

Le Naufrage du VAILLANT

Interview d'Alphonse DELAROSE pour la "Revue de Paris", Sept. 1897
relevé dans les Cahiers de la Vie à Cancale n° 10

et extraits de "La Grande Pêche" de l'Abbé GROSSETÊTE, Editions L'Ancre de marine
et de " Les derniers voiliers morutiers terre-neuvas, islandais, groenlandais" de Louis LACROIX,
Pacteau Luçon, 1949

Le brick-goélette Vaillant était parti de Saint-Malo à destination de Saint-Pierre-et-Miquelon le lundi 8 mars 1897, avec vingt-trois hommes d'équipage, et quarante-sept passagers qui devaient se répartir sur trois goélettes basées à Saint-Pierre ("l'Intrépide", "la Vigilante" et "la Décidée"), en tout soixante-dix hommes dont vingt-quatre du quartier de Cancale. Parmi les passagers, Alphonse DELAROSE, de Cancale, devait embarquer comme patron sur "l'Intrépide". A la fin juillet 1897 de retour dans sa maison de 'la Houle", il raconte à C. GABILLOT de la "Revue de Paris" :

" La traversée fut très dure. Nous eûmes un mauvais temps continuel. Particulièrement, dans les premiers jours d'avril, la tempête nous força d'aller à la cape pendant quarante-huit heures. C'est dans la nuit du 12 au 13 avril que "Le Vaillant" a sombré.

Nous avons dépassé le Bonnet-Flamand et nous approchions du Grand-Banc. J'étais dans la "chambre", près de laquelle se trouve la cabine où le capitaine couche et fait le point ; je puis vous dire la position exacte du bateau ; c'était par 46°26 ' de latitude nord et 49°56 ' de longitude ouest. Un bon vent soufflait du nord. Comme on avait déj à trente-quatre jours de mer, on marchait à huit noeuds, pour arriver plus vite. Nous n'avions pas encore eu connaissance des glaces.

Il était onze heures et demie du soir. Tout le monde était couché. La vigie cria tout à coup : "**Glace devant nous!**" Aussitôt, le second commanda "barre au vent" ; mais, pendant que le navire faisait son évolution, le glaçon vint frapper le lof de tribord (droite de l'avant), et l'ouvrit. Un matelot vint prévenir le capitaine que le bateau s'emplissait. Les hommes, éveillés en sursaut, coururent pomper, sans presque se vêtir ; mais le sel de la cale, à moitié fondu, obstrua les pompes : elles ne purent fonctionner qu'une dizaine de minutes.

Alors on mit les embarcations à la mer. Nous avons sur le pont onze doris et deux chaloupes; seulement, les rames étaient à la cale, pour éviter l'encombrement... Tout le monde avait perdu la tête ; ce fut à qui se précipiterait le plus vite ; dans le désarroi, plusieurs tombèrent à l'eau. Je montai dans l'une des chaloupes ; nous étions là vingt et un hommes, quatre de Cancale, les autres du quartier de Saint-Brieuc. Quand je quittai le bord, notre capitaine restait seul sur le pont. Le dernier, il sauta dans un doris.

Je ne sais ce qu'il est devenu. Aucune embarcation n'avait de rames : on se dirigeait avec quelques bouts de planches. Personne n'était vêtu complètement. Un navire s'enfonce rarement d'un seul coup.

A l'ordinaire, il sombre d'abord par l'avant : ce fut le cas du nôtre, qui resta quelques temps ainsi, à moitié submergé, marchant vent arrière. II fit couler trois ou quatre doris. Dans la chaloupe nous nous trouvions "au vent du bateau", et, par suite, poussés contre lui. Un chien, qui était à bord, sauta dans l'eau et vint nous rejoindre. Nous nous éloignâmes peu à peu.

Dans la nuit, nous faillîmes couler : l'embarcation se remplit trois ou quatre fois. Les glaces flottaient autour de nous ; nous étions gelés. Le lendemain, trois de nos camarades moururent de froid. C'étaient des jeunes gens de dix-neuf, vingt et vingt-cinq ans. Les équipages des trois goélettes ne comptaient, d'ailleurs, que des hommes jeunes ; j'ai vingt-huit ans, et j'étais l'un des plus âgés.

Le jour suivant, 15 Avril, on se décida à tuer le chien. II fut saigné, et chacun but un petit coup du sang. On le découpa et on le mangea cru. A partir de ce moment, nous perdîmes tous les jours du monde, par la faim, et surtout par le froid. Les cadavres étaient aussitôt jetés à la mer.

