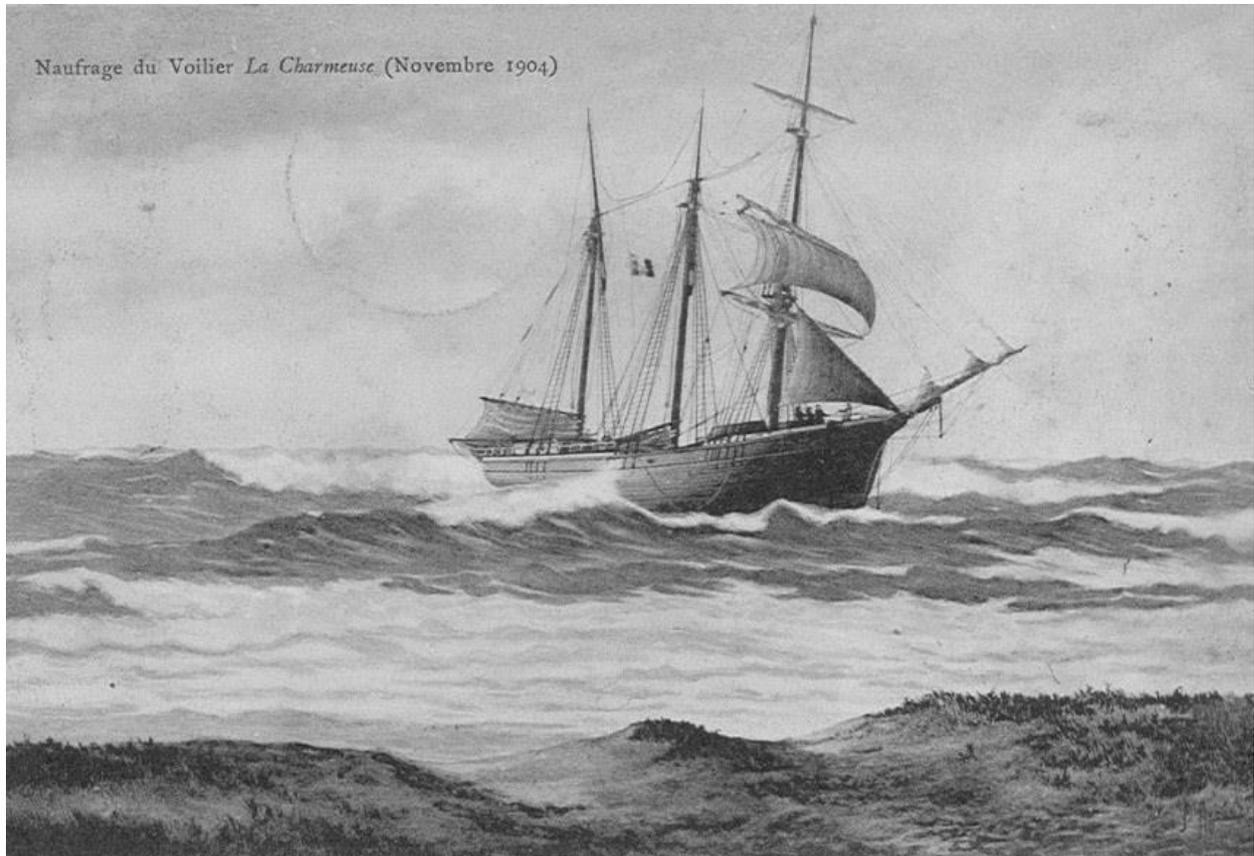




Histoire maritime de Bretagne Nord

1904, le naufrage de la Charmeuse



La Charmeuse de Saint-Malo échouée à la côte aux Pierres-Noires à quelques kilomètres dans le nord des Sables d'Olonne, le pavillon à mi drisse est en berne, signal de détresse

Le naufrage

Nous apprenons dans le Ouest Eclair du 09 novembre 1904 la naufrage du trois-mâts terre-neuvier de Saint Malo la Charmeuse

