

# INTRODUCTION

Pourquoi s'intéresser spécifiquement au sort des femmes dans les naufrages ?

D'abord à cause d'un mythe, ensuite à cause des chiffres.

Le mythe pour commencer : « Les femmes et les enfants d'abord ! » Consigne magnifique, tout en sacrifice et en abnégation, qui fait honneur au genre humain et à la civilisation telle qu'on la rêve. Sauf que ce cri chevaleresque ne fut poussé pour la première fois qu'en 1852, sur le pont du HMS *Birkenhead*, lorsque celui-ci s'échoua sur un récif à Danger Point (Gansbaai), à trois kilomètres de la côte d'Afrique du Sud, et qu'il ne sortit pas de la bouche du commandant de la frégate, le capitaine Salmond, mais de celle du lieutenant-colonel Seton, du 74<sup>e</sup> Régiment royal des fusiliers des Highlands, en charge du personnel militaire transporté à bord. Sabre au clair, l'officier réussit à maintenir l'ordre, permettant ainsi l'embarquement de toutes les femmes et de tous les enfants dans les canots de sauvetage (lesquels, comme toujours en ces temps, étaient en nombre insuffisant pour évacuer l'ensemble des passagers). Vingt minutes après le choc, le navire disparaissait, emportant avec lui le capitaine, le lieutenant-colonel et les officiers supérieurs.

Ce cas exemplaire est hélas une exception dans la longue liste des naufrages qu'a connue l'histoire maritime.

Les chiffres sont accablants : une récente étude des chercheurs suédois Mikael Elinder et Oscar Erixson de l'université d'Uppsala<sup>1</sup>, s'est concentrée sur dix-huit naufrages célèbres impliquant des hommes, des femmes et des enfants (soit un total de quinze mille personnes de trente nationalités différentes), survenus entre 1852 et 2011. L'année 1852 (le naufrage du *Birkenhead*) a été choisie comme point de départ précisément du fait de l'existence avérée, à partir de cette date, du fameux protocole portant sur l'ordre d'évacuation des navires en perdition. Il ressort du simple pourcentage des survivants que le groupe qui a payé le plus lourd tribut à la mer est celui des enfants (seulement 15 % de survivants), suivi de celui des femmes (environ 25 %) puis des passagers de sexe masculin (non loin de 37 %), et que ceux qui s'en sont le mieux sortis sont les capitaines (jusqu'à 43 %) et, loin devant tous les autres, les membres d'équipage (plus de 60 %). (Autre mythe écorné au passage : celui du capitaine sombrant héroïquement avec son bâtiment. Mais que les esprits romanesques et les fans du film de James Cameron se rassurent : le capitaine Smith du *Titanic* a bel et bien péri avec son navire, comme Salmond sur le *Birkenhead* ; chacun, par contre, a certainement encore en mémoire le comportement nettement moins glorieux du capitaine du *Costa Concordia* en janvier 2012, pourtant échoué à quelques mètres seulement d'une côte, de jour,

---

1 Elinder, M. and Erixson, O., *Every man for himself! Gender, norms and survival in maritime disasters*, Department of Economics, Working Paper 2012:8, University of Uppsala, 2012.

par mer calme et par beau temps.) Et ces navrantes statistiques, rappelons-le, concernent une période où le protocole de l'évacuation prioritaire des femmes et des enfants était établi ; on imagine aisément combien la situation dut être pire avant son instauration.

La triste vérité est qu'en cas de naufrage comme dans toute situation de stress intense, c'est le chaos qui règne et l'instinct de survie qui prend le dessus. La généreuse consigne, lorsqu'elle est donnée — ce qui n'est pas systématique — ne s'applique généralement que si elle est imposée par les armes. Ce fut le cas sur le *Titanic*, avec le spectaculaire résultat du sauvetage de 70 % des femmes et des enfants présents à bord, un record dans le domaine, juste derrière le *Birkenhead* avec son imbattable 100 %, et à l'opposé de l'*Arctic*, coulé après collision en septembre 1854 au large de Terre-Neuve, dont le capitaine fut incapable de se faire obéir. Conséquence : la mort de toutes les femmes et la survie de tous les membres d'équipage qui avaient pris d'assaut les canots de sauvetage.