Cela dura huit jours. Le sixième jour, par une mer très forte, nous abordâmes un glaçon, d'au moins vingt mètres de hauteur, qui, par deux fois, nous fît presque chavirer. A coups de couteau, on en cassa des fragments qu'on suçà toute la nuit. Nous étions encore onze dans le canot. Le septième jour au matin, sept de nos camarades moururent. Dans la journée, le temps fut très mauvais. 11 nous restait quelques paires de bottes : on les amarra à l'arrière, avec une lanière taillée dans le cuir. Ce gouvernail de fortune empêcha que les lames ne nous prissent par le travers. Le soir, il avait calmi. Nous nous couchâmes tous les quatre au fond de l'embarcation, à bout de forces, attendant la mort. Vers minuit et demi, je m'en souviens, François DAGORNE, l'un de nous, s'étant levé pour regarder à tout hasard, aperçut un feu, "dans le vent à nous", à cinquante mètres environ : aussitôt tout le monde fut debout, à pousser des cris. Le capitaine du bateau alluma une torche pour essayer de nous découvrir. Ayant fini par nous apercevoir, il fit mettre un canot à la mer, et vint nous chercher.

Ce bateau était "**l'Amédée**", de Cancale, capitaine FORTIN. Il venait de France et allait au Banc. Le capitaine FORTIN, que je connaissais, nous soigna très intelligemment et avec beaucoup de sollicitude : une mère n'aurait pas fait mieux. Il nous conduisit à Saint-Pierre, où, le 1er mai, nous entrâmes à l'hôpital.

Je suis resté là deux mois et demi. Ayant encore les talons gelés, je ne marche qu'avec peine. De mes trois compagnons, Auguste GALLET a le moins souffert : il est rentré en France, n'ayant presque rien. François DAGORNE a été amputé des deux pieds, au ras de la cheville ; Jean TELLIER, d'un pied seulement.

- Et les autres embarcations ?

- Quatre autres naufragés venaient d'entrer à l'hôpital, quelques Jours avant nous. Ceux-là se trouvaient dans un doris, qui contenait d'abord sept hommes. Trois étaient morts. Les autres avaient encore été plus malheureux que nous, s'étant vus dans la nécessité de boire le sang et de manger la chair des cadavres. Le trois-mâts "Victor - Eugène" les avait recueillis et amenés à Saint-Pierre. L'un d'eux mourut à l'hôpital : un autre fut amputé des deux jambes.

Sept hommes seulement ont donc survécu sur les soixante-dix qui étaient à bord, et encore cinq sont mutilés. Voilà monsieur, tout ce que je puis vous

dire sur le naufrage du "Vaillant"



Parmi les disparus

- Aristide BOULANGER
- Jean DOMALAIN
- Auguste DUTEIL
- Emile Auguste FOUCHE
- Aristide GUENARD
- Pierre Samuel MADIOU
- François Pierre MADIOU
- Louis Aristide TROTIN
- François PIERRE
(capitaine)

Sauvés par le Victor Eugène

- AGENAIS de Miniac-Morvan
- BOULANGER de Plovaret.
- Emmanuel MAUBÊCHE de Cancale qui décèdera à St-Pierre
- Alfred NOUYOUX de Cancale

Sauvés par l'Amédée

(capitaine FORTIN de Cancale) :

- Alphonse DELAROSE (patron cancalais de l'Intrépide)
- François DAGORNE de Plévenan
- Auguste GALLET de St-Jacut
- Jean TELLIER de St-Lunaire.

L'Abbé GROSSETÊTE et Louis LACROIX, en s'inspirant du Bulletin des Œuvres de Mer du 1er janvier 1898, nous racontent le sort du seul doris qui fut retrouvé avec la chaloupe d'Alphonse DELAROSE :

Sept hommes avaient sautés dans un doris sans rames ni vivres. Deux jours après le naufrage, l'un d'eux meurt : GICQUEL, d'Iffiniac, âgé de dix-neuf ans. Le lendemain, vers neuf heures, ils rencontrent, dans un autre doris, le capitaine, François PIERRE, avec le mousse, le saleur et deux autres hommes, qui étaient munis d'avirons, mais n'avaient pas de vivres. Les naufragés s'entretiennent quelques minutes, se promettent

de venir au secours les uns des autres, mais doivent se quitter la mort dans l'âme :

si du moins, ils pouvaient demeurer ensemble, mais l'une des barques n'a pas de rames !