« Dans la nuit de mardi à mercredi le trois-mâts charmeuse, de Saint-Malo, chargé de morue pour Bordeaux a échoué sur le rocher de Pierres-Noires à l'ouest des Sables ; L'équipage a été sauvé. Le navire est perdu »

Le chargement de morues est intact et peut être déchargé à basse mer

« La cargaison de la Charmeuse, échouée aux Roches-Noires, est intact ; le navire a subi quelques avaries ; le gouvernail a été démonté et la fausse quille avariée. Les armateurs et les assureurs s'occupent du renflouement qui sera probablement difficile, étant donné l'état de la côte à l'endroit de l'échouement. On commencera demain le débarquement du chargement »
Ouest Eclair du 15 novembre 1904

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse

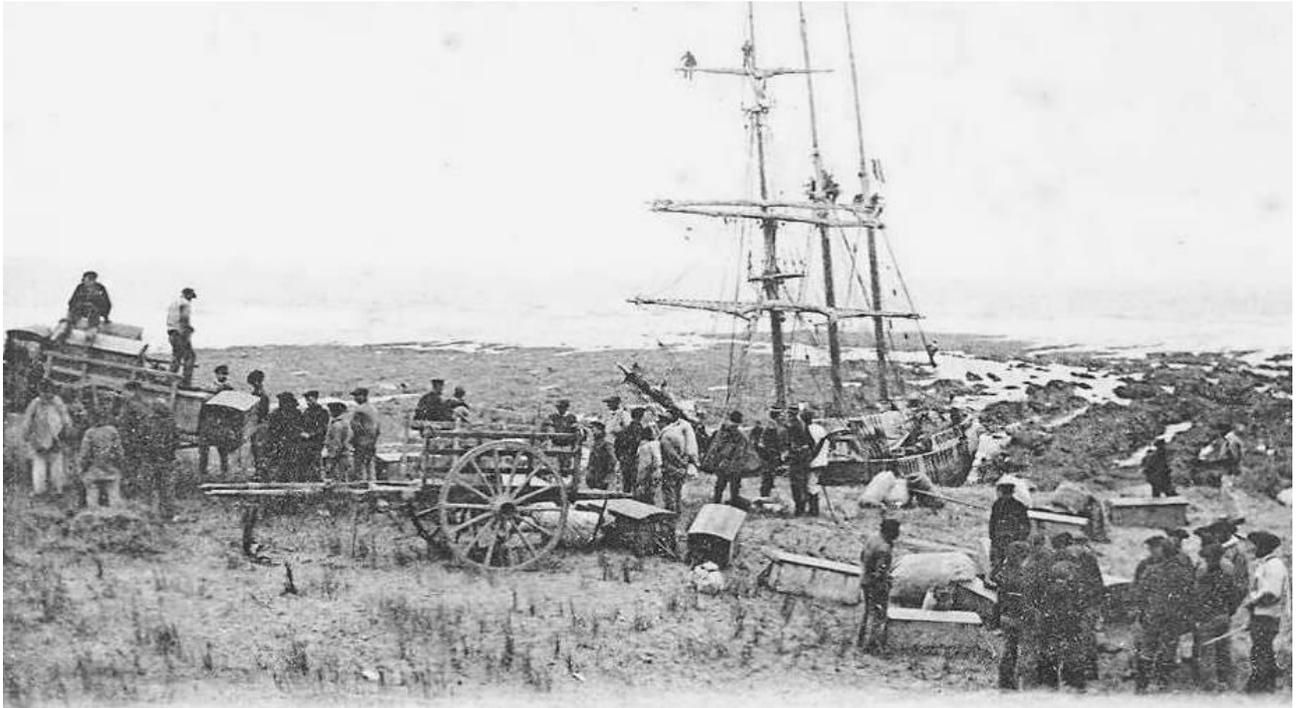
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord



L'équipage débarque leurs coffres, des matelots commencent à dégréer les voiles, ils ont certainement essayé de sauver le maximum de matériel du bord

Le navire est détruit par la tempête

« La charmeuse qui s'était échouée près des Sables d'Olonne a été complètement brisée pendant la dernière tempête »

Ouest Eclair du 13 décembre 1904

Qu'en est-il exactement des raisons du naufrage ?

