Le droit de pensée ouessantin aux XVIIème - XIXème siècles : entre législation du bris et tradition insulaire

François-Xavier Pierronnet

▶ **To cite this version:**

François-Xavier Pierronnet. Le droit de pensée ouessantin aux XVIIème - XIXème siècles : entre législation du bris et tradition insulaire. Neptunus, 1997, 3 (2), pp.1-9. hal-03849736

HAL Id: hal-03849736

https://nantes-universite.hal.science/hal-03849736

Submitted on 12 Nov 2022

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.

LE DROIT DE PENSE OUESSANTIN AUX XVII - XIX e SIECLES : ENTRE LEGISLATION DU BRIS ET TRADITION INSULAIRE

Par François-Xavier PIERRONNET.

Les parages d'Ouessant furent toujours très fréquentés, voie maritime obligatoire pour tout ce qui transite entre la Mer du Nord et l'Océan Atlantique, entre les pays anglo-saxons et les pays méditerranéens. Route aussi ancienne que la navigation elle-même, route périlleuse hérissée d'écueils et de dangers, si bien que les naufrages qui se sont produits dans ces eaux agitées sont innombrables. Le passage du Fromveur est particulièrement redoutable. Par grosse tempête de noroît, les courants et la mer déchaînée ont tendance à faire dériver les bateaux qui doublent Ouessant par la haute mer et le risque est grand alors d'être jeté à la côte, en particulier sur les deux pointes occidentales de l'île.
Inspirant de nombreux romanciers, on retiendra de l'un d'entre eux, Yann QUEFFELEC, deux phrases éloquentes au sujet de l'île: "La falaise et le récif d'Ouessant ouvraient les bateaux en deux comme des huîtres" ou encore "(Ouessant) Un point sur la carte, là-bas, encore plus loin que Brest, un déchet de continent sur lequel grouillaient les tempêtes" . La zone de navigation extrêmement dangereuse s'étend de la chaussée de Sein aux côtes du Léon. Aujourd'hui encore, malgré toutes les améliorations des techniques de navigation (Rail d'Ouessant, radar, balisage, moyens de télécommunication modernes), des accidents se produisent chaque année et la localisation des récentes marées noires au large des côtes du Finistère donne toujours les mêmes limites au périmètre des naufrages.
On imagine donc aisément qu'autrefois, alors que l'île ne se signalait pas encore par des phares puissants, et qu'on naviguait encore beaucoup à l'estime, les naufrages étaient beaucoup plus nombreux et le proverbe "Qui voit Ouessant voit son sang, qui voit Molène voit sa peine, qui voit Sein voit sa fin" prenait toute son ampleur (d'autant plus que lorsqu'on reconnaissait Ouessant on avait des chances d'être déjà dessus, car c'est en fait la brume qui mettait véritablement les navires en perdition).
L'inconscient collectif retient du naufrage de navires et de l'épave qui en découle des histoires de richesses fabuleuses, de cartes aux trésors, de pirates et de corsaires, de pilleurs et de naufrageurs allumant des feux la nuit pour provoquer des catastrophes.
L'historien-juriste y voit, quant à lui, l'occasion de se pencher sur la délicate question de la propriété de l'épave. Ce problème de droit ne s'est longtemps posé qu' à l'occasion de naufrages à la côte (cf. domaine d'étude, XVII-XIXe siècles), cette sorte d'accident étant, du fait des conditions de navigation la plus courante de sinistre, qu'il s'agisse d'erreurs de navigation hauturière, d'estimes faussées par les courants, de lacunes dans la cartographie ou de forts coups de vent. Or un navire à voile jeté à la côte était généralement considéré comme perdu, si l'allègement par jet de la cargaison n'avait donné aucun résultat, l'assistance sous forme de remorquage étant difficilement praticable.
Une fois échoué un navire de bois se brisait relativement sous l'effet des vagues. Peu de choses étaient récupérables de la coque, du gréement ou de la voilure, il s'agissait alors d'épaves. Quant à la cargaison composée essentiellement de ballots , de fûts et de bois, elle se trouvait éparpillée sur la grève (mis à part les objets lourds restant au fond qui, s'ils ne se trouvaient pas pas sous plus de quelques mètres d'eau, pouvaient être récupérés par des plongeurs, selon les techniques primitivement de l'époque). Dans le cas de naufrages en haute mer le navire était perdu corps et bien.
Dès lors il faut bien considérer que, tant qu' ont duré la construction de navires en bois et la navigation à la voile, les problèmes relatifs au sauvetage des bâtiments et des cargaisons ne se sont posés que sous la forme du droit de propriété sur les épaves. Ce droit est-il celui de l'armateur du navire, celui du sauveteur ou celui du Prince ?
On appelle droit de bris la prérogative reconnue à une autorité quelconque de prétendre aux effets que la mer, soit de son cru, soit qu'ils viennent de bris et naufrages, pousse sur son rivage.
Jusqu'au début des années 1600, le droit de bris , aussi appelé droit de lagan, d'épave ou de varech , échappe en grande partie au souverain (cf infra).
Valin, dans son commentaire de l'Ordonnance de la Marine de 1681 nous rappelle dans son introduction au titre IX intitulé "Des naufrages, bris et échouement" que le détenteur et le contenu du droit d'épave ont varié au cours des siècles et selon les régions géographiques. Sans procéder à l'étude de l'ensemble des législations sur le bris (qui déborderait le cadre de notre étude qui se propose d'envisager le droit de bris, et plus particulièrement le droit de Pensé ouessantin, aux XVII-XIXe siècles) que Pardessus fait remonter au droit des Anciens peuples, on peut tenter d'en dégager une caractéristique essentielle: Il semble que jusqu'aux Rôles d'Oléron les souverains s'arrogent encore la propriété des biens naufragés (avec plus ou moins de cruauté selon les époques et les régions considérées). Toutefois Valin reconnaît que cette loi, garantissant la propriété de l'épave au propriétaire du navire, exigeait trop de perfection de la part du Seigneur et n'était pas faite pour être observée.

