

JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

A. LEGOYT

Naufrages des marines marchandes (fin)

Journal de la société statistique de Paris, tome 5 (1864), p. 85-89

http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1864__5__85_0

© Société de statistique de Paris, 1864, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme
Numérisation de documents anciens mathématiques
<http://www.numdam.org/>

II.

Naufrages des marines marchandes.

(FIN.)

De grands efforts ont été faits dans ces dernières années, et par les gouvernements et par les particuliers, pour réduire, autant que possible, les chances de naufrage aux cas de force majeure, c'est-à-dire à ce petit nombre de sinistres que ne peut, que ne pourra jamais conjurer la prudence humaine.

Signalons d'abord, comme les plus intéressants, ceux des particuliers.

Ils se sont manifestés sous deux formes : 1^o essais de constructions nautiques capables de résister plus énergiquement que par le passé aux coups de mer; 2^o institution de sociétés de sauvetage.

Les progrès de l'architecture navale dans les deux marines (marchande et militaire) ont été considérables, et s'ils n'ont pas complètement satisfait aux données du problème de la plus grande sécurité possible des transports maritimes dans ses rapports avec la force de résistance des navires, ils en ont au moins préparé la solution. La substitution des coques en fer aux coques en bois a paru, pendant un certain temps, avoir réalisé une amélioration décisive; mais des expériences ultérieures ont sensiblement diminué les espérances qu'elle avait suggérées. Les coques cloisonnées et construites de telle sorte que l'avant et l'arrière puissent, en se séparant sous l'effort de la mer, naviguer séparément (invention Armand), n'ont pas encore fait leur preuve. Mais le remplacement graduel de la voile par la vapeur, et surtout des petits par les grands navires, est un des éléments de sécurité les plus efficaces qui encore aient été introduits dans la navigation marchande.

Les sociétés de sauvetage sont une des plus heureuses manifestations de l'esprit d'association, appliqué à un grand intérêt public. Nous avons déjà mentionné les résultats importants obtenus dans ces dernières années sur les côtes d'Angleterre par la *life boat institution*. Cette institution jouit, de l'autre côté du détroit, de la plus grande et de la plus légitime popularité. Exclusivement fondée et soutenue avec le produit de souscriptions particulières, elle dispose aujourd'hui d'un matériel de sauvetage considérable, et ses *life boats*, montés par l'élite des marins du Royaume-Uni, sont toujours prêts à affronter la mer, par les temps les plus difficiles. Leur dévouement ne reste pas, d'ailleurs, sans récompense. En outre d'une solde élevée, les sauveteurs les plus méritants reçoivent des récompenses en rapport avec les services rendus et les dangers affrontés. Ainsi, en 1863, une somme de 33,000 fr. leur a été distribuée à titre de primes d'encouragement. La société leur décerne, d'ailleurs, des médailles d'or et d'argent, et tous les journaux se font un devoir de donner la publicité la plus étendue aux séances solennelles, toujours présidées par les amiraux les plus illustres, dans lesquelles ces distinctions leur sont remises. On a calculé que, depuis sa formation, qui remonte à trente ans en-

viron, la société a sauvé des flots 13,220 naufragés. On évalue à près de 2 millions les sommes qu'elle a dépensées pour l'établissement de son matériel.

Une société de même nature, mais dans des proportions beaucoup plus modestes, vient de se fonder à Paris, sous la dénomination de *Société humaine nationale et internationale*. Elle doit d'abord opérer sur les bords de la Seine, puis successivement, dans la mesure de ses ressources, sur les autres cours d'eau de l'Empire. Plus tard, si ses premiers efforts étaient encouragés, elle formerait une association centrale et générale, dont l'action s'étendrait sur les côtes maritimes comme sur les rivières. On lit dans le premier numéro du journal qu'elle a fondé sous le titre de *le Sauveteur*, qu'il se noie en moyenne annuelle 600 personnes à Paris, et que, dans ces trente dernières années, de 80 à 90,000 marins français ont trouvé la mort dans les flots.