Le 14 mars 1905 le capitaine de la Charmeuse passe devant le tribunal maritime de St Servan

« Le tribunal maritime commercial spécial s'est réuni hier à l'arsenal de la marine de Saint-Servan sous la présidence de M. le capitaine de vaisseau Winter, pour juger le maître au cabotage Pincemin, du quartier de Dinan, poursuivi d'office pour avoir par imprudence, causé la perte du trois-mâts Charmeuse qu'il commandait.

Le 08 novembre, la Charmeuse, revenant de Saint-Pierre apportant, après la pêche, une cargaison de morue à Bordeaux, arrivait en vue de l'île d'Yeu. Pincemin crut reconnaître le feu de la Baleine, mais il se trompait, le feu signalé était celui des Barges dont les éclats avaient été modifiés au mois de mai, modification qu'il n'avait pu connaître.

Il était environ 5 heures ; après un nouvel examen des feux en vue, Pincemin donna la route à suivre pour gagner le Pertuis Breton.

vers 11 heures, ne reconnaissant plus où il se trouvait Pincemin fit faire un sondage qui révéla un fond de 30 mètres ; un autre sondage, une heure plus tard n'en donnait plus que 5m15. Il mit en panne, voyant qu'il allait à la côte et se prépara à reprendre le large.

Il était trop tard, la Charmeuse touchait « les Pierres-Noires » par un fond de cinq mètres.

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

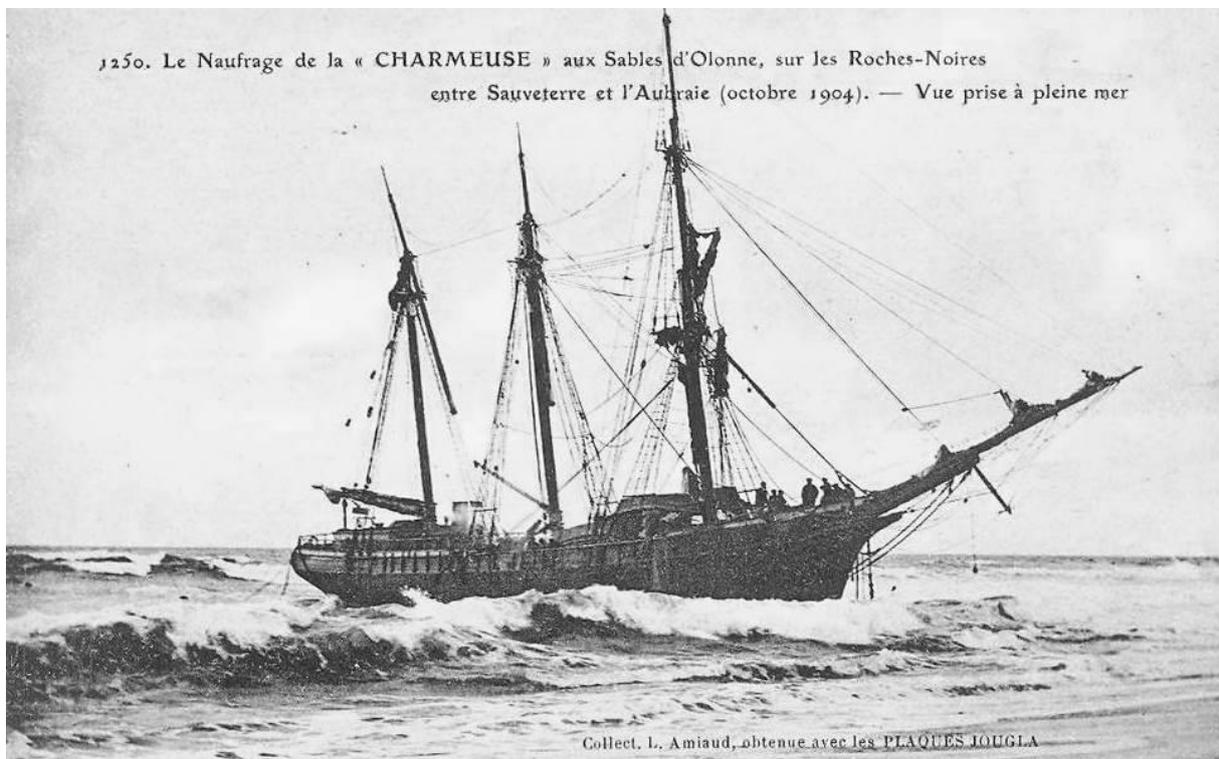
Le second, Jean-Marie Thomas Cochery, le maître d'équipage François Brouard, et le subrécargue Beaudouin, déclarent que le capitaine fut trompé par le feu des Barges qu'il prit pour celui de la Baleine.

