêmes et sociétés dans l'Ouest de la France (XVIe-XIXe siècle)*, Hermann, 2013.

DESCOLA, Philippe, *Par-delà nature et culture*, Paris, Gallimard, 2005, (« Bibliothèque des sciences humaines »).

DESCOLA, Philippe, LARRÈRE, Gérard Raphaël et GROUPE, Sciences en questions, *L'écologie des autres : l'anthropologie et la question de la nature conférences-débats*, Versailles, Éd. Quae, 2011, (« Sciences en questions »).

DESROCHES, LOUIS XIV, TOULOUSE, Louis-Alexandre de Bourbon[et al.], *Dictionnaire des termes propres de marine par Mr. Desroches officier des vaisseaux du Roy. Avec les enseignes & les pavillons que chaque nation porte à la mer. Dessinez et plasonnez.*, France, 1687, 576; 21 p.

DESROCHES, LOUIS XIV, TOULOUSE, Louis-Alexandre de Bourbon[et al.], *Dictionnaire des termes propres de marine par Mr. Desroches officier des vaisseaux du Roy. Avec les enseignes & les pavillons que chaque nation porte à la mer. Dessinez et plasonnez.*, France, 1687, 576; 21 p.

DEZILEAU, Laurent et CASTAINGS, Jérôme, « Extreme storms during the last 500 years from lagoonal sedimentary archives in Languedoc (SE France) », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, décembre 2014, p. 131-137.

DIAMOND, Jared Mason et DAUZAT, Pierre-Emmanuel, *De l'inégalité parmi les sociétés : essai sur l'homme et l'environnement dans l'histoire*, Paris, Gallimard, 2007, (« Folio essais », 493).

DIAMOND, Jared Mason et SENÉ, Jean-François, *Le monde jusqu'à hier : ce que nous apprennent les sociétés traditionnelles*, Paris, Gallimard, 2013, (« NRF essais »).

DOSSE, François, *Renaissance de l'événement : un défi pour l'historien entre Sphinx et Phénix*, Paris, Presses universitaires de France, 2010, (« Le Noeud gordien »).

DRAHOS, Alexis, *Orages et tempêtes, volcans et glaciers: les peintres et les sciences de la Terre aux XVIIIe et XIXe siècles*, Paris, France, Hazan, impr. 2014, 2014, 159 p.

DUBY, Georges, *Le dimanche de Bouvines: 27 juillet 1214*, Paris, France, Gallimard, 1994, 367; 16 p.

DUCOIN, Jacques, *Naufages, conditions de navigation et assurances dans la marine de commerce du XVIIIe siècle: le cas de Nantes et de son commerce colonial avec les îles d'Amérique. Tome 1*, Paris, France, Librairie de l'Inde, 1993, 331 p.

DUCOS, Joëlle, *Météores et climats d'hier : décrire et percevoir le temps qu'il fait de l'Antiquité au XIXe siècle*, Paris, Hermann, 2013, (« Météos »).

DUMOND, Lionel, DURAND, Stéphane, THOMAS, Jérôme[et al.], *Les ports dans l'Europe méditerranéenne : trafics et circulation, images et représentations (XVI-XXIe siècles) actes du colloque tenu à Montpellier les 19 et 20 mars 2004 en hommage à Louis Dermigny (1916-1974)*, Montpellier, Presses universitaires de la Méditerranée, 2007.

DURAND, Paul, « Cinématique d'un littoral sableux à partir de photographies aériennes et de cartes topographiques. Exemple du littoral d'Argelès-Plage à Saint-Cyprien (Roussillon, France)/Kinematics of a sandy shoreline deduced from the analysis of aerial photographs and topographic maps. Example of the beach extending from Argelès-Plage to Saint-Cyprien (Roussillon, France) », *Géomorphologie : relief, processus, environnement*, vol. 4 / 2, 1998, p. 155-166.

Entre terre et mer : sociétés littorales et pluriactivités (XVe-XXe siècle) actes du colloque tenu à l'Université de Bretagne Sud-Lorient les 17, 18 et 19 octobre 2002, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, (« Histoire »).

ESPINÓS, Rafael, *Sólo el mar lo sabe: naufragios y sus vestigios, recuerdos y tesoros en los mares de Catalunya*, Sitges, Plankton, 1991, 188 p.

FABUREL, Guillaume, « Les inégalités environnementales comme inégalités de moyens des habitants et des acteurs territoriaux », *Espace populations sociétés. Space populations societies*, juin 2008, p. 111-126.

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

FONS, Claude, *Météorologie marine: à l'usage du plaisancier et du régatier*, Versailles, France, Éd. du Pen-Duick, 1991, 102 p.

FOURNIER, Georges, LOUIS XIII et SOLY, Michel, *Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation. Composé par le pere Georges Fournier de la Compagnie de Jesus.*, A Paris, France, chez Michel Soly, rue saint Jacques au Phœnix. M. DC. XLIII, 1643, 2 p.

FRESSOZ, Jean-Baptiste, GRABER, Frédéric, LOCHER, Fabien[et al.], *Introduction à l'histoire environnementale*, Paris, La Découverte, 2014, (« Collection Repères », 640).

GARNIER, Emmanuel, SURVILLE, Frédéric et BOUCARD, Jacques, *La tempête Xynthia face à l'histoire : submersions et tsunamis sur les littoraux français du Moyen Age à nos jours l'exemple du littoral aunisien et de ses prolongements d'entre Loire et Gironde*, Nouvelle édition corrigée et augmentée, Saintes (17100), Le Croît vif, 2011, (« Collection Documentaires »).