Des six hommes restés sur le premier doris, un autre, CARRE, de Pleudihen, meurt le 16 avril; puis, le 18, jour de Pâques, meurt Auguste Duteil, de Cancale. Ce jour-là vers trois heures, un navire apparaît. Les survivants trouvent assez de force pour détacher une tringle du doris; ils y attachent un lambeau de vêtement et font des signaux. Enfin sauvés ! Le "Victor-Eugène" les a aperçus et vient droit sur eux. A quatre heures et demie, ils étaient à bord. Ceux qui avaient souffert de pareilles tortures étaient de tout jeunes gens : Emmanuel Maubêche, de Cancale, avait vingt-six ans; Nouillon, de la même commune, vingt; Agenais, de Miniac-Morvan, en avait dix-neuf; et Boulanger, de Plovaret était un enfant de dix-sept ans.

Le 27 avril, le "Victor-Eugène" les ramenait à Saint-Pierre. Leur martyre n'était point terminé : ils avaient eu les pieds gelés et on dut les leur amputer. Emmanuel Maubêche décèdera peu après.

C'est le 1er mai que les quatre autres rescapés du naufrage furent ramenés à Saint-Pierre par la goélette "Amédée" : Alphonse DELAROSE, de Cancale; François DAGORNE, de Plévenan, dix-huit ans; Auguste GALLET, de Saint-Jacut, vingt-sept ans; Jean TELLIER, de Saint-Lunaire, trente-et-un ans.

Le « Vaillant », brick-goélette de 156 tonneaux, avait été construit à l'étranger, à Shelburne, en 1882; baptisé « Zingara », il avait été francisé pour M. L.Coste, de Saint-Pierre-Miquelon, mais armé à Saint-Malo et **sa disparition causait la mort de 62 pêcheurs.**

Jean-Paul Trotin

LA SUCCESSION D'UN MARIN DISPARU EN MER

La mort en mer d'un marin est un drame, avec l'annonce, les recherches, l'angoisse, l'espoir et puis l'échec. Le drame devient pire encore quand le corps du marin n'a pas pu être retrouvé ; c'est l'incertitude et l'anxiété pour toujours, c'est la crainte systématique de l'avenir. Comme à l'habitude, les différents aspects de la vie humaine, même les plus graves, reçoivent une application juridique : qu'en est-il donc ici ?

I - LA DÉCISION JUDICIAIRE DE LA DISPARITION ET DU DÉCÈS D'UN MARIN MORT EN MER

La déclaration officielle du décès d'une personne se fait auprès de l'officier de l'état-civil, en principe sur présentation d'un corps sans vie, ou encore de l'avis médical du décès¹.

Ici, rien de tout cela, même s'il y a une quasi certitude ou une forte probabilité du décès; il y a parfois des témoins de l'accident de mer, mais pas de corps ; il faudra alors obtenir une déclaration judiciaire du décès, c'est-à-dire un jugement. La décision est à demander au Tribunal de Grande Instance du lieu du domicile du marin ; la procédure est gracieuse - non contentieuse - elle sera donc plus rapide mais encore faut-il la solliciter ... En cas d'inaction, de retard ou d'oubli, un règlement de succession, une vente immobilière ou même un remariage ne pourrait avoir lieu...

Pour prononcer de cette manière le décès, le Procureur de la République ordonne souvent une enquête, afin de vérifier les faits, les témoignages, les circonstances qui seraient de nature à avoir mis la vie du marin en danger, donc sa mort très probable ; il examine en premier lieu le rapport de disparition fait par le commandant de bord.

- Article 86 du Code Civil : *"En cas de décès pendant un voyage maritime ... il en sera dans les 24 heures dressé acte par les officiers instrumentaires ..."*

- Selon l'article 59 du même code, l'acte est rédigé sur les bâtiments de l'État par l'officier du Commissariat de la Marine ou à défaut par le commandant ou celui qui en remplit les fonctions, et sur les autres bâtiments par le capitaine, maître ou patron, ou celui qui en remplit les fonctions.

- Pendant un arrêt dans un port, l'acte sera établi par s'il en existe un agent diplomatique ou consulaire français investi des fonctions d'officier de l'état-civil...

- Il y sera fait mention des circonstances dans lesquelles l'acte a été dressé...

- L'acte sera inscrit à la suite du rôle d'équipage.

Disparition ou absence ?

Si par hasard, les circonstances n'étaient pas suffisantes, la mer était plutôt calme, ou n'était pas très froide², ou bien la côte était suffisamment proche pour rendre possible un sauvetage, alors il faudra obtenir une autre procédure, celle relative à une déclaration d'absence. Quelle douleur de devoir ainsi discuter par avocat interposé sur les circonstances plus ou moins graves de la disparition d'un proche et ainsi appliquer l'une ou l'autre des procédures !