La nouvelle association aura-t-elle un meilleur sort que l'ancienne *société des naufragés*? On ne peut que le désirer vivement.¹

Parmi les dispositions dues à l'initiative des gouvernements, nous devons signaler avant tout le service de télégraphie électrique, qui fonctionne, depuis 1854, avec un succès marqué en Angleterre et a pour but de signaler aux bâtiments en mer la force et la direction des vents dans les parages qu'ils doivent traverser, et de leur suggérer ainsi les précautions à prendre dans l'intérêt de leur navigation. Cette nouvelle et curieuse application de l'électricité est fondée sur ce fait que sa vitesse dépasse celle des vents les plus rapides. Voici comment elle a lieu. Il existe actuellement à Londres, au ministère du commerce (*Board of trade*), un bureau de météorologie, dirigé par un contre-amiral. Ce bureau, qui reçoit plusieurs fois par jour des dépêches émanées de toutes les stations sémaphoriques du littoral, les transmet directement aux navigateurs. En moins d'une heure, grâce au concours que lui prêtent les diverses compagnies télégraphiques, il peut envoyer ses communications, ses signaux d'alarme à toute la côte anglaise et même aux îles de Man, Jersey et Héligoland. Il reçoit deux fois par jour des télégrammes de France, d'abord, le matin, de Rochefort, Lorient et Brest (qui arrivent en aussi peu de temps que ceux d'Écosse et d'Irlande); puis, dans l'après-midi, par l'intermédiaire de l'Observatoire de Paris, de Lisbonne, Bayonne, Brest, Helder et Copenhague. En échange, il transmet chaque jour à Paris des télégrammes sur l'état du temps dans sept localités. Un télégramme spécial est en outre envoyé à Calais, pour cette partie de la côte française, à 11 heures du matin. Ces envois, permanents et réguliers, sont indépendants de ceux que le bureau fait accidentellement sur le continent pour l'usage des côtes nord-ouest de la France et des îles anglaises du détroit.

L'efficacité des avertissements ainsi transmis a été pleinement appréciée en Angleterre et en France, où un service de même nature vient d'être récemment organisé à Paris, par les soins de MM. les capitaines de vaisseau Moulac et Mouchez. Voici dans quels termes le premier s'exprimait, le 20 janvier 1863, sur la valeur des renseignements transmis par le bureau de Londres : « ... Bien que les prévisions du temps faites par l'amiral Fitz-Roy (le directeur du service) ne soient que des pro-

1. La formation de la nouvelle société humaine est très-probablement due aux travaux persévérants de M. Tremblay sur les sinistres maritimes et les moyens de les prévenir. Cet ingénieur assure, dans un de ses mémoires, que pendant une période de 28 années, qu'il a étudiée avec le plus grand soin, la marine militaire française a perdu 65 bâtiments et la marine marchande près de 12,000 navires. (*Moniteur* du 17 février 1863.)

habilités, il serait facile de citer un très-grand nombre de circonstances dans lesquelles l'événement a justifié ses prévisions. Depuis le peu de temps (moins de deux mois) que ses avertissements parviennent en France, les trois coups de vent qui se sont fait sentir sur nos côtes ont été *annoncés la veille*. » Le capitaine Mouchez écrivait à l'amiral anglais, le 19 du même mois : « Je n'ai pas besoin sans doute de vous dire que, pendant tout le mois écoulé, vos télégrammes se sont vérifiés d'une manière fort remarquable. Les journaux de divers ports de nos côtes du nord signalent très-fréquemment l'accord parfait des prévisions et des temps observés. »

Le *Compte rendu des naufrages en 1861 (Report on Wrecks)* apprécie ainsi qu'il suit les services rendus, cette année, à la navigation par le bureau météorologique de Londres :

« L'amiral Fitz-Roy a également, par ses avertissements donnés dans tous les ports à l'approche des ouragans, sauvé beaucoup de navires de désastres certains ; mais la cupidité humaine a trop souvent méconnu ces indices. A l'approche des tempêtes de la fin d'octobre, l'amiral Fitz-Roy avertit les ports. Vains efforts ! au mépris de ses avertissements, une multitude de charbonniers prit la mer. Combien n'ont jamais reparu ! Cela s'explique en deux mots : les bénéfices de cette industrie sont si grands, que la perte accidentelle d'un navire n'empêche pas les armateurs de réaliser de gros bénéfices.