GARRISON, Ervan G., « A Diachronic Study of Some Historical and Natural Factors Linked to Shipwreck Patterns in the Northern Gulf of Mexico », in Lawrence E. Babits, Hans Van Tilburg, (éds.). *Maritime Archaeology*, éds. Lawrence E. Babits et Hans Van Tilburg, Springer US, 1998, (« The Springer Series in Underwater Archaeology »), p. 303-316.

GAUDIN, Jean Pierre, « L'acteur. Une notion en question dans les sciences sociales », *Revue européenne des sciences sociales. European Journal of Social Sciences*, novembre 2001, p. 7-14.

GAUTIER DALCHÉ, Patrick, CHAPUIS, Olivier, BOUSQUET-BRESSOLIER, Catherine[et al.], *Littoral : les cartes racontent*, Paris, Éd. Publi-Topex, 2004.

GAVIGNAUD-FONTAINE, Geneviève, MICHEL, Henri et PELAQUIER, Elie, *De la fibre à la fripe: le textile dans la France méridionale et l'Europe méditerranéenne (XVIIe-XXe siècles) : actes du colloque du 21 et du 22 mars 1997*, CENTRE D'HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE DE L'EUROPE MÉDITERRANÉENNE ET DE SES PÉRIPHÉRIES, Montpellier, France, Université Paul Valéry, 1998, 545 p.

GIGOT, Jean-Gabriel, *Inventaire analytique de la sous-série 3B: amirauté de Collioure, 1691-1790*, éd. Pyrénées-Orientales. Archives départementales, Perpignan, France, Direction des services d'archives des Pyrénées-Orientales, 1968, 281 p.

GOLF, Antoine, HAESSLÉ, Louis et SAGNES, Jean, *Le redoutable, funeste et dangereux Golfe du Lion: récits des naufrages de 1670 à 1899*, Marseillan, France, CLERSMAR, 2002, 336 p.

GOUGES, Maurice, « Naufrages sur la côte rous sillonnaise au 18^e siècle », *Cerca*, 1967, p. 120-128.

GRATALOUP, Christian, *Introduction à la géohistoire*, Paris, Armand Colin, 2015, (« Coursus »).

GROVE, Richard H., *Green imperialism : colonial expansion, tropical island Edens and the origins of environmentalism, 1600-1860*, Cambridge New York Melbourne, Cambridge university Press, 1995, (« Studies in environment and history »).

GROVE, Richard Hugh, LEFÈVRE, Mathias et QUENET, Grégory, *Les îles du paradis : l'invention de l'écologie aux colonies, 1660-1854*, Paris, La Découverte, 2013, (« Collection Futurs antérieurs »).

GUEUSQUIN, Marie-France, « Des vents, des espaces et des hommes (provence, cotentin, flandre) », *Etudes rurales*, juin 2006, p. 121-136.

GUIBERT, Jean-Sébastien, *Mémoire de mer, océan de papiers: naufrage, risque et fait maritime à la Guadeloupe(Petites Antilles) fin XVIIe - mi XIXe siècles*, Thèse de doctorat, École doctorale pluridisciplinaire, , 690 p.

GUILLEMET, Dominique, CHAUVAUD, Frédéric, PERET, Jacques[et al.], *Terres marines : études en hommage à Dominique Guillemet*, Rennes Poitiers, Presses universitaires de Rennes Université de Poitiers, 2005, (« Histoire »).

GUILLEMET, Dominique, PERET, Jacques et CENTRE, international de la mer, *Les sociétés littorales du Centre-Ouest atlantique : de la préhistoire à nos jours Actes du colloque Dominique Guillemet et Jacques Péret, réalisé par le Groupe d'études et de recherches sur l'histoire du Centre-Ouest atlantique (GERHICO) de l'Université de Poitiers*, Poitiers, Société des antiquaires de l'Ouest, 1998, (« Mémoires de la société des antiquaires de l'Ouest et des musées de Poitiers. 5e série », 5, 6).

IBN ĞUBAYR, Muḥammad ibn Aḥmad et MOHAMMED IBN DJOUBAÏR, *Voyage en Sicile de Mohammed-Ebn-Djobair de Valence sous le règne de Guillaume le Bon,... Texte arabe suivi d'une traduction et de notes, par M. Amari*, trad. Michele Amari, Paris, Impr. royale, 1846.

INGOLD, Alice, « Écrire la nature De l'histoire sociale à la question environnementale ? »,

Annales. Histoire, Sciences Sociales, 66e année, mai 2011, p. 11-29.

JOUVE, J., *Bâtiments qui naviguent sur la Méditerranée, 1670, 1670.*

KATZ, Esther, LAMMEL, Annamária, GOLOUBINOFF, Marina[et al.], *Entre ciel et terre : climat et sociétés*, Paris, Ibis press IRD éd, 2002.

LACOMBE, Paul, *De l'Histoire considérée comme science*, Paris, France, Hachette, 1898, viii+420 p.

LAGET, Frédérique, VRIGNON, Alexis, CENTRE, de recherches en histoire internationale et atlantique[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, (« Enquêtes et documents », 47).

LARGUIER, Gilbert, *Le drap et le grain en Languedoc: Narbonne et Narbonnais : 1300-1789. Tome II*, Perpignan, France, Presses universitaires de Perpignan, 1999, 409+900 p.