L'ordonnance de François Ier de février 1543 attribuant un tiers des valeurs sauvées à l'inventeur-sauveteur, un tiers à l'Amiral, un tiers au Roi ou aux Seigneurs à défaut de réclamation dans l'année par le propriétaire du navire semble, toujours selon Valin, marquer un tournant dans le contenu du droit d'épave puisque les réclamations des effets naufragés obtenaient plus facilement justice. L'Ordonnance de la Marine conférera en 1681 la propriété (sous certaines conditions, de délai de déclaration notamment) l'avènement de la propriété des biens naufragée à leur propriétaire originel.
Toutefois cette affirmation législative doit être regardée à la lumière de certaines réserves, une chose étant en effet d'affirmer un droit, une autre étant de le faire accepter de tous.
Le toujours prudent commentaire de Valin montre en effet que la soumission des habitants des rivages maritimes à l'Ordonnance de 1681 ne fut pas des plus enthousiastes. Ce sentiment, surtout rencontré sur les côtes bretonnes, dure toujours. il y a à cela cette raison sociologiquement décisive que les populations côtières n'ont jamais pu se résigner à l'abandon de ce qu'elles considèrent comme une sorte de droit naturel (que la Coutume a fait perdurer). Ces naufrages qui amenaient le bois d'épave, mais également une partie de la cargaison des bateaux échoués et brisés étaient considérés par les insulaires d'Ouessant comme de véritables dons de la Providence. Ce qui arrivait ainsi à la grève était appelé sur l'île le "Pensé an aod" ou Pensé et conférait , selon la coutume locale, à son inventeur une propriété pleine et entière.

Nous verrons dans une seconde partie de cette étude, consacrée au droit de pensé ouessantin aux XVII-XIXe siècles, comment les habitants de l'île ont toujours considéré le pensé comme leur bien propre, comme leur droit de bris et comment il se manifeste concrètement .
Avant d'étudier ce droit coutumier contraire à la législation du bris en vigueur à cette époque, il apparaît nécessaire d'envisager l'analyse des caractéristiques du droit de bris 'institutionnel" tel qu' il fut détenu tout d'abord par les Seigneurs maritimes puis réintégré entre les mains du Souverain sous l'effet de l'Ordonnance de la Marine de Colbert

PARTIE I: LA DETENTION "LEGALE" DU DROIT DE BRIS AUX XVII-XIXè SIECLES: ENTRE POUVOIR SEIGNEURIAL ET POUVOIR ROYAL

La période qui est au centre de cette étude constitue un intérêt à un double égard: Tout d'abord elle voit l'apparition d'une marine de commerce florissante chargée d'effectuer le trafic entre les colonies et la métropole. En conséquence les épaves résultant des naufrages de ces navires forment des trésors importants et une valeur marchande considérable pour qui procédera à leur découverte et s'emparera de ces richesses. Ensuite, pour le pouvoir royal dans le contrôle qu'il cherche à instaurer sur les rivages maritimes. Lieu de contact économique et militaire, le littoral devient un enjeu essentiel que la monarchie ne peut laisser échapper. Parmi les prérogatives liées à l'exploitation riveraine, le droit de bris représente sinon l'une des plus importantes, du moins l'une des plus symboliques.
La fin du XVIIè s. apparaît comme un temps où le souverain parvient à exercer sa contrainte, à imposer sa marque sur les franges bordières, au moins si l'on s'en tient aux proclamations d'intention et aux textes normatifs (l'Ordonnance de 1681 en est un exemple marquant) B . Il ne faut toutefois pas oublier que le droit de bris est à l'origine, et jusqu'à la fin du XVIIè siècle du moins) une prérogative seigneuriale A .

A) Droit de bris, droit seigneurial

1 Droit de bris, prérogative seigneuriale jalousement défendue

Sans remonter jusqu'à l'Antiquité tardive ou au Bréviaire d'Alaric qui le mentionne au VIè s., le droit de bris tire son origine d'anciens coutumiers qui, en Ponthieu, Normandie, Bretagne ou Poitou, accordent aux Seigneuries maritimes "tout ce que l'eau aura bouté et jeté à la mer". C'est d'abord sur cette antériorité et sa pérennité qu'insiste Geoffroy dans son "Traité particulier du droit de naufrage" paru en 1627, tout en s'inspirant très largement de Bertrand d'Argentré: "Ce droit de bris est fort ancien en nostre païs d'Armorique où il se dit avoir esté institué sur le commandement du Royaume et par les premiers Rois et Princes d'icelui et non seulement y est prétendu par eux mais aussi par plusieurs Seigneurs et barons de simple rang qui le revendiquent, ou disent qu'il