Les faits et les causes de la disparition d'un homme de mer sont très variables : la tempête, les glaces flottantes, la brume mais aussi les erreurs de navigation, le suicide parfois ou l'alcool ; il y eut également la piraterie ou les collisions, combien de doris de pêche ont chaviré dans la vague d'étrave d'un transatlantique...

Il nous faut ici rendre hommage à notre Marine Nationale, par exemple à la station navale de Terre-Neuve, pour tous les efforts déployés lors d'un appel à disparition, autant en faveur de ses ressortissants que de personnes ou de navires de toutes nationalités ; parlons également ici de la solidarité maritime - le fameux S.O.S. - qui n'est pas un vain mot et qui a permis de sauver de nombreuses vies humaines...

Procédure et jugement de disparition

La déclaration judiciaire du décès en fait s'applique aux ressortissants français quelque soit le lieu de leur disparition, mais également aux étrangers et apatrides disparus sur le territoire relevant de l'autorité de la France, ou à bord d'un navire français, et même aux étrangers et apatrides disparus à l'étranger dès lors qu'ils avaient leur domicile ou leur résidence habituelle en France.



PUR L'ENREGISTREMENT DES ACTES DE L'ÉTAT CIVIL

(Se conformer exactement à l'instruction du 3 octobre 1893, mise à jour au 1^{er} juillet 1928, sur la rédaction des actes de l'État civil.)

Procès-Verbal de disparition

Ce jour-là le vingt du mois de mai, l'an trois mille neuf cent
trois vers trois heures vingt du matin etant par

$L = 44^{\circ} N$
 $G = 49^{\circ} W$

par devant nous Henry Franville X... de nos Capitaine de
3 mâts "Ermité" armé à Saint-Malo, ayant en vertu de l'article
87 du Code de Commerce à comparu le nommé [nom] lequel nous a
déclaré que le nommé Pinault Louis Marie Célestin fils de
et de [nom] né le huit Février mil huit cent quatre
vingt six à Plerguer arrondissement de Saint-Malo
département de Ille-et-Vilaine domicilié avant son embarquement
à Plerguer arrondissement de Saint-Malo département de
navigait au quartier de Saint-Malo N° 1316 sur le bord
d'équipage en qualité de patron de bord a disparu au large de
vers trois heures vingt du matin dans les circonstances suivantes

le bancbar à l'équipage ayant en lieu vers 6^h le 20 mai le
matelot Pinault Louis s'éleva à l'appel. Il a été aperçu pour
la dernière fois par le nommé de quart Brouillard [nom] vers
3^h 45. Des recherches ont été effectuées aussitôt sur le
pont, la cale et dans toutes les parties accessibles de la machine
elles sont restées vaines.

Il nous a constaté l'événement dont il s'agit, nous nous sommes
à la suite du rôle d'équipage le présent Procès-Verbal qui
a été signé par les Sieurs Gardier Gabriel et Brouillard [nom]
patrons, après leur en avoir donné lecture.

A leur les jours, mois et an qui suivent

Henry Franville

G. Gardier
Brouillard

La date du décès doit être fixée même approximativement par le juge ; la loi ne dit rien sur le lieu du décès car elle accorde plus d'importance au lieu du dernier domicile lequel fixera le lieu d'ouverture de la succession – art 110 du code civil – il est toutefois souhaitable pour des questions de territorialité que le tribunal indique même de façon approximative le lieu où est survenu l'accident de mer.

Le jugement étant devenu définitif, c'est-à-dire sans recours possible, et étant régulièrement transcrit en marge des actes de l'état-civil, il y a alors seulement un constat officiel de la fin de la personnalité juridique – article 718 du code civil - le mariage est dissout – article 227 du code civil – de même la communauté de biens et acquêts avec le conjoint, la succession est ouverte entre les héritiers.

L'assurance décès attachée aux emprunts peut désormais rembourser les banques ; les pensions et allocations sont enfin définitivement accordées³ ; un remariage peut aussi et alors seulement être envisagé...

Les complications

Les complications sont toujours possibles et peuvent être de plusieurs ordres par exemple :

- Les difficultés d'identification d'un noyé retrouvé.

- La découverte du corps après le jugement

- Les cas de disparition dans les eaux internationales ou dans des eaux territoriales étrangères, avec difficultés d'application des différentes règles nationales.

- L'interprétation possible des circonstances de la disparition qui selon le cas et comme indiqué plus haut entraînera soit un jugement de décès soit un jugement d'absence

- Enfin, le cas extrême, c'est le retour du disparu ; dans cette hypothèse exceptionnelle d'une réapparition, le Procureur de la République ou tout intéressé peut poursuivre l'annulation du jugement déclaratif de décès – article 92 du code civil – Le marin recouvre ses biens dans l'état où ils se trouvent, avec les prix et les emplois de ceux vendus – article 130 du code civil – Le mariage reste dissout – article 132 du code civil – il ne reste plus aux époux, selon la qualité des retrouvailles, qu'à se remarier ...