LATOUR, Bruno, *Changer de société, refaire de la sociologie*, trad. Nicolas Guilhot, Paris, France, la Découverte, impr. 2007, 2007, 400 p.

LATOUR, Bruno, *Politiques de la nature: comment faire entrer les sciences en démocratie*, Paris, France, Éditions la Découverte, 1999, 1999, 382 p.

LAVEDRINE, Dominique-Marie, « Les "ex-voto" marins du Roussillon », *Revue d'histoire moderne et contemporaine (1954-)*, vol. 23 / 3, 1976, p. 408-417.

LE BOUËDEC, Gérard, *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique : 1690-1790*, Paris, A. Colin, 1997.

LE BOUËDEC, Gérard, et CHAPPE, François, *Représentations et images du littoral: actes de la journée d'études de Lorient, 22 mars 1997*, Rennes, France, Presses universitaires de Rennes, 1998, 184 p.

LEGUAY, Jean-Pierre, *L'air & le vent au Moyen âge*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, (« Histoire »).

LE MAO, Caroline, « Philippe Haudrière, Les Français dans l'océan Indien, XVIIe-XIXe siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest. Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine*, décembre 2014, p. 184-185.

LE ROY LADURIE, Emmanuel, *Histoire du climat depuis l'an mil*, Nouv. éd., Paris, Flammarion, 1983, (« Champs », 108, 122).

LEVANO, Hervé, *Les épaves de la Côte Vermeille: histoire et exploration*, Paris, France, H. Levano, 1998, 95 p.

LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel et CENTRE, culturel international, *Logiques de l'espace, esprit des lieux : géographies à Cerisy*, Paris, Belin, 2000, (« Mappemonde »).

LITTRÉ, Émile, BAUDENEAU, Jacques et MORHANGE-BÉGUÉ, Claude, *Dictionnaire de la langue française*, Edition nouvelle, Versailles, Encyclopaedia Britannica France, 1999.

LLINARES, Sylviane, « De Brest à Bayonne : L'enquête Chardon dans les ports français à la fin de l'Ancien Régime », PUPS, 2010, p. 11, [En ligne : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00699196>].

LOCHER, Fabien, *Le savant et la tempête : étudier l'atmosphère et prévoir le temps au XIXe siècle*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2008, (« Collection Carnot »).

LOCHER, Fabien et QUENET, Grégory, « L'histoire environnementale : origines, enjeux et perspectives d'un nouveau chantier », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, p. 7-38.

LOPEZ, Catherine, GAUSSENT, Jean-Claude et CHOLVY, Gérard, *Piété des gens de mer*, Pézenas, Domens, 1994.

LOUVIER, Patrick et UNIVERSITÉ, Paul Valéry, *Le Languedoc et la mer : (XVIe-XXIe siècle) [Journée d'études du 15 mai 2009]*, Montpellier, Presses Universitaires de la Méditerranée, 2012, (« Histoire et sociétés »).

MARIOT, Nicolas, *Tous unis dans la tranchée ? : 1914-1918, les intellectuels rencontrent le peuple*, Paris, France, Éditions du Seuil, DL 2013, 2013, 487 p.

MARZAGALLI, Silvia, « Types d'embarcations entre Gênes et Marseille à la fin de l'Ancien Régime. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus », *Cahiers de la Méditerranée*, juin 2012, [En ligne : <https://cdlm.revues.org/6523>].

MARZAGALLI, Silvia et PFISTER-LANGANAY, Christian, « La navigation des ports français en Méditerranée au XVIIIe siècle: premiers aperçus à partir d'une source inexploitée », *Cahiers de la Méditerranée*, décembre 2011, p. 273-295.

MATVEJEVIĆ, Predrag, MAGRIS, Claudio et BRÉCHON, Robert, *Bréviaire méditerranéen*, trad. Évaïne Le Calvé-Ivicevic, Paris, France, Payot & Rivages, 1995, 259 p.

MERCIER, Denis, *Xynthia : regards de la géographie, du droit et de l'histoire*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.

MICHELOT, Henry, *Le portulan de la mer Méditerranée, ou Le vray guide des pilotes costiers : dans lequel on verra la véritable manière de naviguer le long des côtes d'Espagne, Catalogne, Provence, Italie,... avec une ample description de tous les ports, havres,...*, Amsterdam, P. Mortier, 1709, 175 p.

MICHELOT, Henry, BRÉMOND, Laurent et STARCK MAN, P., *Recueil de plusieurs plans des ports et rades de la mer Méditerranée...*, Marseille, L. Brémond, 1730.

NIGET, David et PETITCLERC, Martin, *Pour une histoire du risque : Québec, France, Belgique*, Rennes Montréal, Presses universitaires de Rennes Presses de l'Université du Québec, 2012, (« Collection Histoire »).

NOREL, Philippe, *L'histoire économique globale*, Paris, France, Éd. du Seuil, 2009, 260 p.

NOURRY, Louis-Michel et GROUPE, de recherche sur l'invention et l'évolution des formes, *Vents : invention et évolution des formes*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008.

PARROCHIA, Daniel, *Météores : essai sur le ciel et la cité*, Seyssel, Champ Vallon, 1997, (« Collection Milieux »).

PAUC, Jean, *Notre-Dame des Auzils: cénotaphes et ex-voto marins à Gruissan*, Portet-sur-Garonne, France, Loubatières, 1993, 89 p.

