

# LA SOCIETE DES OEUVRES DE MER

## Un siècle d'assistance humanitaire maritime

Pour en devenir membre et participer à l'assistance humanitaire,  
Madame Conscience vous répondra à son secrétariat au 01 43 20 10 51  
[www.som.ssm@gmail.com](mailto:www.som.ssm@gmail.com)  
56 rue Falguière 75 015 Paris

### I INTRODUCTION

L'assistance à la grande pêche, du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle jusqu'à nos jours, s'est faite sous différentes formes grâce à l'aide de fondations, de sociétés laïques ou religieuses, puis après le concordat (1903) avec la Marine Nationale. Souvent on les trouvait ensemble dans une action humanitaire commune, avec des spécificités propres à chacune d'elles et aux moyens de l'époque. La tâche était immense; les médecins et les infirmiers de la marine y ont vécu des années d'expérience en médecine navale :

*"Pour qui a eu le privilège d'être "médecin des bancs" dans les lointains parages de Terre-Neuve, du Groenland ou du Labrador, demeure la certitude d'avoir été utile en vivant en marin "*

Jean Bladé (1).

### II LES ŒUVRES DE MER : L'ASSISTANCE HUMANITAIRE

L'action humanitaire maritime s'est adaptée en fonction de la modernisation et du développement des marines. La flotte de pêche a été constituée pendant plus d'un siècle par un nombre suffisant de voiliers pour maintenir des actions d'envergures , puis son déclin après la première guerre mondiale et sa fin après la seconde ont conduit l'assistance à se structurer différemment, à s'adapter (2) (3). L'action humanitaire de terrain a été prise en compte très tôt grâce à **Julien Viaud** (Pierre Loti) qui a décrit avec force l'immense misère des bancs et de la pêche à la morue, véritable baignoire pour plus de dix mille marins avec des disparitions, des maladies, des accidents et des naufrages (4) (5). Depuis, les marines de pêche, de commerce et aujourd'hui la plaisance voient leur assistance assurée par des actions de sauvetage réservées aux états. Dans notre pays, la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons fondée en 1873 fusionna avec la Société Centrale de Sauvetage des naufragés en 1967 pour donner naissance à la Société Nationale de Sauvetage Maritime actuelle (6).

La Société des Œuvres de Mer a été créée en 1894 par le lieutenant de vaisseau **Bernard Bailly** (7). Elle a pris en charge la gestion d'une autre société d'assistance, la Société de Secours aux Familles des Marins français naufragés, fondée en 1879 par **A.de Courcy**, qui s'occupe plus particulièrement des orphelins des marins disparus en mer en les prenant en charge jusqu'à leur majorité.

L'histoire de la Société des Œuvres de Mer est intimement liée à l'épopée de la grande pêche, "*Le grand métier* «comme l'appelaient alors ceux qui le pratiquaient sur les Bancs de Terre-Neuve, d'Islande, de Saint Pierre et Miquelon et du Groenland (8) (9). La Société a donné exemple à d'autres fondations qui œuvraient alors pour la pêche côtière comme les Hospitaliers Bretons et l'Œuvre du marin créée par J.de Thézac dans les ports français, d'où sont partis des milliers de pêcheurs : Boulogne, Fécamp, Le Havre, Paimpol, Saint-Malo, Saint-Brieuc, Bayonne, etc. (10).

Aussi le lieutenant de vaisseau Bernard Bailly, aidé par ses frères assumptionnistes, le RP Emmanuel Bailly et le RP Vincent de Paul Bailly, créa une société reconnue d'utilité publique en 1894, ayant pour but "de porter les secours matériels, médicaux, moraux et

religieux aux navires français et des autres nationalités et plus spécialement à ceux qui pratiquent la Grande Pêche, en armant des navires-hôpitaux (article 2 de l'ancien statut de la Société des Œuvres de Mer). La Société installa une maison à Saint Pierre dénommée "Maison de Famille" tenue par les assumptionnistes (**Révérend Père Hamon**) et un hôpital tenu par des religieuses. Le succès fut immense, les marins venant chercher soins et réconfort, mais aussi une aide à l'écriture publique pour leur courrier.

