

Un « Mémoire sur le sauvetage des naufragés » daté du 26 novembre 1867 a été rédigé par Monsieur CHARIE-MARSAINES Inspecteur Général des Ponts et Chaussées en retraite. Publié en 1868 à Paris, chez Dunod Editeur, libraire des corps impériaux des Ponts et chaussés et des Mines, il nous plonge dans une époque déjà lointaine qui a vu les débuts des actions humanitaires en faveur des marins, ce qui n'était pas une notion si évidente qu'on aurait pu le penser.

Le texte ci-après s'inspire étroitement de l'original de 31 pages, et une grande partie en est directement extraite, ce qui montre notamment la pureté du langage et les préoccupations des dernières années du second Empire.

« *Je suis homme, et rien de ce qui est humain ne m'est étranger* ». Ce vers dans lequel Térence devançait de bien loin les idées et les sentiments de son époque pourrait, à bon droit, être pris pour devise de la nôtre où la sympathie pour les maux d'autrui est à la fois si active et si universelle. De nombreux établissements de bienfaisance placés sous la direction de l'état et des fondations dues à la charité particulière voyaient alors le jour et en particulier la Société de sauvetage des naufragés.

Dès l'antiquité la plus reculée, s'était-on occupé de signaler de loin aux navigateurs l'approche des côtes ainsi que les points sur lesquels ils devaient se diriger. A l'origine, on se bornait pour cela à allumer des feux sur les montagnes voisines de la mer, mais d'autres plus perfectionnés furent alors construits, sous le nom de phares, lequel paraît emprunté à l'île égyptienne de *Pharos* où fut élevé une tour destinée à signaler l'entrée du port d'Alexandrie. Les Romains ont aussi établi un grand nombre de phares à Ostie, à l'île de Caprée, à Ravennes, à Pouzzoles, etc. C'est toutefois au début du XIX^{ème} siècle avec le développement du commerce maritime que de nombreux phares furent édifiés, et on en doit les plus grands perfectionnements au génie d'un illustre ingénieur français, Augustin Fresnel.

Mais ces moyens mis en œuvre ne sont pas toujours efficaces, car ils restent quelquefois cachés par diverses circonstances atmosphériques (neige, brume, tempête...). C'est alors que commence la mise en œuvre de moyens de gagner la terre ferme, mais généralement le sauvetage ne peut s'opérer qu'à l'aide d'engins spéciaux consistant, soit en une embarcation qui prenant les hommes à bord du navire en perdition les amenait à terre, soit dans l'établissement d'une corde tendue entre le rivage et le navire le long de laquelle on faisait glisser un sac ou une corbeille où les naufragés prenaient successivement place.

Ce second procédé était connu sous le nom de « va-et-vient » nécessitant de faire passer une corde de la rive à bord du bâtiment en détresse. Celle-ci était envoyée à l'aide d'un projectile appelé « porte-amarre » entraînant avec lui la corde, ce dispositif ne

pouvant être utilisé que lorsque le navire échoué n'était qu'à moins de 300 mètres de la côte.

Le canot devait posséder diverses propriétés indispensables : léger pour être facilement transportable, insubmersible, pouvoir évacuer seul et sans retard l'eau qui y serait entrée, et pouvoir se relever automatiquement si la violence de la mer venait à le faire chavirer, propriété obtenue en fixant sous lui une forte quille en fer.

D'autres moyens ont également été étudiés, tels que l'établissement d'un bateau-radeau composé de sacs en caoutchouc susceptibles d'être gonflés rapidement, et celui d'un constructeur de Dunkerque proposant de rendre la dunette des navires étanche et amovible à volonté de manière à ce qu'elle puisse flotter seule et fournir un refuge à l'équipage. Diverses propositions et certains dispositifs ont d'ailleurs été présentés à l'Exposition Universelle de 1867.

Mais avant de parler de ceux qui s'occupent de diminuer le nombre des naufrages, et à tout le moins d'en adoucir les conséquences, il faut dire quelques mots de ceux qui cherchent à les multiplier, autrement dit des *naufregeurs*. Tandis que des hommes bienfaisants s'occupaient d'éclairer les côtes pour prévenir les navigateurs des dangers qui les attendaient, d'autres hommes, mus par une cupidité sauvage, se faisaient un jeu d'allumer des feux trompeurs pour attirer les navires sur les écueils et s'approprier les débris des naufrages qu'ils avaient provoqués. Le plus ancien d'entre eux paraît être Nauplius, roi de l'île d'Eubée, qui pour venger la perte de son fils pendant le siège de Troie, alluma des feux sur les rochers et fit ainsi périr la plus grande partie de la flotte grecque.