leur appartient de droit et de concession autrefois et qu'ils en jouissent de toute antiquitez aux costes marines qui sont de finage et de limites de leurs territoires et juridictions".
Telle se présentait à peu près partout la justification des Seigneurs maritimes à l'égard du droit de bris, attaché au pouvoir d'exploitation et de commandement qu'ils détenaient sur l'espace côtier, "ce prolongement de leurs possessions terriennes". la Coutume de Normandie précisait par exemple que le Seigneur pouvait accaparer "toutes choses que l'eau jette à terre par fortune de mer ou qui arrive si près de la terre qu'un homme à cheval y puisse toucher avec sa lance "et les conserver définitivement si elles n'avaient été réclamées dans l'an et jour. Le droit de bris consistait donc à se rendre possesseur de biens rejetés par la mer et non ultérieurement requis, et ne pouvait donc se confondre avec le pillage. Pourtant la passivité apparente qu'il imposait vis-à-vis de ce que voulait bien apporter le flot s'accordait mal avec la tentation impatiente qu'attisait un bâtiment échoué sur une grève et peut-être apte à reprendre la mer (cf dénonciation de ces actes par les Rôles d'Oléron, art.25).
Ainsi dénoncée, l'association apparemment inévitable entre le bris et le pillage conduisit les détenteurs d'une autorité supérieure à intervenir plus clairement dans la pratique du droit seigneurial, souvent sous l'influence de l'Eglise. Il est toutefois notable de signaler que les Seigneurs ecclésiastiques veillaient jalousement à la conservation de cette prérogative. Parmi eux l'archevêque de Rouen, Seigneur de Dieppe, l'Abbaye du Mont-Saint-Michel ou l'Abbaye de La Blanche (dans l'île de Noirmoutier), particulièrement bien située à cet égard qui s'était vue concéder ce droit peut-être dès le milieu du XIIIe siècle.

2 Emiettement du droit de bris seigneurial

Deux phénomènes, outre l'affirmation du pouvoir royal, laissent présager un certain émiettement de l'exercice du droit de bris par le Seigneur.

En premier lieu il faut bien comprendre que si certains Seigneurs entendaient bien faire une exploitation directe de cette prérogative, d'autres préféraient la céder à une communauté d'habitants faute de pouvoir en tirer le bénéfice escompté par manque de moyens judiciaires ou à cause de l'isolement des rivages de leur territoire. Les exemples dont nous avons eu connaissance sont des exemples insulaires: En 1686, la Maréchale de Clairembault faisait don aux habitants de l'Epoids, à l'extrémité méridionale de l'île de Bouin, de son droit de bris et de naufrage dans la limite de vingt livres. Les ouessantins reçurent le droit de bris dans les mêmes conditions (cf infra).

En second lieu furent institués des brefs de sauveté (appelés également brieux, brieufs, briefs, brefs, brevets) qui, moyennant finance garantissaient le recouvrement des épaves échouées à leur propriétaire et la protection des naufragés. Ces "briefs" furent instaurés parce que les mesures du pouvoir royal des XIe et XIIe siècles, abolissant le droit de bris dans certaines régions, connaissaient un résultat des plus aléatoires. Imposé en Angleterre par Henri II Plantagenêt ou en Bretagne par le duc Pierre Mauclerc (1231) le bief, véritable police d'assurance, faisait intervenir directement la puissance publique, royale ou ducale, face aux petites seigneuries puisqu'elle assurait être désormais la seule à pouvoir cautionner de son autorité la protection qu'elle monnayait.
Même partiellement réalisée, cette innovation constituait une tentative sérieuse d'intrusion et de limitation du droit seigneurial dans ce domaine.
Cependant bien des exemples montrent qu'aux XVIe et XVIIe siècles les prétentions du pouvoir suzerain restent très circonscrites et que le droit de bris fonctionne toujours comme une prérogative seigneuriale dont certains précisent les délimitations géographiques. Certains Seigneurs entretiennent même une Amirauté patrimoniale, affirmant de fait une certaine autonomie judiciaire.
Ainsi, jusqu'au milieu du XVIIe siècle au moins, le droit de bris apparaît-il bien comme un droit seigneurial, dont le morcellement juridique et les cessations éventuelles n'ont rien d'extraordinaire dans le système de la féodalité.
C'est dans ce système déjà fort confus, parce que s'y mêlaient les droits coutumiers du Seigneur Haut-Justicier, ceux du Roi, ceux de l'Amirauté et éventuellement les prétentions contradictoires du propriétaire dépossédé et de l'inventeur ou du capteur que, poursuivant une ambition déjà ancienne mais velléitaire, le monarque, Seigneur des Seigneurs, s'applique, lentement jusqu'en 1660 puis brutalement avec l'Ordonnance de la Marine de 1681, à en recouvrer la plénitude sur l'ensemble des côtes du Royaume.