Aussi l'idée d'aller au plus près d'eux en armant des navires-hôpitaux fut-elle concrétisée dès 1896 par un trois-mâts hôpital "Le Saint Pierre"(11). La société obtint alors son pavillon d'armateur, pavillon blanc avec une croix rouge en son centre et le pavillon français en franc-quartier. Jusqu'au Concordat, les navires-hôpitaux étaient armés par un équipage fourni par la Marine Nationale, d'un aumônier dont certains ont laissé d'émouvants témoignages (**RP Yvon**), enfin d'un médecin et d'un infirmier de la Marine Nationale. Pour la petite histoire, le commandant s'appelait Charles Populaire et l'aumônier le père Bonaventure, nous développerons l'embarquement des médecins dans le chapitre médecine à bord.

### **III LES NAVIRES-HÔPITAUX DE LA SOCIÉTÉ DES ŒUVRES DE MER.**

Sept navires hôpitaux se succédèrent de 1898 à 1939 sur le terrain de la pêche à la morue : une série de trois goélettes à trois mâts en bois, un trois-mâts mixte en fer, deux navires en fer à vapeur, enfin un ex-thonier. Ils ont fait l'objet d'un article paru dans Rose des vents 76/2 de 1996 pages 20-22. Nous en rappellerons les noms, Saint Pierre I et Saint Pierre II, Saint Paul, Saint François d'Assise, Notre Dame de la Mer, Sainte Jeanne d'Arc et Saint Yves. Tous ont été mis en bouteille par mes soins et figurent dans Rose des Vents 199/3 pages 21-24, ainsi que d'autres sur la galerie du site internet. [www.abb-rosedesvents.com](http://www.abb-rosedesvents.com).

**a) LE SAINT PIERRE I** : goélette à trois mâts, ce navire qui avait un équipage de 20 hommes s'est perdu le 30 mai 1896 au Cap Sainte-Marie (côte sud de Terre-Neuve). Ceci ne rebuta en rien la Société qui fit construire deux trois-mâts identiques au premier par le Père Gautier à St Servan : "le Saint Pierre II" lancé le 18 mars 1897 et le Saint Paul lancé à la même période.

**b) LE SAINT PIERRE II** fit plusieurs campagnes d'assistance et fut revendu en 1905 à un armateur de Saint Pierre. Il fut même visité par **JB. Charcot** au large de l'Islande en juillet 1900 lors de l'expédition des Féroé (goélette Rose-Marine) qui prêta son effigie pour la sortie d'un timbre destiné aux Œuvres de mer quelques années plus tard (12).

**c) LE SAINT PAUL** connut un sort plus tragique, échoué le 2 mai 1897 en baie de Reykjavik (Islande) il s'en tira sans trop de dégâts mais fut perdu le 4 avril 1898 au cap Portland heureusement sans victime, côte maudite qui fit périr Charcot et son équipage et engloutit le "Pourquoi-Pas ?" trente huit ans plus tard. (13).

**d) LE SAINT FRANÇOIS D'ASSISE** fut assurément le plus beau navire-hôpital de la société. C'était un bâtiment mixte en acier de 5 à 600 tonnes muni d'une puissante mâture, et d'une machine de 300 chevaux. L'équipage était de 27 hommes. Ce navire fit 12 campagnes jusqu'à la guerre de 1914-1918. Il recueillait sur les bancs des pêcheurs français et portugais. Il reste dans le patrimoine maritime des navires de pêche de cette période ou leur réplique: en France les goélettes **Etoile** et **Belle-Poule**, **le Marité**, au Portugal la magnifique goélette à quatre mâts **Créoula**. (Photo galerie site internet « [www.abb-rosedesvents.com](http://www.abb-rosedesvents.com) ».)