Et la succession

Pendant ce temps-là de recherches ou de procédures, tout est en principe bloqué : les salaires, les comptes bancaires ; par contre, les factures et les loyers ou emprunts de la maison sont tout de même à régler ; heureusement, l'assistante sociale de la

Marine, le notaire et tous les proches sont là pour aider les familles quasi-endeuillées, les veuves qui ne le sont pas tout à fait, mais qui doivent de toute façon surmonter leur peine ; en fait, la vie doit continuer, le travail, les enfants ; et comment faire pour subvenir aux besoins de toute la famille sans le salaire principal. Il y a très longtemps, rien n'était prévu, et puis les lois sociales sont apparues au fur et à mesure, d'abord la retraite du marin par la Caisse des Invalides et puis les cas de survenance de décès en cours de campagne, en cours d'activité, ne s'agit-il pas en fait d'un accident du travail, d'un A.T.M. comme on dit parfois⁴ ! En réalité, les pensions ne garantissent que le minimum ; il faut souvent compléter par un secours ; et puis la veuve devra continuer à travailler, et les enfants ne vont-ils pas bientôt finir leurs études et rechercher un travail ; et que feront-ils : la Marine eux aussi comme leur père et leurs grands-pères !... Une cruelle destinée parfois pour toutes ces familles...

II - LES PRESTATIONS ET SECOURS AUX FAMILLES DES MARINS

Les Invalides de la Marine ou E.N.I.M.

Les marins français bénéficient d'un régime de sécurité sociale qui peut être considéré comme l'ancêtre de tous les régimes. Sa création remonte en effet à Louis XIV, en 1670, quand une ordonnance royale institue un secours viager de deux écus par mois aux anciens militaires, y compris les marins. A partir de cette date, les gens de mer se sont progressivement dotés d'un statut social particulier, conservé lors de la généralisation en 1945 de la sécurité sociale. L'Établissement, dans sa forme actuelle, date du décret du 30 septembre 1953 - modifié pour la dernière fois en 1999 - fixant son organisation administrative et financière⁵.

Le régime est commun à tous les navigateurs professionnels du commerce, de la pêche et de la plaisance. Il vise toutes les branches de la protection sociale. Le décès en mer est un accident du travail qui fait l'objet de prestations légales mais également d'aides extralégales : une allocation décès égale à 25 % du plafond annuel des rémunérations ou gains soumis aux cotisations de la Sécurité Sociale - de 34 308 euros par an en 2009 - , une indemnité pour frais funéraires égale aux frais réels engagés sans pouvoir être supérieur à 1/24^{ème} du salaire annuel maximum servant de base aux cotisations du régime général, plus un secours pour frais d'obsèques en 2006 de 450 euros et

un secours d'urgence aux familles des marins péris en mer toujours en 2006 de 6 750 euros pour le conjoint du marin ou ses ascendants et 1180 euros pour chaque enfant à charge.

La Société des Œuvres de Mer

Cette association a été fondée en 1894 par les Augustins de l'Assomption sous l'instigation d'un officier de marine, Bernard Bailly. Les étapes furent les suivantes :

1895 : fondation de la Maison de Famille à Saint-Pierre

1896 : fondation de deux autres Maisons de Famille à Islande ; lancement du navire-hôpital le *Saint-Pierre I* ; le 1^{er} aumônier est le père Hamon ; puis le *Saint-Pierre II*.

1898 : reconnaissance d'utilité publique

1900 : lancement du *Saint-François d'Assise*, en 1911 du *Notre-Dame de la Mer*, en 1914 du *Sainte-Jehanne*, rebaptisé en 1921 *Sainte Jeanne d'Arc*, en 1935 du *Saint-Yves* avec le révérend père Yvon comme aumônier

La société apportait par la visite des navires en pêche des soins médicaux, des possibilités de rapatriement sanitaire pour les blessés ou malades les plus graves, une assistance également morale ; le service postal devenait de plus en plus important avec 40 490 lettres en 1911, 46 056 en 1912, 49 253 en 1913.

Elle créa également toutes les "maisons de marins", ayant la vocation de centre d'enseignement mais également destinées à lutter contre les abus d'alcool.

Chaque région et chaque port de pêche français avait un comité, dit comité des dames, chargé de recueillir des cotisations ou des dons ou encore faire des recettes à partir de manifestations locales comme des kermesses, spectacles, banquets ou conférences.