PÉRET, Jacques, « La violence des grèves, les sociétés littorales et les naufrages sur les côtes saintongeaises (1680-1781) », in Mickaël Augeron, Mathias Tranchant, (éds.). *La violence et la mer dans l'espace atlantique : XIIe-XIXe siècle*, éds. Mickaël Augeron et Mathias Tranchant, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, (« Histoire »), p. 109-125,

PÉRET, Jacques, *Naufrages et pilleurs d'épaves sur les côtes charentaises aux XVIIe et XVIIIe siècles*, La Crèche, France, Geste éd., 2004, 263 p.

PICHARD, Georges et ROUCAUTE, Émeline, « Pluies et crues en bas Rhône et caractérisation du petit âge de glace (PAG) », *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, décembre 2014, p. 31-42.

POUJADE, Patrice, *Identité et solidarités dans les Pyrénées: essai sur les relations humaines (XVIe - XIXe siècle)*, Aspet, France, Pyrégaph, DL2000, 202 p.

POUSSOU, Jean-Pierre, *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*, Paris, Presses universitaires de Paris Sorbonne, 2008.

PRADO, Patrick, « Paysage après la tempête. Les retombées d'une catastrophe naturelle : ordre et désordre dans le culturel », *Études rurales*, vol. 118 / 1, 1990, p. 31-43.

PROST, Antoine, *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, France, Éd. Points, DL 2014, 2010, 370 p.

PUIG, Carole, « Les prémices du Petit Age Glaciaire en Roussillon à travers le prisme des sources écrites », *Archéologie du Midi médiéval*, vol. 27 / 1, 2009, p. 191-205.

QUENET, Grégory, *Les tremblements de terre aux XVIIe et XVIIIe siècles : la naissance d'un risque*, Champ Vallon, 2005.

QUENET, Grégory, *Qu'est-ce que l'histoire environnementale ?*, Seyssel, Champ Vallon, 2014, (« <<L'>>environnement a une histoire »).

QUIGNARD, Pascal, *Sur le jadis*, Paris, France, B. Grasset, 2002, 310 p.

RIGO, Juan et MOUREAU, Isabelle, *Vents de Méditerranée: découvrir, comprendre, anticiper*, Grenoble, France, Glénat, 2005, 143 p.

RISER, Jean, *Les espaces du vent*, Versailles, Quae, 2010, (« Synthèses »).

ROEDERER, Marie-Caroline, *Paroisses et communes de France: dictionnaire d'histoire administrative et démographique*, éds. Michel Mollat du Jourdin, Jean-Pierre Directeur de la

publication Bardet, Jacques Dupâquier et Laboratoire de démographie historique, Paris, France, Éditions du Centre national de la recherche scientifique, 1979, 555 p.

SANSOT, Pierre, *Les gens de peu*, Paris, France, PUF, 2009, 223 p.

SERVICE HYDROGRAPHIQUE ET OCÉANOGRAPHIQUE DE LA MARINE, *Instructions nautiques. D2-1, France (côte sud) de la frontière espagnole au cap de l'Aigle*, Brest, France, EPSHOM, 1991, 18+315; 31; 8 p.

SHAKESPEARE, William et CATHALA, Jean-Paul, *La tempête*, Lezignan-Corbieres, Avant-Quart, 1991.

SILGUY, Catherine de et GUILLON, Eric, *Histoire des hommes et de leurs ordures: du Moyen-âge à nos jours*, Paris, France, le Cherche-midi éd, 1996, 225 p.

TABEAUD, M., « Les tempêtes sur les côtes françaises de Méditerranée », *Annales de Géographie*, vol. 104 / 584, 1995, p. 389-401.

TEMPÈRE, Delphine et MOLINIÉ-BERTRAND, Annie, *Vivre et mourir sur les navires du Siècle d'or*, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2009.

TENENTI, Alberto, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise : 1592-1609*, Paris, S.E.V.P.E.N, 1959, (« Ports, routes, trafics », 8).

THOMPSON, Edward Palmer et MINARD, Philippe, *La guerre des forêts: luttes sociales dans l'Angleterre du XVIIIe siècle*, trad. Christophe Jaquet, Paris, France, La Découverte, DL 2014, 2014, 196 p.

TORRE, Angelo, « Un « tournant spatial » en histoire ? », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 63e année, novembre 2008, p. 1127-1144.

TRANCHANT, Mathias, « Introduction », *Annales de Bretagne et des pays de l'Ouest*, mars 2014, p. 7-14.

VADON, François, *Guide des vents marins*, Douarnenez, France, Chasse-marée, 2005, 125 p.

VALIN, René Josué et BÉCANE, V., *Commentaire sur l'ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681 ... Avec des notes coordonnant l'ordonnance, le commentaire et le code de Commerce par V. Bécane*, 1829, 670 p.

VASAK, Anouchka et LE ROY LADURIE, Emmanuel, *Météorologies : discours sur le ciel et le climat, des Lumières au romantisme*, H. Champion, 2007.

VELUD, Christian, INSTITUT, français d'archéologie orientale, CASA, de Velázquez[et al.], *Les sociétés méditerranéennes face au risque : espaces et frontières*, Le Caire, Institut français d'archéologie orientale, 2012, (« Bibliothèque générale », 35).

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *Dictionnaire d'histoire maritime*, Paris, R. Laffont, 2002, (« Bouquins »).