En Bretagne, les habitants du littoral promenaient pendant la nuit une vache entre les cornes de laquelle ils suspendaient un fanal dont la lumière se balançait pour faire croire à la présence d'un autre vaisseau, et le malheureux navigateur, se croyant loin des côtes, avançait sans défiance vers les écueils. Au XIX^{ème} siècle, plusieurs naufrages célèbres ont ainsi eu lieu en Angleterre. D'autres allaient chercher les navires en s'emparant bon gré mal gré du commandant et exigeaient alors une rançon.

Mais pour reprendre l'histoire de l'organisation du sauvetage, c'est à l'Angleterre, pays essentiellement maritime, qu'appartient l'honneur de la réalisation des premiers bateaux de sauvetage, les *Lifeboats*, l'origine de cette invention remontant à l'année 1785, et étant attribuée à un certain Lionel Lukin, carrossier à Londres. Diverses sociétés furent ainsi créées, proposant des prix pour la construction du meilleur bateau de sauvetage.

En 1851, l'Association fondée par le duc de Northumberland, *The royal national Life-boat institution*, chargée de décerner le prix, n'eut pas à examiner moins de 280 modèles ou plans, dont 37 seulement furent soumis à un examen définitif. A la fin de 1864, il existait sur les côtes d'Angleterre 186 life-boats et le littoral présentait 243 stations de porte-amarres et 402 stations pourvues de ceintures de sauvetage. Après

l'Angleterre, le Danemark est de toutes les nations maritimes celle où le service du sauvetage des naufragés a été le plus anciennement établi et a reçu l'organisation la plus complète. Le naufrage d'un navire anglais survenu en 1847 sur les côtes du Jutland acheva de démontrer l'urgence des mesures à prendre. D'autres pays ont établi également des associations pour le sauvetage des naufragés, tels que l'Allemagne, la Suède, et même la Chine.

Jusqu'à ces derniers temps, l'invention des bateaux de sauvetage avait toujours été attribuée à l'Angleterre, mais il résulte de documents fort anciens que la France peut revendiquer la priorité d'idée de cette invention. Dès 1610, un certain chevalier de Razilly expérimentait aux Tuileries, par ordre de la reine Marie de Médicis, alors régente, une nacelle insubmersible. En 1776, on faisait à Saint-Cloud l'essai d'un autre canot insubmersible inventé par un contrôleur général des ponts et chaussées. A Boulogne, une association constituée par des membres anglais et français se forma en 1825 sous le nom de *Société humaine et des naufrages* avec un double but: prévenir les accidents parmi les nombreux baigneurs qui fréquentaient la plage, et porter assistance aux bâtiments en péril et secourir les naufragés.

Vers 1835 seulement, une première tentative fut faite à Paris en vue de créer, sous le nom de *Société centrale des naufrages* une association ayant pour but d'organiser sur nos côtes un service général et complet de secours pour les sinistres, mais ce projet demeura sans exécution. Après d'autres tentatives infructueuses, notamment en 1848, ce n'est qu'en 1865 qu'un décret impérial approuvait les statuts d'une association reconnue d'utilité publique, celle-ci étant présidée par l'amiral Rigault de Genouilly, ministre de la marine. Le montant des fonds recueillis jusqu'au 31 décembre 1865 par souscriptions, donations, etc... s'élevait à 314.921 f, et en y joignant le montant des recettes faites dans les premiers mois de 1866, ainsi que la valeur des maisons-abris destinées à remiser les canots de sauvetage, l'actif de la Société avait atteint le chiffre de 500.000 francs. Soixante-dix stations étaient à créer, dont 60 sur le littoral français, 3 ou 4 sur les côtes de l'Algérie et 5 ou 6 dans les colonies.

Après les questions financières, il a fallu évidemment s'occuper du choix des engins à employer, les bateaux et les porte-amarres. Une commission créée à cet effet se décida rapidement sur le choix des canots du type anglais comme réunissant les conditions de stabilité, de légèreté et d'insubmersibilité. Ceux-ci furent d'abord commandés à Forrest and son, constructeurs de la société anglaise, puis à des constructeurs français, notamment à M. Normand, du Havre, et à la compagnie des forges et chantiers de la Méditerranée.