B) Affirmation progressive du pouvoir royal sur le droit de bris: l'œuvre de l'Ordonnance de Colbert de 1681

Antérieurement à l'ordonnance de 1681, les tentatives de contrôle du droit de bris par le pouvoir royal s'orientèrent dans trois directions distinctes mais complémentaires.
La première d'ordre législatif, avec les ordonnances de 1508, 1512 et 1543, visait à faire contrôler par les Amirautés la légalité du droit de bris détenue par les vassaux.
La seconde volée législative en 1543, 1576 et 1584 s'appliquait à réglementer les modalités de distribution des biens sauvés mais non réclamés après un an et un jour. En principe le partage se faisait équitablement par tiers entre les sauveteurs, l'Amiral et "Nous et les Seigneurs".
Le troisième ensemble de dispositions concernait le contentieux relatif au droit au partage qui, dans tous les cas désignait les seuls Officiers d'Amirauté comme ayant compétence en la matière (Edits de 1576, 1582, ordonnance de 1584 et Code Michau de 1629).
Ainsi la monarchie, par l'intermédiaire des Amirautés, en quête d'une affirmation globalisante de la puissance publique laissait-elle percevoir une double finalité: D'une part le roi présentait le droit de bris comme un droit régalien, concédé aux Seigneurs lors de l'affaiblissement du pouvoir royal et des spoliations qui s'en suivirent; D'autre part le recouvrement royal du droit de bris répondait à une vaste ambition économique et politique. Il s'agissait d'asseoir la sûreté du territoire, de prendre ensuite bénéfice sur les activités commerciales grâce aux droits d'ancrage et d'octroi sur les entrées et sorties des navires, de veiller enfin à la sauvegarde des richesses riveraines pour en tirer le meilleur profit (Exemple: réglementation sur la cueillette de coquillages, de varech, sur l'organisation des parcs, sur la protection du frai et sur les épaves).
L'Ordonnance de la Marine de Colbert de 1681 devait définitivement parachever l'œuvre entreprise par le pouvoir royal depuis un siècle et demi.
En effet, le titre IX du livre IV de l'Ordonnance intitulé "Naufrages, bris et échouement" régla les conséquences juridiques et posa le principe de la réglementation des sauvetages.

De tous les articles composant l'ordonnance, le premier est sans conteste le plus important. Il énonce: "Déclarons que nous avons mis et mettrons sous notre protection et sauvegarde, les vaisseaux , leurs équipages et chargements, qui auront été jetés, par la tempête, sur les côtes de notre Royaume, ou qui autrement y auront échoué, et généralement tout ce qui aura échappé au naufrage".
Cet article sert de fil conducteur à la législation du bris tel qu'il résulte de l'Ordonnance. Grâce à cet article le pouvoir royal va pouvoir affirmer que la propriété du navire et de la cargaison naufragées restent dans les mains de l'armateur ou du propriétaire originaire (sous une seule condition de délai de déclaration). Tout dans l'Ordonnance est mis en œuvre pour garantir ce droit de propriété.

Les textes successifs de 1681, 1723, 1735 et 1770 mettent en place une procédure complexe et de plus en plus précise destinée à éviter les pillages et donc à protéger les intérêts des propriétaires ou, si ceux-ci ne réclament pas leurs biens (dans le délai d'un an conformément à l'Ordonnance, puis ramené à deux mois en 1735), ceux de l'Amirauté d'une part et du Trésor royal de l'autre.

1 La déclaration des naufrages

Le naufrage d'un navire doit être signalé aux autorités locales. Normalement cette obligation est faite à tout un chacun, mais pour plus de prudence, il est prévu qu'au 1er janvier de chaque année, les Communautés d'habitant devront désigner une ou plusieurs personnes (constituant ainsi un corps de gardiens) pour veiller au bris, à peine de répondre des pillages qui pourraient arriver.
L'article III énonce que les Seigneurs et habitants des paroisses voisines de la mer, incontinents après les naufrages et échouements arrivés le long de leurs territoires, seront tenus d'en avertir les Officiers de l'Amirauté dans le détroit de laquelle les paroisses se trouveront assises.
D'autre part, et ceci en réponse aux comportements des populations côtières, le pouvoir royal enjoint à travers l'article XIX de l'Ordonnance à 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, dans le détroit de laquelle ils auront abordé, à peine d'être punis comme receleur.
L'article XX poursuit et enjoint, sous les mêmes peines, à ceux qui auront trouvé sur les grèves et rivages de la mer quelque effets échoués ou jetés par les flots, de faire semblable déclaration dans pareil cas, soit que les effets soient du cru de la mer, soit qu'ils procèdent de bris, naufrages et échouements.

2 Les mesures de protection des biens sauvés

Pour éviter, ou tenter d'éviter, les pillages les articles IV à XII du titre "Des naufrages, bris et échouement" édictent tout un ensemble de mesures pour la protection des biens naufragés. Les gardes côtes doivent, en attendant l'arrivée des Officiers de l'Amirauté, travailler à sauver les effets provenant des naufrages et en empêcher le pillage (art. IV). il est interdit aux particuliers d'emporter chez eux la moindre épave ou marchandise (art. V). Chacun des effets sauvés doit être déposé en un lieu affecté à cet effet (art. VI). Voituriers, charretiers et hommes de mer sont réquisitionnés pour travailler aux sauvetages, une liste des travailleurs est établie et tous les transports sont contrôlés (art. VII à XI).
Aussitôt que les Officiers de l'Amirauté auront reçu avis de l'évènement, ils devront avertir les officiers des classes, le trésorier des Invalides et le trésorier du receveur de l'amiral, puis se transporter sur les lieux où les habitants, le seigneur, le curé auront commencé le sauvetage.
Dès lors que l'Officier de l'Amirauté arrive sur place, il prend en main l'organisation du sauvetage, contrôle les hommes qui y participent, surveille les chantiers, établit l'inventaire des effets sauvés à leur arrivée en magasin. Les pièces diverses , telles que le journal des ouvriers employés, l'état des voitures utilisées et des objets qui leur ont été confiés, l'inventaire ... sont rédigés en plusieurs exemplaires et si possible en présence d'un représentant du navire.