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, *Marine et éducation sous l'Ancien Régime*, Éd. du CNRS, 1991.

VERGÉ-FRANCESCHI, Michel, JOURNÉES, universitaires d'histoire maritime de Bonifacio et BONIFACIO, *Naufrages, épaves et archéologie sous-marine*, Ajaccio, Éditions Alain Piazzola, 2016.

VEYNE, Paul, *Comment on écrit l'histoire: suivi de ; Foucault révolutionne l'histoire*, Paris, France, Éditions du Seuil, DL 1979, 1978, 242 p.

VIEGNES, Michel et CENTRE, de recherche sur l'imaginaire, *Imaginaires du vent : [actes du colloque international]*, Paris, Imago, 2003.

VILLAIN-GANDOSSI, Christiane, DURTESTE, Louis, BUSUTTIL, Salvino[et al.], *Méditerranée, mer ouverte : actes du colloque de Marseille, 21-23 septembre 1995*, Malte Aix-en-Provence Montpellier, Fondation internationale Université de Provence Université Paul Valéry, 1997.

VILLAIN-GANDOSSI, Christiane et RIETH, Éric, *Pour une histoire du fait maritime'' : sources et champs de recherches*, Paris, Ed. du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2001, (« CTHS-histoire », 1).

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, [En ligne : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40698656k>].

WAGHENAER, Lucas Janszoon et DOETICHUM, Van, *Pars prima [-La deuxiesme partie] Du Miroir de la navigation, de la Mer occidentale, contenant toutes les costes de France, Espagne et la principale partie d'Angleterre, le tout compris en plusieurs diverses cartes marines. Ensemble l'usage d'icelles présentement avecq fort grand travail et diligence practiqué et assemblé par Lucas, fils de Jean Chartier. De nouveau d'une historiale description des proprietz et origine de chascune des provinces en particulier, augmenté par Richard Slotboom,... De nouveau par le susdict auteur Lucas Chartier diligemment reveu et corrigé tant au texte comme aux cartes, et pareillement augmenté de plusieurs cartes nouvelles oultre la première édition. [La deuxiesme partie du Miroir de la navigation marine, contenant l'entière navigation du nord et de l'est, començant des testes ou avant-terre d'Angleterre jusques à Wyborch et la Nerve, le tout compris en diverses cartes. Ensemble l'usage d'icelles...]*, chez lean Bellere, 1590, 250 p.

WALLERSTEIN, Immanuel Maurice, *Le capitalisme historique*, trad. Philippe Steiner et Christian Tutin, Paris, France, la Découverte, 2011, 130 p.

WALLERSTEIN, Immanuel Maurice, *Le mercantilisme et la consolidation de l'économie-monde européenne: 1600-1750*, trad. Claude François Markovits, Paris, France, Flammarion, 1984, 503 p.

WOOD, Gillen D'Arcy, *L'année sans été: Tambora, 1816 : le volcan qui a changé le cours de l'histoire*, trad. Philippe Pignarre, Paris, France, la Découverte, DL 2016, 2016, 302 p.

Tables des illustrations

A. Les figures

Figure 1 Division administrative de la Province du Roussillon au XVIII ^e siècle	11
Figure 2 Carte du Littoral Roussillonnais.....	12
Figure 3 Planche "Plan du port de Collioure" extraite de l'ouvrage <i>les 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</i>	19
Figure 4 Origines des bâtiments naviguant le long des côtes roussillonnaises selon différentes sources.....	37
Figure 5 Pavillons des bâtiments naufragés le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790.....	38
Figure 6 Mers et océans d'origines des bâtiments naufragés le long des côtes roussillonnaises entre 1740 et 1790.....	39
Figure 7 Ports d'attache des bâtiments entrants et sortants des ports roussillonnais en 1787.	39
Figure 8 Pilot-chart de l'atlantique pour le mois de janvier	51
Figure 9 Pilot-chart de la Méditerranée pour le mois de janvier.....	52
Figure 10 Carte du golfe du Lion par Henry Michelot, 1713.....	54
Figure 11 Photographie aérienne des côtes roussillonnaises. Source : Geoportail.gouv.fr	58
Figure 12 Répartition des naufrages le long des cotes roussillonnaises au XVIII ^e siècle.....	59
Figure 13 Reconnaissance du cap de Creus en 1700	61
Figure 14 Banyuls, le cap Bear, Port-Vendres et Collioure sur la carte de Cassini	64
Figure 15 Naufrage dans le port de Port-Vendres déclarés par les capitaines à l'amirauté de Collioure en 1748, 1758, 1776, 1778 et 1785.	69
Figure 16 Carte de la répartition des sites et épaves dans le port de Port-Vendres.....	70
Figure 17 Les ports de Port-Vendres et Collioure sur la <i>carte du portvendres de puis la tour de la justice au dessus de collioure jusque au cap de bearn, qui comprend toutes les hauteurs des environs a une lieue de distance</i> , 1787	71
Figure 18 <i>Plan du port et ville de collioure en roussillon en 1763</i> par bellin, jacques-nicolas (1703-1772), cartographe	73
Figure 19 <i>Reconnoissance de la plaine de roussillon la plage de canet a six milles a la mer ..</i>	77
Figure 20 Embouchures des rivières et graus des étangs sur la carte de la <i>Cote du roussillon, vers 1700</i>	78