Quant aux porte-amarres, la question était beaucoup plus difficile, car parmi les divers appareils utilisés en Angleterre, aucun ne paraissait entièrement satisfaisant. Ainsi, on se sert depuis longtemps en ce pays d'un petit mortier de 70 kilogrammes, dit *mortier Manby*, mais la manœuvre en est peu commode. Plus tard on a commencé à employer un appareil à fusées dit *Rocket apparatus*, mais il offre un double inconvénient, d'une part le

projectile employé dévie trop facilement sous l'action du vent, et d'autre part ce projectile est d'une conservation difficile et dangereuse en raison de la siccité parfaite qu'il exige et de la quantité considérable de poudre qu'il contient. Après divers essais, la Société s'est arrêtée définitivement pour son artillerie de sauvetage sur le système suivant : la flèche porte-amarre, en bois ou en métal, lancée selon les portées à atteindre par trois espèces de bouches à feu, le mousqueton ou la carabine, l'espingole ou le pierrier. La manœuvre a été exclusivement confiée aux agents de l'administration des douanes qui forment un personnel d'élite, plein de cœur et d'énergie.

Divers sauvetages furent réalisés avec succès, les intéressés recevant la plus éclatante des récompenses à laquelle puissent aspirer en France le courage militaire ou civil, la croix de la Légion d'honneur. La Société centrale de sauvetage ne voulant négliger aucun moyen de faire connaître son œuvre et la développer a fondé, sous le titre d'*Annales du sauvetage maritime* un recueil spécial dans lequel elle vient tous les mois rendre compte au public de ses projets, de ses travaux et de leurs résultats espérés ou obtenus. Elle n'a pas cru devoir négliger le moyen tout naturel de publicité que lui offrait l'Exposition universelle de 1867 et l'emplacement qui lui avait été affecté par la commission impériale a reçu une construction reproduisant exactement une des maisons-abris sous lesquelles sont remisées ses embarcations ainsi qu'un canot de sauvetage reposant sur son chariot et tout prêt à prendre la mer.

Tout incomplet qu'il puisse être, l'exposé qui précède nous paraît établir suffisamment que l'œuvre de sauvetage maritime, œuvre si éminemment *humaine* puisqu'elle a pour but de venir en aide à tous les *hommes* exposés aux dangers de la mer, sans aucune exception de nationalité, est chez nous en excellente voie. Sur ce terrain, comme sur plusieurs autres, la France n'a réellement d'autre rivale que la première des puissances maritimes de l'Europe, l'Angleterre. La récompense la plus élevée, le grand prix hors classe, vient d'être attribuée à sa Société de sauvetage par le jury international, tandis que la Société française a obtenu seulement la médaille d'or. Nous ne devons ni nous en étonner, ni en être jaloux, car la date de ses premiers essais lui donne sur nous une avance de quarante ans, et il y a tout lieu d'espérer que notre Société parviendra à terminer dans un avenir prochain la tâche qu'elle s'est imposée, celle d'organiser en nombre suffisant des moyens de secours contre les désastres de mer sur tout le littoral de la France et de ses colonies.

N'est-il pas honorable, pour notre temps et pour notre pays, qu'il ait suffi d'un appel fait aux sentiments d'humanité et à la charité chrétienne pour que les cœurs se soient émus, pour que la naturelle beauté de l'œuvre lui ait conquis le plus large concours dans tous les rangs de la société, les plus humbles comme les plus élevés, et en ait assuré le succès?

Ce mémoire montre les belles préoccupations humanitaires de cette époque, qui vit également la création de nombreuses autres associations concernant le monde maritime, et tout particulièrement la Société de secours aux familles des marins français naufragés, fondée en 1878 par Alfred de Courcy, alors Président de la Compagnie d'assurances générales maritimes, reconnue d'utilité publique par décret du 12 mars 1880, et la Société des Œuvres de mer, fondée en 1894 et reconnue d'utilité publique par décret en date du 7 décembre 1898.

Plus d'un siècle depuis leur création, ces associations ont parfaitement rempli leur rôle et continuent toujours à assurer les missions pour lesquelles elles furent créées.

*Georges WESSELS
Président de la Société de secours aux familles
de marins français naufragés (2001 – 2015)*

Textes appartenant à la Société de Secours aux Familles des Marins Français Naufragés.

**Toute reproduction interdite.
Copyright 2017 © <http://www.secours-familles-marins.fr>**