Il y avait un comité à Bayonne, Brest, Dijon, Fécamp, La Rochefoucauld, Le Havre, Lyon, Nantes, Paris, Pau, Quimper, Reims, Saint-Brieuc, Saint-Malo - Saint-Servan, Saint-Nazaire et Vannes. Le comité national avait pour présidente d'honneur l'épouse du président de la République, M^{me} Félix Faure.

La revue des Œuvres de Mer fût éditée à partir de 1897 et paraît encore aujourd'hui.

L'Œuvre de l'Adoption des Orphelins de la Mer

Créée en 1897 par l'amiral Gicquel des Touches, ancien ministre de la Marine, elle a son siège à Paris 5, rue Bayard ; elle avait pour but, je cite, "*de venir en aide d'une façon durable aux familles des inscrits maritimes naufragés ou morts des fatigues de la mer, en adoptant un des orphelins auquel une pension de 100 ou 200 francs est servie jusqu'à ce qu'il*

ait atteint sa quatorzième année ; et contribuer à former des chrétiens pour la marine, en adoptant que des garçons ayant l'intention d'être marins et en les laissant à leurs plus proches parents et dans leur milieu maritime" ; elle prit en charge durant 25 ans plus de 2 400 orphelins de la mer en collectant pendant cette même période quelques 1 800 000 francs⁶.

Une revue trimestrielle de cette association, dénommée "*Nos Petits Marins*", a été créée en 1906.

Les bureaux de bienfaisance

La ville de Fécamp et les communes avoisinantes ont depuis longtemps, chacune en ce qui la concerne, géré en relation très étroite avec les mairies, un bureau de bienfaisance, chargé grâce aux dons et legs locaux d'aider les plus nécessiteux de la commune ; parmi ceux-ci, il fallait en premier lieu subvenir aux familles des marins disparus...

Le nombre de familles admises au bureau de Fécamp était en 1851 de 400 pour une aide de 30 francs par famille soit 12 000 francs en tout ; en 1907, il y avait 350 familles pour une aide de 85 francs par famille soit 29 000 francs en tout.

Le bureau d'Aide Sociale de Fécamp, dans sa forme actuelle, a été créé par décret du 29 novembre 1953 et soumis à un Règlement d'Administration Publique du 11 juin 1954

L'orphelinat Saint-Michel de Fécamp

La création à Fécamp de l'Orphelinat Saint-Michel, remonte à l'année 1886, Augustin Leborgne étant maire de la ville ; elle fut aussi la conséquence des clauses d'un legs fait à la Ville de Fécamp, par M. Dégenétais, en son vivant propriétaire à Saint-Germain en Laye.

Aux termes du testament du donateur, la Ville héritait d'une ferme sise à Ouainville et d'une somme de 40 000 francs à charge par elle de fonder sur son territoire un orphelinat de jeunes garçons pour les fils de marins qui auraient péri en mer ou qui auraient succombé aux suites de maladies contractées pendant la navigation ou d'accidents de mer.

Ne sont admis que les fils de marins de bonne vie et mœurs, ayant leur domicile à Fécamp ou dans les communes riveraines qui fournissent habituellement des marins au port de Fécamp. Les enfants sont instruits aux frais de l'Orphelinat et à 13 ans ils sont embarqués comme mousses ou placés.

Il s'agit d'un établissement communal dont le Conseil de surveillance est formé du maire de Fécamp, président, du commissaire de la Marine et de membres ; le Conseil d'administration est composé d'un adjoint au maire, président, et de membres pris parmi ceux

du Conseil municipal. L'organisation de l'orphelinat est soumise à un règlement intérieur. L'établissement reçut de nombreux autres legs dont celui universel de Albert Demare (1843-1905) qui permit la construction d'une annexe à l'orphelinat pour un coût de 16 500 francs⁷.

La Caisse de secours des marins de Fécamp

La Caisse de Secours en faveur des familles des marins morts ou présumés morts en mer, dénommée Caisse de Secours de Fécamp, a été créée par assemblée générale du 23 avril 1873 à l'initiative de Alexandre Houlbrèque⁸, Alexandre Legros étant alors maire de la ville ; puis par la suite constituée en association déclarée conformément à la loi de 1901 ; son siège est dans les bureaux des Affaires Maritimes de Fécamp ; son but est d'apporter une aide morale et matérielle aux familles des marins péris en mer, ou au soutien de famille, inscrits au quartier maritime de Fécamp, ou naviguant sur un navire immatriculé dans le dit quartier ; cette aide sera réalisée par des dons en espèces ou en nature ou en tout autre forme décidée par le conseil d'administration ; en outre, elle peut intervenir dans le financement de toutes actions en faveur de la sécurité ou de la prévention à bord des navires ; elle fonctionne sous le contrôle des Affaires Maritimes et avec l'assistance des Services Sociaux de la Marine ; comme tous les comités locaux ou départementaux d'entraide aux familles des marins péris en mer, elle est membre du Comité National, fondé le 1^{er} octobre 1949, placé sous le haut patronage du ministre chargé de la mer et sous le contrôle du Comité National des Pêches (CNP MEM).