L'aumônier du Saint François s'occupe des âmes des pêcheurs, des immersions, et surtout du courrier : de 1897 à 1919, **537 802 lettres** reçues ou remises montrent l'ampleur de la tâche d'un seul homme, il faisait office d'écrivain public, les marins ne sachant pas écrire. C'est aussi une immense lutte contre l'alcoolisme. En 1912, la flotte de pêche française était sur les bancs de 238 métropolitains et 40 goélettes de Saint Pierre. Pendant la guerre de 1914-1918, le Saint François fut réquisitionné comme navire-hôpital en Méditerranée pour la campagne des Dardanelles en Albanie. Par la suite il fut rebaptisé **El Hadj** et transporta des pèlerins à la Mecque.

En 1914 deux autres navires portaient également le pavillon des Œuvres de Mer, la Notre Dame de la Mer et la Sainte Jehanne, navires en fer et à machine à vapeur.

**e) LA NOTRE-DAME DE LA MER** (ex chalutier Occident) Elle ne fit qu'une campagne en 1914. Réquisitionnée, elle servit de navire-hôpital mais fut revendue en 1920 sans repartir sur les bancs. La nature même de la pêche avait changé, beaucoup de navires étaient à vapeur et surtout beaucoup moins d'hommes les armaient. La misère n'était plus la même (14).

**f) LA SAINTE JEHANNE** fut lancée le 2 mars 1914 aux Ateliers et Chantiers de Bretagne à Nantes. Elle fit une campagne avant la guerre puis réquisitionnée, elle fut transformée en patrouilleur armé et elle coula un U-boot par abordage le 30 mars 1915 (U.17). Ce fait de guerre a été remis en cause plus tard, le sous marin étant rentré à son port d'attache.

Elle reprit du service en 1920 puis fut refondue en 1924-1925 et rebaptisée **SAINTE JEANNE D'ARC** avec à bord des appareils modernes de TSF permettant aux pêcheurs d'envoyer la lettre OCEAN (télégramme de 4,75F le mot).

Elle fit 16 campagnes de pêche de 1914 à 1933 avec à son bord toujours un médecin et un aumônier, elle embarqua également le délégué aux missions pour la pêche et de 1920 à 1925, celui-ci était le célèbre **capitaine au long cours Raymond Rallier du Baty** dont les aventures vous ont été comptées dans deux articles qui figurent sur le web. Elle désarma en 1933 (15).

#### **g) LE SAINT YVES**

La Société des Œuvres de Mer acheta alors un dundée gravelinai, le Willy Fursy construit en 1929 à Fécamp et après avoir été aménagé en navire-hôpital il fut baptisé Saint-Yves et béni le lundi de Pâques 1935 à Saint-Malo.

L'hôpital était modeste (huit couchettes) mais le navire était moderne et doté d'une TSF qui permit au RP Yvon, aumônier, de créer Radio Morue sur les bancs. Le voilier fit cinq campagnes de 1935 à 1939. Ses plans avaient servi à la construction des deux goélettes **Etoile et Belle-Poule** en 1932, et se trouvent dans un article de la revue Le Chasse-marée de mai 1988 (page 47).

#### **IV LA MEDECINE A BORD.**

Il est évident que le matériel était "rustique" et oserait-on dire d'un autre siècle, mais les médecins de la Marine surent adapter la médecine et la chirurgie navale à la mission d'assistance à la pêche.