« Quant à la valeur des présages de l'amiral Fitz-Roy, les événements que nous venons de rapporter ont achevé de dissiper les préventions qu'ils rencontraient encore chez un grand nombre de marins. La science dont cet homme distingué s'est fait l'apôtre, au mépris des sarcasmes, est encore dans l'enfance, personne plus que lui n'est prêt à en convenir ; elle se trompe quelquefois, ce n'est pas douteux ; mais le jour viendra, nous devons l'espérer, où elle parlera avec une parfaite sûreté. Dès aujourd'hui, quand l'amiral Fitz-Roy fait hisser les signaux d'alarme dans les ports, la tempête est probable et la prudence commande aux petits navires ou à ceux que leur état rend impropres à la mer, de rester au port. »

Voici maintenant dans quels termes le *Moniteur* du 24 avril 1863 décrivait les postes sémaphoriques déjà installés sur nos côtes, à cette date, conformément au système de l'amiral Fitz-Roy.

« On voit, depuis un an, sur les falaises les plus arides et les rochers les plus escarpés des côtes de France, s'élever des maisonnettes blanches surmontées d'une tour, dont la toiture rouge, les murs badigeonnés et les persiennes vertes offrent le plus souvent un singulier contraste avec l'aspect sauvage des lieux qui les entourent. Ce sont les nouveaux sémaphores que l'État fait construire sur toute l'étendue du littoral. De Dunkerque à Bayonne, de Port-Vendres à Menton, leur nombre ne s'élève pas à moins de cent cinquante, et la solidité, on peut dire le luxe de leur installation, atteste l'importance des services que l'on attend d'eux.

« Destinés à remplacer les anciennes vigies, ils ne sont plus forcés de correspondre entre eux. Chaque poste est seulement chargé d'explorer l'horizon. Quelque avancé qu'il soit sur le bord de la mer, au milieu des rochers, il peut, à chaque instant du jour et de la nuit, entrer en communication avec l'autorité chargée du littoral. Un fil télégraphique le relie au grand réseau des lignes électriques. Deux gardiens veillent à l'appareil. Cet appareil est un télégraphe à cadran d'un usage facile, analogue à ceux que l'on emploie sur les chemins de fer.

La tour du sémaphore est surmontée d'un arbre vertical de 10 mètres de haut,

muni de trois ailes mobiles, qui servent à faire aux bâtiments qui passent des signaux, que l'on distingue encore à plus de six milles au large. Le navire y répond avec ses pavillons, et c'est ainsi qu'entre la terre et les marins en mer se trouvent établies des communications nouvelles que l'électricité peut instantanément propager du rivage sur toute l'étendue du continent. »

L'une des dispositions les plus propres à prévenir les naufrages résultant des collisions, a été prise dernièrement sur la proposition de la France, par les principales puissances maritimes de l'Europe; nous voulons parler d'un système uniforme d'éclairage des navires pendant la nuit. En France, ce système a été organisé par le décret du 25 octobre 1862, et mis en vigueur à partir du 1^{er} juin 1863. A la suite d'un accord entre les deux pays, l'Angleterre l'a adopté et appliqué à la même date.¹

Les grands intérêts engagés, en Angleterre, dans les transports maritimes ont décidé le gouvernement à recourir à une mesure bien plus considérable encore dans l'intérêt de la marine marchande. Elle a consisté à créer des ports de refuge sur les parties les plus dangereuses de la côte anglaise. Les premiers ports de cette nature ont été établis à Portland, Holyhead et à Alderney. Ils seront très-prochainement livrés au commerce. Une commission royale nommée en 1860, à la suite d'un rapport d'une commission parlementaire, avait demandé qu'il en fût créé un plus grand nombre; mais d'une part, le gouvernement a reculé devant la dépense, et, de l'autre, il n'a pas partagé l'opinion de la commission sur les services que ces ports pourraient rendre à la marine marchande. Le duc de Somerset, interpellé dans la séance de la Chambre des lords du 13 février 1863, exprimait ainsi qu'il suit sa pensée sur ce dernier point: « Je ne pense pas que ces ports auraient les avantages que leur attribuent beaucoup de personnes. Les témoignages les plus compétents permettent de croire que les armateurs continueront à envoyer à la mer le même nombre de vieux et mauvais navires, incapables de tenir la mer. C'est surtout le commerce des charbons auquel on peut reprocher cette coupable habitude, ou plutôt cette funeste spéculation. Les propriétaires ont soin de les assurer; puis certains que la perte sera couverte par l'assurance, ils s'inquiètent peu de ce qu'ils deviendront. Le fait de la destruction volontaire d'un vieux navire est des plus rares dans ce commerce; on emploie les navires jusqu'à ce que la mer les engloutisse. La vie d'un grand nombre de braves marins est ainsi compromise dans un pur intérêt de spéculation. »