Figure 21 Claude-Joseph Vernet, <i>Vue du port de Sète</i> , 1757, Huile sur toile 165 x 263 cm, Musée de la Marine, Paris.....	84
Figure 22 Naufrages ayant eu lieu sur les côtes sous la juridiction de l'amirauté de Collioure entre 1775 et 1784. sources : enquêtes chardons et fond 3B aux AD66.	87
Figure 23 Facteurs qui ont cause des naufrages dans un échantillon aléatoire de trente-et-un cas aux AD34	93
Figure 24 Facteurs qui sont les causes des naufrages dans les sources qui les concernent aux AD66	94
Figure 25 Facteurs ayant occasionné des jets en mer ou des avaries déclarées aux officiers de l'amirauté de Collioure dans la deuxième partie du XVIII ^e siècle	95
Figure 26 Fortunes de mer, dues aux tempêtes, déclarées à l'amirauté de Collioure entre 1740 et 1790.....	97
Figure 27 Itinéraires et difficultés rencontrés par le convoi se rendant au siège de Rosas en octobre 1719	101
Figure 28 Saisonnalité des fortunes de mer, déclarées à l'amirauté de Collioure, liées à des tempêtes entre 1740 et 1790	102
Figure 29 Répartition par mois des fortunes de mer, déclarées à l'amirauté de Collioure, liées à des tempêtes entre 1740 et 1790	103
figure 30 Rafales maximales en janvier et en aout au cap Bear entre 1983 et 2016	106
Figure 31 Moyenne de jours par mois avec des rafales supérieures a 100,8 km/h enregistrée au cap Bear entre 2006 et 2016. données meteo-france	107
Figure 32 Extrait des " <i>observations meteorologiques faites au port de sete en 1767</i> ", 1, 2 et 3 mais 1767	Erreur ! Signet non défini.
Figure 33 Extrait des observations météorologiques de la société royale de médecine de Montpellier. Mars 1737.	110
Figure 34 Photographie de la plage entre Canet et Saint-Cyprien vu de la mer, le temps se gâte, fin de journée, juillet 2015.	115
Figure 35 Nombre d'occurrences observées d'épisodes ayant apporté plus de 80, 100, 150 ou 200 mm en une journée climatologique sur au moins un point de mesure par département, sur les cinquante dernières années.	116
Figure 36 Carte du nombre moyen d'impacts de foudre au sol par km ² /saison (période 1997-2013).....	117
Figure 37 Houle a Banyuls du 24 novembre au 1er Décembre 2014. Source : rapport d'analyse de la tempête marine sur le littoral Languedoc-Roussillon du 28/11 au 01/12 2014. DEAL L-R.....	121
Figure 38 Affiche annonçant la vente aux enchères des débris, agrés et cargaisons du navire la <i>Ville-De-Rouen</i> . Cote 3B16/62 aux AD66.....	204

Figure 39 Provenance des acheteurs du blé mouillé en vente suite au naufrage du senau la Félicité en décembre 1785. source 3B16/141 aux ad66.....	209
Figure 40 Provenance des acheteurs lors de la vente aux enchères suite au naufrage du brigantin le <i>Porto</i> en janvier 1787. source 3b16/147 aux ad66.....	211
Figure 41 Acheteurs ayant remporté un lot au moins durant deux journées de la vente	213
Figure 42 Extrait de la Carte de Cassini.	222
Figure 43 Extrait du témoignage de Marie-Anne Bigorre devant les officiers de l'Amirauté. Cote 3B16/15 aux AD66.	225
Figure 44 Villages dont les habitants sont concernés par les accusations de vols des agrés du chebec naufragé sur la plage de Saint-Laurent en décembre 1764. Extrait de la carte de Cassini.....	227
Figure 45 Articles concernant les pillages et les attributions illicites de débris. titre IX du livre IV de <i>l'ordonnance de la marine du mois d'août 1681</i>	230
Figure 46 Congés à Port-Vendres et Collioure en 1787	248
Figure 47 congés pour Canet et Saint-Laurent en 1787. Données extraites de NAVIGUOCORPUS.....	250
Figure 48 Trafics majeurs à l'échelle du monde entier en 1500 et en 1775. "La pieuvre des trafics européens s'étend au monde entier"	251
Figure 49 Le bâtiment <i>les saint innocents</i> se heurte au cap Peyrefite et l'équipage et les fragments du bâtiment et de la cargaison sont emportés par les flots sur les plages de Peyrefite et de Terrimbo	252
Figure 50 Emprise des zones inondables par débordement de cours d'eau et par submersion marine dans le département des Pyrénées Orientales. Sources : www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr	252
Figure 51 Facteurs de naufrages dans les quelques naufrages trouvés aux AD34.....	253
Figure 52 Facteurs de naufrages pour les cas de naufrages trouvés aux AD66 dont la procédure ne comportait pas de déclaration du capitaine	254
Figure 53 Facteurs de naufrages dans les déclarations des capitaines dans le fond 3B aux AD66	255
Figure 54 Extrait de L'article de Martine Tabeaud "Les tempêtes sur les côtes françaises de méditerranée", p. 390. Fréquence des vents de vitesse supérieure à 25m/S. Le cap Bear, première station des côtes françaises de Méditerranée	256
Figure 55 Tempêtes ayant provoqué trois fortunes de mer ou plus	258
Figure 56 Extrait de L'article de Martine Tabeaud "Les tempêtes sur les côtes françaises de Méditerranée", p. 394. Direction des vents en janvier et juillet. dominance du marin et de la tramontane au cap Bear.....	259
Figure 57 Anse de Paulilles et anse Sainte-Catherine. carte GOOGLE MAPS	260