#### **a) LES MEDECINS DE LA MARINE**

Dès 1890, la pêche était devenue un souci d'ordre national et le Service de Santé de la Marine y détacha alors les meilleurs de ses médecins. Jusqu'au Concordat (1903), sept médecins militaires furent affectés à bord des navires-hôpitaux pour les campagnes d'assistance, en particuliers le docteur Labadens professeur de clinique et des maladies

exotiques et du marin dans la chaire de médecine navale et le docteur du Bois de Saint Sevrin professeur de bactériologie dans la chaire d'hygiène navale et d'épidémiologie pour les campagnes de 1896 et 1897 sur les navires Saint Pierre I et II . Puis d'autres prirent le relais, les docteurs Castaing, Gallas, Lucas, Bonain, Bellamy, sur le Saint Paul et sur le Saint François d'Assise. Enfin, la Société fit appel à des médecins civils sous contrat jusqu'à 1939 sur le Saint Yves. Les noms des deux professeurs figurent sur les plaques de l'Institut de Médecine navale de Toulon où j'ai servi pendant onze ans comme directeur des études des médecins de la marine et chef de la médiathèque en médecine navale.

#### **b) AMENAGEMENTS ET MEDECINE A BORD**

En 1896, l'hôpital du premier Saint-Pierre était composé d'une salle meublée de six lits en fer, d'une pièce attenante destinée à servir de salle de consultation avec un coin pharmacie, et de la cabine de l'infirmier.

En 1902, l'hôpital du Saint François d'Assise pouvait accueillir 34 malades et loger 6 naufragés. Il était composé de plusieurs salles pour les malades dont une salle d'isolement de 14 lits, d'une salle de consultation, d'une salle d'opération, d'une salle de bains avec douches et WC. Au cours d'une campagne, le médecin donne 400 consultations et hospitalise 60 malades. Ce navire fit 12 campagnes en quatorze années. Les maladies soignées à bord sont de tous ordres, respiratoires (angines, bronchites, pleurésies, tuberculoses), traumatismes (entorses, fractures, contusions), digestives (diarrhées, dysenteries, gastrites), abcès, panaris, phlegmons, enfin dentaires. Les affections les plus graves sont les fièvres typhoïdes, les hernies et une horreur d'inflammation des poignets appelée "Fleurs d'Islande". Enfin quelques cas de scorbut font la triste spécialité du Grand-Banc.

De 1897 à 1919 les opérations d'assistance des navires-hôpitaux donnent les résultats suivant: 16363 communications avec les navires de pêche, 1437 malades hospitalisés, 21767 journées d'hôpital, 440 naufragés recueillis, 7265 consultations en mer, 652 rapatriés en France, 537862 dons de médicaments. En 1925, à bord de la Sainte Jeanne d'Arc, le médecin donne 417 consultations, hospitalise 69 marins pour 539 journées d'hôpital. L'état sanitaire des pêcheurs s'était amélioré depuis trente ans, mais abcès et phlegmons, maladies digestives et respiratoires sévissaient encore sur les zones de pêche.

En 1935, l'hôpital du Saint Yves était plus modeste. L'infirmierie était approvisionnée et outillée selon les enseignements d'une longue expérience. Elle possédait les moyens d'entreprendre les interventions chirurgicales d'extrême urgence. L'hôpital disposait de huit couchettes dont deux en chambre isolée. Il pouvait héberger en outre 4 à 6 hommes couchés en hamac. Il disposait d'un cabinet dentaire et des innovations médicales mises au point lors des campagnes précédentes.

#### **c) LES INNOVATIONS MEDICALES.**

Certaines furent réalisées sur les goélettes Saint Pierre et Saint Paul comme le lit-pliant-brancard antiroulis en 1899, invention du médecin de première classe de la marine du Bois de Saint Sevrin, Professeur de bactériologie dans la chaîne d'Hygiène navale et d'Epidémiologie de l'Ecole d'Application du Service de Santé de la Marine de Toulon en 1896. Il proposa après sa première campagne en 1897 sur le navire-hôpital Saint Pierre, "une solution simple et logique" au point de vue médical et chirurgical. Elle consiste à supprimer l'emploi des brancards et à amener le lit du blessé sur le lieu de l'accident, c'est-à-dire un lit pliant transportable pouvant s'adapter sur un système antiroulis. Le type de matériel fut inventé par du Bois de Saint Sevrin et fabriqué par Gaux Pinchemel, forgeron mécanicien à Themmes par Moreuil (Somme) en 1898.