En l'absence d'un capitaine courageux, autoritaire et bien armé, c'est la loi du plus fort qui prévaut. Dans ces conditions, on comprend que les marins constituent le groupe de tête des survivants. Ils sont bien entraînés, bien équipés, habitués à se déplacer de jour comme de nuit sur une surface rarement horizontale, souvent glissante et en perpétuel mouvement. Surtout, ils connaissent par cœur les passages et les issues des navires sur lesquels ils servent. Les passagers quant à eux sont en majorité étrangers à ce milieu clos et

particulier qu'est un navire, et dont on leur donne rarement l'occasion de visiter tous les recoins.

Parmi les passagers, les femmes et les enfants sont d'évidence les moins préparés à survivre à un naufrage. De plus faible constitution, ils ont peu de chances de l'emporter dans une bousculade pour atteindre une écoutille ou prendre place dans une chaloupe, d'autant que les femmes (les mères, les nourrices, les femmes de chambre...) sont en général celles qui ont la charge des enfants, handicap supplémentaire dans leur fuite. En dehors du manque de force physique, particulièrement aux siècles où il n'était pas d'usage que les femmes fissent de l'exercice, elles ont aussi souffert du handicap vestimentaire. Si un homme pouvait d'un geste se débarrasser de sa veste ou de son manteau avant de se jeter à l'eau, il était plus difficile pour une femme de délayer son corsage et d'ôter plusieurs couches de jupons au milieu d'une foule en panique sur un pont en pleine gîte. Jusqu'à des temps récents, les femmes n'apprenaient pas à nager (la majorité des hommes non plus, cela dit) et en eussent-elles été capables, de longues jupes imbibées d'eau n'améliorent pas la flottaison. Ceci sans parler d'un autre aspect culturel qui a tendance à s'estomper de nos jours mais qui a longtemps prévalu : celui de la décence. Un homme hésitera moins à se mettre en caleçon pour sauver sa vie qu'une femme « de bonnes mœurs » à s'exhiber en sous-vêtements.

Les naufrages repris dans ce livre s'échelonnent du XVI<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècle — les grandes heures de la marine à voile.

Ils montrent que, malgré tout, des femmes s'en sont brillamment sorties et ont même su parfois trouver la force de raconter leurs épreuves. Dans d'autres cas, ce sont leurs compagnons d'infortune qui, dans leurs propres narrations, témoignent de leur mésaventure commune.

Le récit de naufrage est un genre en soi qui fut très en vogue aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, principalement dans la littérature anglo-américaine. Leur diffusion n'avait pas seulement un but informatif et récréatif, mais aussi politique, visant à exalter les valeurs du courage chez les hommes et celles de la piété et de la vertu chez les femmes. Ce type de récit a également pour ambition de servir d'exemple à la jeunesse : comment, sans l'aide du Seigneur, ces malheureux naufragés, et surtout les femmes, ces « faibles créatures », auraient-ils eu la moindre chance de survie ? Dans les récits féminins de naufrages, la foi tient ainsi une place plus grande encore que dans ceux des hommes, chaque geste et chaque idée étant prétendument inspirés de Là-Haut. De nos jours il est permis d'avoir une autre lecture et, sans féminisme excessif, de discerner entre les lignes toute l'ingéniosité, le sens pratique et la débrouillardise dont certaines femmes au caractère bien trempé ont su — et savent toujours — faire preuve en situation de crise. Ce ne sont pas les formidables navigatrices d'aujourd'hui qui me contrediront.

Il convient toutefois de se méfier de certains de ces récits « véritables ». Leur succès commercial a suscité de nombreux faux mémoires, telles les aventures de Madame la Couture, narrées dans *Le Naufrage et Aventures de M. Pierre*

*Viaud*, publié pour la première fois à Bordeaux en 1768 et largement diffusé ensuite — y compris en anglais dans le *Mariner's Chronicle*, avec le sous-titre alléchant : *And his consequent embarrassments, with Madame la Couture, on a desert island, February 1766* — qui contient tous les ingrédients nécessaires pour passionner le lecteur (nauffrage, femme, « sauvages », fauves, meurtre, cannibalisme). Ou encore *A narrative of the shipwreck and unparalleled sufferings of Mrs Sarah Allen* (Boston, 1814), rédigé sous forme de lettre de l'auteure à sa sœur. Certains de ces faux témoignages, pour mieux tromper leur monde, s'inspirent de faits divers réels, par exemple *An authentic narrative of the shipwreck and sufferings of Mrs Eliza Bradley* (Boston, 1820) relatant, après son supposé naufrage, les prétendus six mois de captivité de cette dame au Maroc, une version féminine des déboires du capitaine James Riley, naufragé avec le brigantin *Commerce* sur la côte d'Afrique, publié cinq ans plus tôt (et maintes fois réédité depuis).