Nous savons que de 1873 à 1891, une somme globale de 255 491 francs a été versée à 1035 personnes ; de 1873 à 1903, la somme était de 468 968 francs versée à 1983 personnes ; en 1907, il avait été précisé⁹ que le capital de la Caisse était de 140 000 francs, après avoir versé en secours aux familles de marins morts en mer ou d'indemnités de chômage 533 013,85 francs.

La Caisse de Secours de Fécamp a reçu deux legs universels importants, l'un en 1967 de François Terrier et l'autre de Solange Leroux-Marybrasse en 2002 ; le caractère de bienfaisance a été reconnu par arrêté préfectoral du 23 mars 2005.

Le legs Terrier

François Charles Terrier est né à Heuqueville le 19 mars 1879, époux de Julia Crochard, domicilié à Fécamp 8, rue Gustave Lambert et décédé sans descendance directe le 25 février

1967. Ancien pilote et capitaine de navire, il est, en 1905 - 1906, capitaine du navire terre-neuvier *Magellan*, armement Rousselin et Letanneur ; en 1915, second (ou subrécargue ?) du navire terre-neuvier *Raymond*, armateur La Morue Française, capitaine Ernest Caron ; en 1916, capitaine du trois-mâts *La Fraternité*, armé au cabotage international ; le 3 octobre 1916, venant de Port Talbot avec un chargement de charbon pour Bordeaux, il est arraisonné par le sous-marin allemand *UB-18*, commandé par le lieutenant de vaisseau Steinbeck ; celui-ci fait déposer à bord plusieurs bombes pour le couler ; l'équipage est sauvé, y compris la femme du capitaine Terrier qui se trouvait à bord.

Il légua la majeure partie de sa fortune à la Caisse de Secours des Marins du quartier maritime de Fécamp, soit environ 149 000 francs, en ces termes : *"Après paiement du passif, des frais funéraires, des legs particuliers et des frais, droits et honoraires de succession, tout ce qui restera reviendra à mon légataire universel, pour être employé en Rentes sur l'État Français et les revenus devront sous le nom de legs Terrier-Crochard être attribué en totalité et ce en supplément aux secours ordinaires qui pourront lui être accordés, à la famille la plus éprouvée de chaque année par décès, accident ou maladie survenu pendant la période d'embarquement"*¹⁰. Une rue de Fécamp lui rendra hommage.

Autres aides

À Saint-Malo et Cancale, la Caisse Malouine d'Entraide aux Familles des Marins pêcheurs péris en mer, également affiliée au comité national, verse 6 000 euros pour la veuve et 1000 euros par enfant jusqu'à 16 ans ou en poursuite d'études, 400 euros pour les années suivantes ; tous les quartiers maritimes ne possèdent pas ce système de protection, comme à Saint-Brieuc, mais l'entraide, la solidarité du métier peut fonctionner d'un quartier à l'autre.

A un niveau national, la Société de secours aux familles des marins pêcheurs naufragés de Paris qui siège à l'E.N.I.M, est fondée en 1879 par Alfred de Courcy, et reconnue d'utilité publique le 12 mars 1880. En 2007, elle avait 111 familles en charge pour apporter des secours d'urgence, des aides de scolarité¹¹.

Conclusion

La mort en mer d'un marin est un événement hélas fréquent, qui a été et restera toujours dramatique. Pas moins de 10% des marins de commerce ont péri pendant le dernier conflit

mondial et, chaque année, 140 000 décès ont lieu en eau libre partout dans le monde. Plus près de nous, le naufrage du chalutier *Snekkar Artic* fit 18 victimes en 1986.

Des efforts doivent être toujours déployés pour que la succession de ces marins, malgré le formalisme et les questions financières qu'elle engendre, ne le soit également.

Yves Duboys Fresney

Notaire à Fécamp, Yves Duboys Fresney, descendant de la famille des armateurs malouins Lemoine, étudie l'histoire locale ainsi que celle des armements à Terre-Neuve. Il est vice-président de l'association des Amis du Vieux-Fécamp et du Pays de Caux.