Figure 58 Schéma explicatif de la mature et la voilure "type" d'un bâtiment au XVIII ^E siècle.	261
Figure 60 Mentions de "barraques", extrait de la carte des environs de perpignan, 1700, .	262
Figure 61 mention de "cabana" sur Carta que comrehende la terra llana del rossellon, 1793	262
Figure 62 Batteries Counilleres sur carte de l'Etat major de 1850, lieu du naufrage de la tartane <i>Lisanti-Maggy-et-Sainte-Anne</i> , cote 3B16/15 aux AD66.	265
Figure 63 Témoignages recueillis par l'amirauté et la vicomté de Canet lors de l'affaire de la voile volée de la tartane naufragée <i>Lisant-Maggy-et-Sainte-Anne</i> . Cote 3B16/15 aux AD66.	266

B. Les tableaux

Tableau 1 Relaches des bâtiments à Port-Vendres entre 1752 et 1757.....	27
tableau 2 Origines des bâtiments qui relachent à Port-Vendres entre 1752 et 1757.....	27
tableau 3 Provenance des batiments qui relachent à Port-Vendres, 1752-1757.....	28
tableau 4 Origines, types et tonnages des navires qui ont relaché à Port-Vendres entre 1752 et 1757.....	29
tableau 5 Chargements et déchargements français et étrangers sur les côtes roussillonnaises entre 1752 et 1757.....	34
tableau 6 Origines des bâtiments qui viennent charger ou décharger le long des côtes roussillonnaises	35
Tableau 7 " <i>paye a ceux qui ont sauvé les gens de lequipage dudit navire</i> "	141
Tableau 8 Morts lors des naufrages le long des côtes roussillonnaises	146
Tableau 9 Les cinq naufrages avec mise en quarantaine le long des côtes roussillonnaises	154
Tableau 10 Frais occasionnés par l'accueil de l'équipage algérien entre le 24 décembre 1764 et le 26 mars 1765.....	158
Tableau 11 Les quatre cas de sauvetage étudiés.....	163
Tableau 12 Différents corps de métiers présents pour l'embarquement des effets algériens du chebec qui fait naufrage en novembre 1777 à Leucate. cote 1C1152 aux AD66.....	166
Tableau 13 Enfants et jeunes présents sur le chantier de l'embarquement des effets du chebec algerien naufragé à Leucate en 1777. cote 1C1152 aux AD66.....	168
Tableau 14 Mémoire des habitants de Leucate adressé à l'intendant du Rousillon concernant les journées de travail à l'embarcation des effets algériens. Cote 1C1152 aux AD66.....	171
Tableau 15 Perpignan, Canet et la Basse (lieu du naufrage du brigantin), <i>Carte des environs de perpignan au XX^e siecle</i>	176

Tableau 16 Extrait du procès-verbal établi par les officiers de l'amirauté de Collioure lors du naufrage du bâtiment les saints-innocents sur le territoire de banyuls en janvier 1758. cote 3B16/41 aux ad66.	178
Tableau 17 Extrait du procès-verbal rédigé par les officiers de l'amirauté à l'occasion du naufrage du bâtiment les <i>Saints-Innocents</i> contre le cap de Peyrefite sur le territoire de banyuls. les officiers font un repérage en bateau sur les lieux.....	180
Tableau 18 Extrait du procès-verbal relatif au sauvement du bâtiment les <i>Saints-Innocents</i> sur le territoire de Banyuls en 1758. cote 3B16/41 aux AD66.....	187
Tableau 19 Extrait du procès-verbal relatif au naufrage de la flute la <i>Liberté</i> en 1750 sur la plage de Toreilles. Cote 3B16/23 aux AD66.	192
Tableau 20 Etat des depenses faites par l'amirauté lors du naufrage du bâtiment le <i>terreneuvier</i> en 1787 a Port-Vendres. cote 3B16/146.	195
Tableau 21 Déclaration du Sieur Matignon qui certifi avoir bien été payé pour les visites médicales qu'il a effectuées auprès de l'équipages du bâtiment le <i>Terreneuvier</i> naufragé le 16 janvier 1787. Cote 3B16/146/	196
Tableau 22 Extrait d'une lettre ecrite par le capitaine Cord Tieman s'adressant au juge de l'amirauté de Collioure pour lui demander d'organiser une vente. cote 3B16/43 aux AD66.	200
Tableau 23 Extrait du rapport d'Expertage de la cargaison du bâtiment les saints-innocents qui fait naufrage à Banyuls en 1758. cote 3B16/41 aux AD66.....	201
Tableau 24 Total, en charge et en livre, de la vente du blé mouillé lors du naufrage du senau <i>la felicite</i> en decembre 1785. cote 3B16/141 aux AD66.....	210
Tableau 25 Articles concernants les pillages et les attributions illégales de débris suite à un naufrage. Titre IX du livre IV de l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681.	216
Tableau 26 Extrait du temoignage des officiers de l'amirauté de Collioure contre ceux de la vicomté de Canet en 1748. cote 3B16/15 aux AD66.	218
Tableau 27 Extrait de l'ordonnance du procureur du roi de l'amirauté de Collioure contre Gaspard ferrer et François Camo. cote 3B16/5 aux AD66.	232
Tableau 28 Extrait d'une lettre de François Camo s'adressant au juge de l'amirauté de Collioure. cote 3B16/5 aux AD66.	234
Tableau 29 Ventes aux enchères d'objets déposées par la mer sur les rivages roussillonnais entre 1740 et 1790.....	237
Tableau 30 Origines des relaches à Port-Vendres entre 1752 et 1757	247
Tableau 31 Types de bâtiments sortant de port-vendres En 1787. Source NAVIGOCORPUS249	
Tableau 32 Mers et océans d'origines des bâtiments qui entrent et qui sortent des ports roussillonnais en 1787. Source : NAVIGOCORPUS	251
Tableau 33 Echelle de Douglas, terminologie associée a l'Etat de la mer normalisée par les services de météorologie maritime	260