Ces héroïnes de fiction n'ont pas leur place dans cet ouvrage. Le format ne permet pas non plus un recensement exhaustif des récits et autres sources concernant les naufragées remarquables. Certaines histoires, en outre, sont très répétitives, d'autres trop peu consistantes, mais je ne résiste pas à mentionner brièvement, pour le plaisir et en amusement, les femmes qui suivent et ces quelques anecdotes :

L'émouvante : la naufragée enceinte du *Kent*, un East indiaman anglais qui prit feu en baie de Biscaye en mars 1825 avant d'exploser avec son équipage, trois cent

quarante-quatre soldats, quarante-trois femmes et soixante-six enfants<sup>2</sup>. Un sauvetage remarquable, réalisé avec l'assistance de deux navires de passage, qui permit de sauver, en pleine tempête, cinq cent soixante-huit des six cent trente-sept personnes embarquées. Parmi elles, la femme d'un soldat qui accoucha aussitôt arrivée sur le pont du brick qui venait de la secourir. Un bébé né sous le signe des poissons, qui l'a échappé belle.

L'édifiante : la très religieuse Madame Mathews, naufragée en décembre 1833 alors qu'elle allait rejoindre son mari missionnaire à Bombay. Après seize jours de dérive dans une chaloupe avec dix autres survivants, à se nourrir d'un demi-biscuit par jour, elle réussit, en digne épouse de prédicateur, à convaincre ses compagnons affamés de repousser leur projet de sacrifier l'un d'eux pour le manger et de patienter encore vingt-quatre heures en la laissant prier. Avant la fin du jour, un baleinier se pointait à l'horizon, « miracle » attribué, bien entendu, comme le précise le titre de ce récit trois-quarts exhortation religieuse et un quart naufrage, à l'intervention de la Divine Providence<sup>3</sup> ...

La cocasse : Jeannette Colin, une jeune Française sauvée de la noyade par des soldats ennemis en pleine bataille de

---

<sup>2</sup> Mc Gregor, Sir D. (Servatus), *A narrative of the loss of the Kent East indiaman, by fire, in the Bay of Biscaye, on the 1<sup>st</sup> March 1825. In a letter to a friend. By a passenger*, Edinburgh, 1825 (et repris dans la plupart des ouvrages consacrés aux récits de naufrages en général).

<sup>3</sup> An. (Mrs. Mathews), *Melancholy shipwreck and remarkable instance of the interposition of divine providence in the preservation of the lives of 12 unfortunate persons...*, 1834.

Trafalgar (le 21 octobre 1805<sup>4</sup>). Épouse d'un marin servant sur l'*Achille*, Jeannette avait refusé de débarquer avant le combat comme il était d'usage que le fissent les femmes dans ces cas-là. Elle s'était travestie en homme, se rendant utile en faisant passer la poudre jusqu'à ce que l'*Achille* prît feu. Jeannette eut juste le temps de se déshabiller avant d'être projetée à la mer par le souffle de l'explosion qui suivit l'incendie. Elle fut repêchée entièrement nue par une chaloupe anglaise envoyée par le HMS *Pickle*, puis ramenée à bord du *Revenge* qui, après la bataille, la déposa à Gibraltar. Entretemps, en véritables gentlemen, les marins du HMS *Revenge* lui avaient fourni chemises et pantalons, avaient installé un rideau dans une cabine pour assurer son intimité et lui donnèrent chacun un dollar le jour de son débarquement. Une gravure de Matthew Dubourg, datée de 1817, immortalise le sauvetage de Jeannette. L'artiste, par pudeur, faisant en cela une entorse à l'histoire et lui ôtant l'essentiel de sa saveur, la représente hélas vêtue d'une longue chemise...