3 La vente des épaves et objets sauvés des naufrages

Les articles XIII à XVII de l'Ordonnance prévoient la vente sur place, par les Officiers de l'Amirauté, de ce qui a été récupéré afin que puissent être couverts les frais de sauvetage, à moins que les propriétaires des biens ne manifestent leur intention de les conserver, à charge pour eux de régler les indemnités dues.
S'il ne se présente pas de réclamateur dans le mois, après que les effets auront été sauvés, il sera procédé à la vente de quelques marchandises les plus périssables.
Il est précisé, aux termes de l'article XVI, qu'il est interdit aux Officiers de l'Amirauté de se porter adjudicataire des biens naufragés.

4 L'enquête de pillage et les sanctions

La police des naufrages, bris et échouements restait en principe l'une des tâches les plus importantes dévolues aux membres d'une Amirauté. Mais lorsqu'un naufrage se doublait d'un pillage, le travail prenait une toute autre envergure. Pour être entreprise, l'enquête devait parvenir directement du Procureur du Roi près l'Amirauté qui, veillant aux intérêts du Souverain, ordonnait son ouverture après avoir estimé lésés les droits de la Couronne. L'incrimination pouvait encore provenir du Capitaine si, par exemple, il avait essuyé des violences ou si des objets précieux, effets personnels, argent, avaient été dérobés. Une déposition suivie d'une plainte aboutissait à l'ouverture d'une procédure criminelle. Le juge avait d'abord la mission de s'informer, de réunir les pièces à conviction, de collectionner les dépositions, les témoignages avant d'arrêter et de mettre en accusation d'éventuels inculpés.
Toutefois ce n'était pas chose aisée. Quelques facteurs suffisent à expliquer les difficultés rencontrées par la police : la solidarité des populations côtières rendait les enquêtes très difficiles, les Officiers n'arrivaient pas à obtenir de témoignages, eux-mêmes ne connaissant pas les habitants qui parfois ont la précaution d'enfiler des sacs sur la tête . Parfois les huissiers refusaient d'aller porter les citations à comparaître aux quelques rares témoins qui ont bien voulu collaborer avec la justice.

Les témoignages n'étaient pas toujours, lorsqu'ils parvenaient à être récoltés, une aide précieuse: en effet, acquise spontanément, parfois en échange de quelques dédommagements, extirpée par la pression morale du monatoire, la déclaration d'un témoin simplifiait rarement les choses (déclarations vagues, erreurs, mensonges...).
Confrontée aux comportements hostiles de la population côtière, silencieuse ou trop prolixes, la tâche des Officiers était ardue.

En conséquence de tout ceci on observait , phénomène accentué par le manque de moyens, une extrême lenteur des procédures et bien souvent aux abandons purs et simples de celle-ci.
Les infractions étaient multiples: du pillage direct à la seule incitation, des voies de fait contre les autorités, du recel ou du simple achat d'objets dérobés ...
Lorsqu'elles étaient prononcées, les peines étaient les plus diverses. Dans l'ensemble les vols sont punis d'amendes, outre la restitution lorsqu'elle est possible. Les amendes sont faibles sauf s'il s'agit de personnes ayant un rôle social: Procureurs terriens, Recteurs de paroisse, Huissiers-audienciers de l'Amirauté, gardes côtes ou gardiens nommés pour surveiller l'épave. Parfois les sanctions sont plus lourdes (allant jusqu'à la peine de mort) mais celles-ci sont rares.
On retire des peines dont on a connaissance l'impression d'une certaine mansuétude, avant même que la philosophie des lumières ait amené les juges à dispenser avec plus de circonspection les lourdes peines juridiquement possibles pour le vol, la coutume faisant en quelque sorte office de circonstances atténuantes dans une société qui reste fondée sur la tradition.

En fait l'ordonnance avait ignoré avec une royale indifférence un certain nombre d'éléments que Valin, son commentateur , n'a pu passer sous silence, encore qu'il n'en donne qu'une appréciation moralisant et assez peu objective. On devine à le lire que les dispositions de l'Ordonnance parurent souvent si contestables aux populations côtières que, pour éviter des levées de fourches, la pratique des officiers de l'Amirauté dut souvent composer avec le sentiment populaire.

De cette disparité entre une législation extrêmement conforme à la rationalité normative de la propriété terrestre et une pratique voisine de l'anarchie, allait naître un système assez mystérieux qui s'est perpétué jusqu'à l'époque contemporaine et qui n'a été réformé qu'assez récemment pour tenir compte de nouvelles formes d'intérêt public.

C'est cette situation d'anarchie que l'on retrouve le long des côtes françaises que nous nous proposons d'étudier à travers l'exemple sinon unique, du moins symptomatique, de l'île d'Ouessant et du droit de Pensé.