NOTES

1. A l'outre-mer, il y avait une particularité dans le sens que le corps du marin même retrouvé ne pouvait à cause de l'éloignement et de la durée du retour être présenté aux autorités et à la famille ; il fallait soit enterrer sur place soit immerger le corps ; la cérémonie était laïque mais avait une connotation très religieuse. A Terre-Neuve et à Islande, dans les lieux de fréquentation habituelle pour la pêche, il y avait des petits cimetières de marins français ; ainsi à Croque dans le Petit Nord, à l'anse aux Canards dans la péninsule de Port à Port, à Corner Brook ou à Faskrudsfjordur ; sur le Grand Banc, c'était l'immersion après quelques lectures et un chant d'adieu.
2. Le froid est une des premières causes de la mort du marin, et non pas vraiment la noyade

3. Il existe une mesure spéciale en matière sociale : lorsqu'un assuré a disparu de son domicile depuis plus d'un an, son conjoint peut obtenir à titre provisoire la liquidation des droits qui lui auraient été reconnus en cas de décès établi – art L 353-2 du code de la sécurité sociale -
4. A.T.M. : accident de travail maritime
5. Voir le site internet de l'Établissement National des Invalides de la Marine : www.enim.eu et également l'historique de l'ENIM sur Wikipédia
6. Soit environ 6 millions d'euros actuels.
7. Voir aux archives municipales de Fécamp les dossiers relatifs à l'orphelinat, enregistrés dans les séries M et Q : testament de M. Dégenétais - création de l'orphelinat – règlement intérieur - registre matricule - inventaire de l'établissement.
8. Alexandre Gervais Houlbrèque est né à Bréauté en 1824. A Fécamp, il est connu comme armateur et négociant (Armement Palfray-Houlbrèque). Il a été juge au Tribunal de Commerce de 1856 à 1861, puis de 1865 à 1868 et enfin élu président de 1872 à 1876 ; également président de la Chambre de Commerce de 1869 à 1881 et aussi vice-consul d'Espagne à Fécamp au moins de 1862 à 1869. Vers 1885, il se retira à Paris 50 rue de Lille où il mourut le 7 décembre 1901.
9. Par Adolphe Bellet président de la Chambre de Commerce de Fécamp lors de la session de l'Association Normande tenue à Fécamp en 1907.
10. Il légua aussi 5 000 francs à l'hospice de Fécamp, 5 000 francs au bureau d'aide sociale, 10 000 francs à l'orphelinat Saint-Michel « sur laquelle 5 000 francs seront employés pour l'amélioration de leur ordinaire en friandises » et 65 000 francs aux anciens combattants, également à la Ville de Fécamp ses décorations et un tableau de W. Morgan représentant le trois-mâts barque *La Fraternité*.
11. Il y a aussi le secours de Courcy résultant d'un legs, accordant sur enquête une aide complémentaire

Épouses de marins disparus en mer SÉNAT - 9^{ème} législature

Question écrite n° 09966 de M. Alain Gérard (Finistère - RPR) publiée dans le JO Sénat du 24/05/1990.

Question : M. Alain Gérard attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, chargé de la mer, sur la situation difficile des épouses de marins disparus en mer. Elles ne peuvent prétendre bénéficier de certaines prestations que sur production de la copie du jugement déclaratif de décès qui n'est rendu qu'au terme d'une longue procédure. Durant cette période, ces personnes se heurtent à des difficultés financières importantes. En conséquence, il lui demande les mesures qu'il entend prendre afin de résoudre ces problèmes qui affectent des personnes éprouvées.

Réponse du ministère publiée dans le JO Sénat du 27/09/1990.

Réponse : L'octroi des pensions et prestations de l'établissement national des invalides de la marine aux ayants droit de marins disparus en mer n'est pas subordonné à la constatation judiciaire du décès du disparu. Les demandes de pensions et de prestations sur la caisse générale de prévoyance et de pensions sur la caisse de retraites des marins sont instruites soit à partir du procès-verbal de disparition établi par l'administration locale des affaires maritimes sur la base des déclarations des témoins de l'accident soit, en cas d'absence de témoins, à partir de la décision ministérielle déclarant la disparition du marin et éventuellement la présomption de perte corps et biens du navire. La décision ministérielle de disparition intervient généralement dans des délais rapides. En outre, un secours peut être attribué par l'établissement à la veuve du marin qui est confrontée à une situation financière difficile durant la phase d'instruction de son dossier de pension : il suffit à l'intéressée d'en faire la demande auprès du quartier des affaires maritimes dont relevait le marin disparu.