Le lit se plie et se déplie facilement grâce à quatre boulons à ailettes. Il est monté sur quatre anneaux qui lui servent de pieds et au travers desquels on peut passer une gaffe afin de le porter comme un brancard. Tout garni, le lit avec le matelas pèse 35 kg, une tente abri est

facilement tendue par dessus grâce aux extrémités triangulaires permettant la fixation antiroulis sur le navire hôpital. et la saisine par crocs de palans pour le hissage le long du bord.

#### **d) ANECDOTE MEDICALE ET LEGENDE MARITIME**

Bien souvent, le navire-hôpital se trouvait à des milles du lieu de l'accident, la carte couvrant les zones de pêche étant aussi étendue que celle de l'Europe. Aussi, bien des capitaines se trouvaient dans l'obligation de pratiquer des actes médicaux et chirurgicaux parfois graves de conséquences, parfois salvateurs, hérités de la médecine de guerre navale.

Certaines anecdotes sont passées dans la légende maritime comme cette amputation d'une jambe : suite à un coup de fouet du à une draille de foc cassée par un virement de bord intempestif, le capitaine Guilloux de la goélette "Vaillant" s'était fait sectionner une jambe jusqu'à l'os. Le capitaine décida sur le champ de l'amputation, effectuée avec les moyens du bord, la caisse à pharmacie servant le plus souvent de niche au chien. Le charpentier scia l'os et confectionna un moignon, puis fabriqua une jambe de bois quelques jours plus tard. Mais le capitaine Guilloux ne voulait en aucun cas que sa jambe fût jetée à la mer et la fit mettre dans le sel à fond de cale. La goélette ayant rejoint Saint Pierre, la jambe fut confiée aux sœurs du dispensaire des Ouvres de Mer qui la placèrent dans le cercueil d'un marin décédé ce jour là.

*C'est pourquoi la légende veut qu'il y ait un marin à trois jambes enterré à Saint Pierre.* Elle y figure encore de nos jours, c'est la seconde en entrant dans le cimetière, les capitaines envoyaient leurs mousses y prier comme punition pour de petites fautes.

#### **V LES DISPENSAIRES ET FOYERS DES MARINS DE LA SOCIETE DES OEUVRES DE MER.**

En plus de l'assistance en mer, la Société a ouvert sur les lieux de repli de la pêche des dispensaires et des foyers qui ont fermé peu à peu : Paimpol en 1961, Hyères en 1966, Saint Jean de Luz en 1968, Le Havre en 1970, Toulon en 1972, et Cherbourg en 1973.

Seuls ont survécu les foyers d'Estienne d'Orves et le foyer des infirmières à Brest, et le Stella Maris à Saint Pierre. Depuis une dizaine d'années, sous l'impulsion des présidents successifs, des membres du conseil d'administration et des bénévoles de l'association, les Œuvres de Mer ont fait ouvrir ou rénover des foyers dans les ports.

En effet, les escales d'aujourd'hui nous amènent des marins du commerce quasi aussi miséreux que l'étaient nos pêcheurs d'Islande, Africains, Asiatiques (Philippins, originaires de Cebu), et marins des pays de l'ex Union Soviétique. Le premier foyer à ouvrir a été celui de Port de Bouc parrainé par la Princesse Anne d'Angleterre en 1986, Sète en 1996, Marseille en 1997, la Palice en 1998, puis Le havre, Sète, Nantes, La Rochelle, Lorient, Rouen, Calais, Dunkerque, regroupés dans la Fédération des associations d'accueil des marins.

Ces foyers accueillent des marins nécessiteux ou non, en escale longue ou courte, désirant trouver un peu de chaleur humaine, parfois avec une messe ou une prière; enfin les nouvelles technologies de l'information et de la communication leur permettent grâce à Internet de communiquer avec les leurs à peu de frais, certains ports mettant à leur disposition un véhicule de transport en commun pour aller vers la ville la plus proche.