Quand la Charmeuse se trouva échouée, on remarqua qu'elle ne faisait pas d'eau, cependant Pincemin fit préparer les embarcations. le 9 il envoyait à la Rochelle prévenir la marine.

A mer basse on constata que la Charmeuse n'était pas endommagé, sauf la perte suble par elle de quelques mètre de fausse quille et de son gouvernail. Malheureusement le 10 la mer devint mauvaise et le trois-mâts fut démoli par les vagues. la charmeuse avait été construite en 1893., elle jaugeait 276 tonneaux, avait été visité pour la dernière fois à Saintomalo en 1904 avant son départ pour la pêche, l'équipage comprenait 32 hommes.

Le commissaire rapporteur fait remarquer combien la commission des naufrages déplore de voir en général les voiliers mal commandés, et déclare la conduite de Pincemin inexplicable, si l'incapacité des commandants des bateaux à voiles n'était notoire pour la presque généralité ; il signale le préjudice causé par les capitaines incapables aux capitaines compétents ; L'état de chose ainsi créé est pernicieux.

Le tribunal jugeant que Pincemin a engagé sa responsabilité par son imprudence dans la nuit du 9 novembre en ne relevant pas suffisamment son point sur la carte . Le condamne à 15 jours de suspension de commandement. »



Le grand-mât de flèche et le mât de flèche d'artimon son calé bas, les doris sont encore à poste



Histoire maritime de Bretagne Nord

Commentaires :

L'erreur d'identification d'un feu ne pardonne pas, le capitaine a confondu le phare des Barges dans le nord de l'île d'Yeu avec celui des Baleine au nord de Noirmoutier. Nous ignorons si l'avis de modification des feux d'atterrage du littoral atlantique a été transmis au port de St Pierre

Le président du tribunal met en doute les compétences du capitaine et en général celles des capitaine des navires partant à la pêche à la morue. Ce débat est récurrent au long du XIXème et au début du XXème. Normalement pour Terre Neuve les capitaines doivent avoir un brevet de capitaine au long-cours mais si l'armateur fourni la preuve qu'il n'a pas trouvé de capitaine au long-cours une dérogation est accordé pour que le commandement soit accordé à un capitaine au cabotage. Les armateurs recherchent comme qualité chez leur capitaines : qu'ils soient de bons meneur d'hommes, mais avant tout qu'ils soient de bons pêcheurs, trouvant les fonds avec du poisson et ramenant le plus rapidement possible un chargement complet de morues. Il y a quelquefois à bord, deux capitaine, un capitaine porteur, , capitaine au long-cours breveté en charge de la route et ayant la responsabilité du navire et un capitaine de pêche, en charge du bon déroulement de la pêche et de la réussite économique de la campagne



La Charmeuse ne verra pas le port de Bordeaux à l'automne 1904, ce port de livraison des morues des navires terre-neuviens et islandais