II - LE DROIT DE PENSE OUESSANTIN : VIVACITE D'UNE COUTUME INSULAIRE CONTRAIRE AUX LEGISLATIONS DU BRIS

A - Historique et caractéristiques du droit de pensé ouessantin

En 1595, profitant de la vente de leur île par l'évêque de Léon à R. de Rieux de Soudéac, les Ouessantins obtinrent de ce dernier le droit de ramasser les épaves - le pensé - et le goémon que la mer apportait sur les côtes de leur île. Droit ô combien précieux qui provoquera plus tard, des incidents lorsque Colbert cherche à leur retirer ce privilège

1 - Inscription du "pensé" dans une pratique Bretonne de l'époque : propriété du bris aux populations côtières

L'échouement à la côte d'un navire et de sa cargaison constituait, on l'a dit, pour la population riveraine une véritable aubaine, et ce d'autant plus quant il s'agissait de bâtiments ramenant des produits coloniaux à forte valeur marchande : sucre, café, coton, bois précieux, et surtout "or et argent des Amériques". Cette pratique était en parfaite contradiction avec la législation bris (cf supra).
Il suffit pour se convaincre de la force de ce sentiment et de l'importance vitale que représentaient les épaves pour l'économie locale de se reporter à un poème, réponse de Falhan à un officier de Louis XIV qui lui rappelait l'ordonnance sur les épaves (je ne résiste pas au plaisir de vous lire ces quelques vers...) :

"Ah qu'au lieu de passer ses journées et ses nuits
si loin là bas, dans son grand manoir de Paris,
A jouer le brelan au milieu de ses femmes,
La bedaine à table et le dos aux flammes !
Que le grand roi s'en vienne à l'entrée de l'hiver
Quand hurle la tempête et quand bave la mer !
Qu'il voit fouiller le sable à travers les rafales
lorsque les femmes pleurent et que les enfants râlent !
Qu'il vienne seulement goûter à notre pain
Cuit sous le triste feu de la lande et de crottin
Qu'il voie ceux que l'on met à même dans la terre
Quand on n'a pas de bois pour leur faire une bière
Qu'il sache la souffrance, la faim, le froid.
Ah qu'il vienne, qu'il vienne et qu'il dise ton roi,
Que le vaisseau qui vient se jeter sur nos côtes,
Que l'étranger qui vient dans nos maisons, que l'hôte
l'hôte même qui de notre pain a mangé
Qu'il dise que le bris et que le naufragé
Ne sont pas notre droit, notre bien, notre chose.
Qu'il vienne ! Et que cela, il le dise, s'il ose !"

2 - Matérialisation et utilisation du bris par la population Ouessantine

Tous les écueils étaient connus des ouessantins et par temps de tempête, de brume ou de nuit noire, c'est au bruit des flots contre les roches qu'ils savaient qu'un navire était en perdition. Alors, tous se portaient sur la grève. Leur première tâche était cependant de sauver les vies humaines lorsque cela leur était possible, et dans ce domaine les habitants de l'île étaient réputés pour leur courage.
Mais dès que les débris des bateaux apparaissaient, ainsi qu'une partie de la cargaison que les flots rejetaient à la côte, à la marée montante, c'était la population entière qui tentait de s'emparer de cette manne portée par les vagues et que la marée suivante pouvait tout aussi bien reprendre.
Valin, dans son commentaire de l'ordonnance de la marine toujours empreint d'un certain caractère dramatique et moralisateur décrit avec insistance les scènes de pillage auxquelles se livraient les populations côtières :" s'ils rencontrent des ballots ou des caisses de marchandises, ils les ouvrent pour en trier ce qui peut s'importer facilement, ou si ce sont des barriques de vin ou d'eau de vie, ils les défoncent pour boire jusqu'à ce que, perdant les forces avec tout usage de raison, ils ne puissent plus exécuter la résolution qu'ils avaient prise d'abord d'emporter de la liqueur tout ce qu'ils pouvaient chez eux (...). Tel est le secours que l'on retire ordinairement de ces hommes si ardents à courir aux naufrages sous prétexte que l'Ordonnance leur en fait un devoir (...)" ou encore "Ce qui cause l'effroi est pour eux (population côtière) un sujet de joie. Au premier choc d'une tempête, ils abandonnent leurs travaux pour rôder jour et nuit sur les côtes non pour secourir, conformément à l'Ordonnance, ceux qu'ils pourront voir en danger de périr au milieu des flots mais pour s'emparer furtivement des effets qu'ils trouveront sous leurs mains".
Ces épaves (bois, caisses de farine, conserves diverses, barils de vin ou de liqueur, mobilier du bateau...) constituaient le pensé qu'il fallait se hâter de remonter en haut de la falaise. Et armé d'un croc à double pointes recourbées, emmanché d'un morceau de bois dans lequel coulissait un filin, le "pech", chacun rivalisait d'adresse pour attirer à lui l'objet convoité.
C'était ensuite une fête continue pendant plusieurs jours mais il fallait également se dépêcher de cacher les prises les plus voyantes dans les rochers, les parcs à lande, de les enfouir dans la terre avant que les représentants de l'administration ne débarquent sur l'île, ce qui prenait toujours au moins deux jours. On sait bien (cf supra) que la loi exige une déclaration pour tout objet trouvé, mais dans une île plus qu'ailleurs il est possible de passer bien des choses en cachette. On porte les marchandises chez soi pendant la nuit, on garde celles qui peuvent être utilisées, on vend ou on se défait comme on peut de celles dont on n'a que faire.
Les épaves permettaient aux ouessantins de faire provision de tout ce dont l'île était dépourvue: Savons, bougies, alcool, oranges...pour ne faire allusion qu'aux naufrages les plus connus des XVII-XIXe siècles, et d'une façon encore plus extraordinaire de mobilier ou de vaisselle. C'est avec tout cela que la maison ouessantine traditionnelle était aménagée . Les mâts récupérés et sciés dans le sens de la longueur devenaient poutres, les membrures étaient utilisées dans les charpentes, les planches servaient à construire les cloisons intérieures, et il ne faut pas être surpris de trouver dans certaines maisons du mobilier provenant de bateaux échoués: commodes, buffets, fauteuils, de toute époque et de tout style.