La part considérable de l'assurance dans les causes des naufrages sur les côtes du Royaume-Uni, inspirait récemment au journal le *Times* les réflexions ci-après : « On a dit que les naufrages sont souvent le résultat de la plus coupable des spéculations, le désir de toucher le montant de l'assurance. On prétend même que cette catégorie de naufrages est l'objet d'une sorte de trafic régulier, le prix de l'assurance étant très-souvent supérieur à la valeur du navire. En jetant les yeux sur les rapports officiels relatifs aux naufrages, on y trouve un fait qui semble con-

1. Le décret impérial règle le nombre, la nature et la position des feux que les bâtiments de guerre et les navires de commerce sont tenus de porter la nuit, savoir : feu vert à tribord et feu rouge à bâbord; le troisième, c'est-à-dire le feu blanc, en tête du mât de misaine, est réservé exclusivement aux bâtiments à vapeur. Le décret pose en outre les règles à suivre en temps de brume et en cas de croisement de route par deux navires. Dans ce cas, la règle est précisément la même que pour les voitures : chacun doit prendre sa droite.

firmier cette affirmation, c'est qu'à peu près la moitié des sinistres se produit dans des circonstances où ils semblent impossibles, c'est-à-dire par des temps entièrement favorables. On lisait dernièrement, à ce sujet, la notification suivante dans les journaux de Liverpool : « Plusieurs navires ont été dernièrement détruits en pleine mer dans des circonstances clairement indicatives de l'intention de spéculer sur l'assurance. Une récompense de 200 fr. et le pardon de Sa Majesté sont offerts aux personnes qui pourront traduire les coupables devant la justice. Voilà des faits qui jettent une triste lumière et sur notre caractère national et sur la loyauté de notre commerce. »

Signalons encore comme un témoignage des vives préoccupations qu'inspirent en Angleterre les pertes considérables que les naufrages infligent au commerce national, les mesures préventives suivantes.

1° La création dans les ports du Royaume-Uni d'un corps de pilotes, munis de licences que des commissions compétentes ont délivrées après examen, sous l'autorité du gouvernement.

2° Le droit conféré par la loi au *Bureau du commerce* d'ordonner une enquête sur les naufrages à l'occasion desquels la capacité ou la vigilance du capitaine peuvent être mises en doute, et de provoquer la formation d'un tribunal spécial chargé de juger sa conduite pour lui infliger, au besoin, une peine qui peut aller jusqu'au retrait définitif de son certificat d'aptitude.¹

3° La soumission à des essais publics, sous la surveillance d'un agent du gouvernement, des ancres et des chaînes fournies à la navigation par le commerce.²

4° La suppression de tout droit sur les bâtiments étrangers qui atterrissent dans un port pour renouveler leur provision d'eau, de charbon, remplacer leurs ancres ou leurs chaînes, ou les réparer.

A. L.

1. On se demande pourquoi la France ne s'est pas approprié cette législation spéciale, et pourquoi la justice qui, chez nous, frappe si sévèrement l'officier convaincu d'avoir perdu, par sa faute, un bâtiment de l'État, n'atteindrait pas également le capitaine dont l'incapacité, l'imprudence, quelquefois la coupable connivence, ont mis en péril la fortune de ses consignataires, et, ce qui est beaucoup plus grave, la vie de son équipage?

2. On sait que des épreuves de cette nature ont lieu dans presque tous les États du continent pour les armes à feu.