#### **VI CONCLUSION**

Depuis peu la Société des Œuvres de Mer participe avec d'autres sociétés caritatives à une assistance totale aux équipages abandonnés par des armateurs sans scrupules, dans tous les ports de commerce. La Société poursuit son œuvre en aidant les assomptionnistes installés dans les ports étrangers (Japon, Chili, Mauritanie). Le musée des Terre-neuvas et de la Grande Pêche de Fécamp consacre à la Société un espace d'exposition depuis son centenaire (16). Un

ouvrage historique lui a été consacré par l'amiral Darrieus, ancien président (17) qui nous a aidés à la rédaction de cet article et que nous remercions. Elle édite également un bulletin d'information annuel. Enfin quelques conférences sont données dans les manifestations maritimes par son président (vice amiral Bernard Merveilleux du Vignaux) et son administrateur délégué (monsieur Servin capitaine de frégate honoraire).

### REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. *BLADE (J.)*. L'assistance médicale à la pêche en haute mer, *Médecine et armées* 1975, 3, 9,793-798.
2. *ROTALLIER DE (P.), COLIN (J.), RODIER (J.)*. L'assistance médicale à la Grande Pêche, *Médecine et armées* 1978, 6, 8, 735-739.
3. *LE DUN (J.P.)*, Vie, travail et pathologie professionnelle des marins pêcheurs embarqués à la Grande Pêche, *Thèse Médecine n° 377*, Bordeaux ,1977, 117.
4. *LOTI (P.)* Pêcheur d'Islande, *édition originale 1886, éditions Calmann-Lévy 1978*.
5. *REVEREND PERE YVON* (aumônier du SAINT-YVES) Avec les bagnards de la mer, *éditions l'Ancre de marine*, Saint-Malo 1987, 229.
6. *BATTESTI (M.)* *Cols bleus* spécial Sauvetage en mer n° 2465 du 5 décembre 1998, 6-15.
7. *ANONYME* La Société des Œuvres de mer a cent ans, *Cols bleus* n°2278 du 4 septembre 1994, 30-31.
8. *CONVENANT (R.)* Galériens des brumes sur les voiliers Terre-neuvas, *éditions l'Ancre de Marine*, Saint-Malo, 1988, 230.
9. *RECHER (J.)* Le grand Métier: journal d'un capitaine de pêche de Fécamp, *Plon*, 1977,512.
10. *TANTER (F.)* Les abris du marin, *Le Chasse-marée*, avril 1998, 30-47.
11. *JOCHAUD DU PLESSIX (F.)* Le navire hôpital : essai historique, *Thèse Médecine n ° 508*, Bordeaux ,1977.
12. *MICHAL (B.)* Découvreurs et pionniers de notre temps, *éditions Famot*, Genève, 1974,246.
13. *CHARCOT (J-B.)* Dans la mer du Groenland, *éditions Paul Duval*, Paris-Elbeuf 1928, 209,( mise à jour 1938, suite au naufrage du Pourquoi -Pas?).
14. *DELACOUR (S.), BOUTET (S.)* Les marins de la Grande Pêche, *Le Chasse-marée* n°18, juillet 1985, 2-15.
15. *LE FORT (A.), LEMESLE (L.)* La Royale et les Terre-neuvas, *éditions l'Ancre de marine*, Saint-Malo, 1994,253.
16. *DESJARDINS-MENEGALI (M-H.)* Le musée des Terre-neuvas et de la Grande Pêche, *Bulletin de la Société des Œuvres de mer*, 1993, 46-48.

17. *DARRIEUS (H.) L'œuf des mers, histoire de la Société des Œuvres de mer, éditions l'Ancre de Marine, Saint-Malo.*

**Bernard Dulou**, *ancien mousse maistrancier infirmier de la marine, officier dans l'ordre national du mérite, docteur en sciences, membre des Œuvres de mer,*  
*Toulon La Garde février 2010*