Quant aux meubles ouessantins à proprement parlé, s'ils étaient le plus souvent peints, c'était pour dissimuler le bois d'origine différente qui les composaient, mais ils trahissaient encore leur provenance maritime en laissant apparaître de gros trous taraudés par les bernaches lorsque le bois avait longtemps séjourné dans l'eau.
Si le bois de récupération était plus noble (chêne, et parfois même exotique comme acajou, teck ...), on le conservait précieusement. Les trous étaient masqués par le menuisier et les familles les plus aisées utilisaient ces essences rares pour la confection du mobilier de la pièce de réception: le "penn brao" qui, dans ce cas, était ciré ou verni.
Les manches d'outils, les barrières, les fermetures de porte et tous les menus objets en bois étaient fabriqués à partir des épaves. Bref tout, absolument tout, était récupéré.
Chaque ouessantin commençait généralement sa journée en faisant son "tour de grève" (iro aod) pour inspecter la côte proche de sa maison et voir si, par hasard, la mer n'y aurait pas abandonné de nouveaux objets pendant la nuit. Cette très vieille habitude d'aller chercher du bois sur le rivage n'est pas perdue et l'on peut voir sur la dune ou à l'abri dans un creux de falaise, des petits tas soigneusement rangés sur lesquels un gros galet est posé: cela signifie que le bois appartient à celui qui s'est donné la peine d'aller le chercher et de le remonter au sec et que le "propriétaire" reviendra le prendre plus tard. Tout le monde sait à Ouessant que ramasser ce bois marqué d'un galet est un vol !
Il y a peu d'endroits sur le globe semblables à celui-ci où des navires de toutes Nations, arrivés presque au terme de voyages réputés dangereux, après avoir vaincu le désert des mers australes, les tempêtes de l'Atlantique, les pièges des rivages inconnus, les brisants ... viennent à quelques milles de la terre ferme s'échouer et se briser. Quelle aubaine pour les insulaires ! Et l'on comprend aisément qu'en échange des risques encourus lors des sauvetages en mer et des "soins pieux" rendus aux naufragés, ils aient toujours considéré que le bris des navires leur appartenait en priorité.

B) Scènes de naufrages de navires ayant fait l'objet par les insulaires de l'exercice de leur droit de bris.

1 XVIIè-XIXè siècles: une période particulièrement riche en naufrages.

La période des prises, pillages et naufrages de bâtiments au large d'Ouessant et de Molène dressée après l'inventaire des fonds de l'Amirauté du Léon, est d'une extraordinaire richesse pour tout le XVIIIe siècle. Des navires hollandais, danois, prussiens, suédois, flamands, hambourgeois, portugais, islandais et bientôt américains se déchirent, s'échouent ou sont engloutis chaque année dans les parages d'Ouessant, livrant en quelque sorte à domicile le sel de marennes qui transitait de Noirmoutier vers le nord; le vin; les agrumes; les raisins qui, de Malaga ou de Cadix, devaient être négociés à Hambourg ou à Londres; le savon d'Alicante; le sucre, le tabac et le cacao des Antilles conduits vers Amsterdam; les draps de Rouen; les viandes séchées et les peaux de Cork; le vin de Bordeaux; l'eau de vie de l'Aquitaine; les pièces d'or et d'argent de l'Empire espagnol...
Tant de richesses excitaient forcément les convoitises et l'Amirauté, le Recteur lui-même étaient accusés d'encourager leurs ressortissants et paroissiens dans ces pratiques répréhensibles.

Le naufrage du vaisseau français "l'Atlas" allant de la Louisiane à La Rochelle fit grand bruit. Chargé de brais, de goudrons, cacao, pelleteries, indigo, riz, tabac, il se brise sur Ouessant le 21 janvier 1739 par faute de manœuvres. Sa cargaison fut vidée.
Le "Triomphant", échoué sur les roches d'Ouessant dans la nuit du 13 janvier 1768 donne lieu à une procédure au sujet des vols commis à bord. Il transportait du coton et du savon.
Dans la nuit du 3 au 4 mars 1817, un brick anglais, le "James" qui transportait 40 tonnes de sel en provenance du Croisic est complètement démâté par la tempête. Voulant faire procéder à la vente du sel, le receveur principal du Conquet autorise les habitants de l'île à acheter au Capitaine du navire sa marchandise. Non seulement la cargaison de sel n'a pas été achetée mais elle a disparu. Suite à une plainte déposée par le Capitaine, on retrouvera plus tard le sel naufragé. Placé dans un magasin gardé, celui-ci sera forcé et le sel retourna à jamais dans la clandestinité.
En mars 1818, un navire suédois de 300 tonneaux, "l'Hector", s'échoue. Les représentants de l'administration essaieront d'intervenir mais trop tard, ils n'arriveront pas à empêcher la population d'user et d'abuser de son traditionnel droit de bris.