Les solidaires : les deux sœurs du *William Brown* (1841), qui sautèrent spontanément à l'eau après deux jours de dérive dans un canot de sauvetage surchargé pour suivre leur frère poussé par-dessus bord afin d'alléger l'embarcation<sup>5</sup>.

La miraculée : Anne-Marie Holden, une jeune domestique noire de vingt-deux ans engagée par le capitaine James Hatch, commandant de la goélette *Black*, pour veiller sur

---

<sup>4</sup> Fraser, E., *The enemy at Trafalgar. An account of the battle from eye-witnesses...*, 1906.

<sup>5</sup> Sargent, E., *American adventures by land and by sea*, Vol. II, New York, 1842.

son neveu malade, qui passa deux jours entiers prisonnière de la coque du navire retourné entre Portland et Boston. Retrouvée « toute boursouflée », elle fut la seule survivante du naufrage (avec un petit chien). Mademoiselle Holden semble avoir été une femme de sang-froid : non seulement elle avait réussi à se frayer un chemin dans l'épave flottante pour s'abriter sous la poupe, mais lorsqu'elle entendit ses sauveteurs escalader la coque, elle ne hurla pas « Au secours ! » mais se contenta de dire : « Qui est là ?<sup>6</sup> ».

La coriace : Mrs Bates, l'épouse du capitaine du *Nonantum*, qui enchaîna les naufrages<sup>7</sup>. D'abord, l'échouage du navire de son mari, un transport de charbon qui avait pris feu à proximité des îles Malouines, puis nouvel incendie au large du cap Horn sur le *Humayoon*, le bateau même qui avait récupéré les naufragés ! Sauvetage et transfert ensuite sur le *Symetry* puis le *Fanchon* qui s'enflamma à son tour et que le capitaine échoua lui aussi en catastrophe sur la côte péruvienne, où Mrs Bates dut jouer les Robinson pendant une semaine en attendant les secours. Et enfin, juste avant d'atteindre San Francisco sur un dernier navire, nouvel incendie à bord du *Republic*, heureusement circonscrit celui-là. Bilan : trois naufrages et quatre incendies en neuf mois. Il était temps qu'elle arrive.

---

6 Caillot, A., « Délivrance miraculeuse d'une femme enfermée à bord d'un bâtiment chaviré en 1821 », in *Nouvelle histoire des naufrages anciens et modernes...*, Paris, 1824, 444-446.

7 Bates, D. B., *Incidents on land and water, or four years on the Pacific Ocean*, Boston, 1857.

Et encore la malchanceuse : Constance Coliva, jeune Grecque de noble famille enlevée par un pirate à l'âge de sept ans, emmenée en captivité à Tunis, vendue comme esclave, manquant dix fois mourir de maladie, résistant pendant neuf ans aux avances de ses maîtres et à l'abjuration de sa foi, enfin libérée en 1732 par les pères Trinitaires, pour mourir finalement dans le naufrage du canot qui devait la conduire en quarantaine au lazaret de Marseille. Tout cela parce qu'un capitaine inconscient — ou trop pressé de reprendre le large — y avait embarqué, en ce jour de pluie et en totale infraction avec le règlement, une pleine cargaison d'éponges<sup>8</sup>. (Peut-être aurait-elle eu toutefois une infime chance de s'en sortir si le père qui l'accompagnait ne lui avait pas couvert la tête de son manteau « pour lui cacher le dernier péril et les horreurs de la mort » ... )

Et pour finir, les misérables : les prisonnières du ponton anglais *Lord Chatham*, bateau prison qui chavira au mouillage dans la rade de Portsmouth, le 3 septembre 1833<sup>9</sup>. Cent vingt-et-une femmes y étaient détenues ; seules quatre en réchappèrent. Le nombre d'enfants qui se trouvaient à bord n'est pas connu.

À toutes ces naufragées, célèbres ou anonymes, et à toutes celles d'aujourd'hui et de demain, qui prirent ou qui prendront la mer par passion, par amour, par devoir ou par nécessité, je dédie ce livre.

---

<sup>8</sup> De la Providence, C., *Corsaires et rédempteurs*, Chap. XXI, Lille, 1884, 153-163.

<sup>9</sup> *Le Moniteur Universel*, 8 septembre 1833.