Tableau 34 journées de travail pour des femmes et des enfants au sauvetage de la tartane naufragée à l'entrée du port de Port-Vendres en novembre 1776. Cote 3B16/89 aux AD66	263
Tableau 35 Familles ayant plus de deux membres qui participent au sauvetage de la tartane naufragée à Port-Vendres en novembre 1776. cote 3B16/89 aux AD66.	264
Tableau 36 Acquéreurs lors de la vente de blé mouillé de 1785. cote 3B16/141 aux AD66.	265
Tableau 37 Tableau récapitulatif des sources concernant les naufrages au XVIII ^e siècle qui se trouvent aux AD66.	268
Tableau 38 Avaries et jets en mer déclarés auprès de l'amirauté de Collioure au XVIII ^e siècle. sous-serie 3B aux AD66.	270

Table des matières

Remerciements	3
Avant-propos	4
Introduction	5
Partie I. Naviguer et naufrager en Méditerranée au XVIII^e siècle : jeux d'échelles et de sources	15
A. Pluralité et faiblesses des sources permettant d'aborder la navigation en Méditerranée	16
1. Le jeu des cartes	16
2. Guides et Portulans de la Méditerranée	19
3. La signalisation sur les côtes roussillonnaises	20
B. Trafic maritime et fortunes de mer sur les côtes roussillonnaises au XVIII ^e siècle	22
1. Essai d'analyse du trafic maritime le long des côtes roussillonnaises au XVIII ^e siècle	23
2. Comparaison du trafic avec les bâtiments naufragés sur ces mêmes côtes de 1740 à 1790	36
C. L'amirauté de Collioure et ses sources : administration et domination d'un territoire en marge	42
1. L'amirauté de Collioure et ses fonctions	43
2. Les procédures liées aux naufrages : mise en lumière d'une tentative de domination	45
Conclusion	47
Partie II. Naufrager le long des côtes roussillonnaises au XVIII^e siècle : les hommes à l'épreuve de la mer	49
A. Recommandations de navigation et géographie des naufrages côtiers roussillonnais au XVIII ^e siècle	50

1. Naviguer en Méditerranée et dans le golfe du Lion	50
2. Naviguer sur les côtes roussillonnaises	57
a. La côte rocheuse : à la fois côte sans pitié et côte refuge	57
b. La côte sableuse et la dualité de l'ensablement	73
3. Représentations et mémoires territoriales du naufrage	80
B. Les facteurs météorologiques, géomorphologiques, humains et matériels des fortunes de mer entre 1740 et 1790	85
1. "Naufrage par le mauvais temps" : une approche globale de la tempête	90
a. La tempête sur le banc des accusés	90
b. Les naufrages comme témoins de tempêtes extrêmes	97
c. La saison des crimes	101
2. La tempête disséquée : Les déclarations de naufrage des capitaines comme sous-corpus	103
a. " <i>Surpris par les vents</i> "	104
b. " <i>Des gros nuages et brouillards qui couvroient le soleil</i> " : le brouillard, la pluie et la foudre	113
c. " <i>Assailli par les vagues</i> "	119
3. Manœuvres, erreurs humaines et défaillances matérielles	124
a. Actions et réactions des équipages face à la tempête	124
b. Résistance et vulnérabilité matérielles face à la tempête	131
Conclusion	135
Partie III. Sociétés littorales, sauvetage et épaves	138
A. Après la tempête : le " <i>sauvement</i> "	138
1. Sauver les hommes, enterrer les noyés	139
a. Sauver les hommes	139
b. Enterrer les noyés	145
c. Accueillir les naufragés	151
2. Sauver et entreposer les épaves	160
a. Des communautés littorales entièrement mobilisées	161
b. Une lutte contre l'environnement	174

c. Cargaisons, agrès et coques : échecs et réussites des sauvements	185
B. Mise en lumière d'une économie de l'épave	193
1. La version officielle : l'amirauté et les ventes aux enchères	193
a. Les frais engendrés par les naufrages et les différents moyens de paiements	194
b. Les ventes de cargaisons, agrès et débris	201
2. Stratagèmes et dissimulations, les habitants du littoral s'emparent des débris ..	215
a. La peur constante du pillage	216
b. Etude de deux cas : Les communautés côtières dans l'illégalité : la chasse aux débris	219
c. Une course à l'épave qui ne se pratique pas seulement lors des naufrages	230
Conclusion	237
Conclusion générale	239
Annexes	245
Etat des sources	267
Bibliographie générale	274
Tables des illustrations	286
A. Les figures	286
B. Les tableaux	289

*Calonne de Kogoe
à la Voile*