L'Intendant de Brest correspondit avec le Ministre de la Marine et lui confia ceci : "Ce naufrage Monseigneur, comme presque tous ceux qui arrivent sur les côtes de cet arrondissement, a donné l'occasion aux riverains de se livrer au plus affreux des pillages. Malgré la surveillance du syndic et des gardiens qu'on avait placé sur la côte, les objets en fer, bois et ce qu'on parvenait à sauver étaient enlevés avec une audace effrénée par la population de l'île. Une malle contenant des effets de prix: bijoux, argent... a été trouvée à la côte et emportée par plusieurs riverains".
Enfin, pour l'anecdote, on signalera le cas de cette ouessantine qui raconte que sa grand-mère, arrêtée par un gendarme alors qu'elle revenait de la grève le tablier plein de savons. Comme il lui demandait ce qu'elle tenait ainsi dissimulé sous son tablier elle lui aurait répondu: " Eh bien monsieur le gendarme, je serai bien heureuse que vous me le disiez car moi je ne sais pas si ce sera un garçon ou une fille !... et devant cette réplique le représentant de l'autorité n'aurait pas osé poursuivre son interrogatoire.
Les scènes d'ivrognerie collective autour de fûts ou de tonneaux emplis de rhum, d'eau de vie ou de vin font également partie de l'exercice de leur droit de bris par les ouessantins.
On n'en finirait pas de décrire les apports insolites des naufrages. Ainsi l'auberge Stephan, au bas du bourg, exhibait-t-elle en 1901 une belle glace récupérée sur le "ville de Palerme", ainsi l'Eglise de Lampaul peut-elle s'enorgueillir de reliques issues du naufrage d'un bâtiment du nord qui s'échoua aux pieds de la tour à feu du Stiff en 1818.

2 Un droit de pensé ouessantin qui résiste au temps

La nécessité et la longue tradition d'user du droit de bris furent si fortes qu'elles ont fini par déterminer un comportement insulaire original, si bien que cette habitude qui a presque disparu partout ailleurs, reste encore bien vivante à Ouessant.
La tâche des ouessantins est maintenant plus facile. On n'utilise plus le "pech", on se contente de récupérer ce qui est dans les rochers, et on dispose de voitures et de camionnettes. Ainsi au gré du hasard des naufrages et des avaries en mer, les grèves s'animent-elles encore périodiquement.
En décembre 1978, un bateau soviétique, le "Vostok", chargé de planches, désarima sa cargaison au large d'Ouessant et, pendant plus de deux semaines, on a pu voir les ouessantins remonter ce bois, qui, pour sa crèche, qui pour son plancher, qui pour son divertissement...
E n novembre 1979 où un cargo danois, le "Peter Stiff", en difficulté tenta vainement de se mettre à l'abri en baie de Lampaul et sombra à quelques encablures de l'anse de Porz Kored. Tout l'équipage fut sauvé par un hélicoptère de la Marine, mais le bateau coula en quelques heures par 30 mètres de fond et la marée apporta à la côte du bois, des objets métalliques, des réfrigérateurs rouillés mais surtout des ballots énormes de vêtement. des monceaux de linge ont été récupérés. Les plus habiles s'appropriaient des ballots intacts, le autres repêchaient promptement vestes, manteaux, chemises, pantalons éparpillés sur les roches ou entortillés dans les goémons. Ces vêtements mouillés et salis ont été lavés, rincés et des cordes à linge garnies d'étoffes multicolores furent tendues autour de presque toute les maisons: "Tout Ouessant pavoisait !"

La dernière opération de ce genre est sans doute la plus spectaculaire. Le journal le 5 mars 1990 en fait état dans ses colonnes où l'on pouvait lire la brève suivante: " Foire au troc de tongs taiwanaises et de chaussures de sport, samedi après-midi, sur la place de l'église d'Ouessant. Les conteneurs désarrimés du cargo "Ming Glory" secoué par la tempête s'étaient éventrés en pleine mer. Reprenant la lointaine tradition de leurs ancêtres naufrageurs (qui allumaient des feux la nuit sur le rivage pour piéger les navires et piller leur cargaison), les habitants de l'île étaient appelés à de fructueux échanges ; des centaines de tongs ayant échouées dépareillées. Cet événement récent, spectaculaire et médiatisé, moins en raison du naufrage côtier que des échanges collectifs et pittoresques qui animèrent l'île l'espace d'un week-end, ne constitue en fait que l'un des éléments qui ponctuent comme on l'a vu plus haut, à intervalles réguliers la chronique maritime et villageoise d'Ouessant. Mais contrairement à ce qu'écrit le journaliste, les îliens n'avaient pas besoin de renouer avec une tradition. En effet, jamais interrompue, elle prit souvent la forme discrète d'un non-événement, d'une non information...