

PORTS, CABOTAGE ET PECHE DANS LE MOR BRAZ AU XIX^{ème}.

C'est quoi un port (portus), comme il y en a tant en Rhuys ?

C'est un abri naturel, un passage, un refuge, un lieu d'échouage sur une plage, un estran, entre deux rochers, un estuaire, une ria, une anse. Cent vingt-trois ports sont définis au 16^{ème} siècle en Bretagne (trois cent vingt-quatre au 19^{ème} siècle !) dont beaucoup on ne sait où, tant certains sont éphémères et non associés à une ville, à un bourg, mais sur un simple rivage.

En exemple, le cartulaire de Redon cite sur la Vilaine quelques « portus », Portus Nehan, Portus Glanret, Portus Mejac, Portus Treslerian.

En Rhuys, ou pourrait citer en se basant sur les archives, les portus de Pénerf, Banastère, Penvins, Suscinio, St Jacques, Kercambre, Port-Navalo du côté Mor Braz. A l'intérieur du Golfe, chaque plage ou abri en forme un, de Kerners à St Armel en passant par Le Logeo, Truscat, Beninze, Bernon, Benance ou Le Ruault.

« L'échouage sur la plage, ou entre les rochers, dans un site abrité, a longtemps fait souvent office de port de pêche et de commerce. Si l'abri d'estuaire, de ria, crique, baie, anse, plage semble s'imposer, l'observation par le géographe de la localisation portuaire démontre que les ports sont partout y compris littéralement accrochés au littoral, jetés près des pointes... Aussi, le terme de port est souvent associé à un qualificatif qui souligne les caractéristiques de son implantation. En fait le port répond d'abord à un besoin local. Ainsi de nombreux ports sont des lieux éphémères, dont certains noms sont difficilement localisables, mais qui répondaient à un besoin ponctuel ou saisonnier. Quand Jean Tanguy indique qu'au milieu du XVI^e siècle, la Bretagne compte 123 ports, il ajoute « qu'il n'était pas nécessaire qu'il y ait agglomération pour qu'il y eut armement et c'est pourquoi d'ailleurs beaucoup de ports cités sont pratiquement impossibles à localiser.

Mais le port est indissociable de son estran proche, qui n'est que la partie amphibie du territoire paroissial qu'il soit rural ou urbain, et dont les usages sont multiples. C'est d'abord une zone de prélèvement de goémon, de maërl, de sable coquillier pour l'enrichissement des sols des exploitations agricoles du littoral, puis de sable et de rochers pour les constructions qui accompagnent la balnéarisation du littoral. C'est un espace de collecte des coquillages, des crustacés, des appâts pour la pêche, et de chasse aux oiseaux.

Les populations littorales ont appris à gérer leur territoire et leur temps, et notamment la saisonnalité des activités maritimes et agricoles, intégrant parfois les pratiques illicites comme la contrebande et le pillage des bateaux naufragés, élargissant l'éventail des activités au tourisme balnéaire naissant. En termes d'identité sociale, la pluriactivité brouille les catégories, « la frontière entre terrien et marin se diluant dans un monde mixte difficilement reconnaissable » écrit Dominique Robin. En revanche, la pluriactivité soude la communauté villageoise.

Gérard Le Bouëdec

Rives méditerranéennes 2010/1 : n° 35

« Les marins ou mariniers se déplacent sur des batels de 2 à 10 tonneaux ou sur des escaffes ou estaffes, pinasses à peine supérieures en tonnage. La pêche à proximité du rivage au tramail ou filets à mailles, au casier, à la ligne, est une activité de bord de mer, de ces havres qu'évoquent la foire aux vieilles à Auray, à Quimperlé, à Vannes, place des Lices et à Calmont »

T. Daniel. Le cabotage sur les côtes méridionales de Bretagne à la fin du 15^{ème} siècle.

Le livre-rentier de Vannes de 1455, indique la présence dans le quartier de Calmont, au sortir de la porte de Gréguinec, d'un « vieill port » réduit à quelques poteaux où s'amarrent les barques allant chercher de la pierre, du vin, du poisson et des céréales dans le Golfe du Morbihan et dans la presqu'île de Rhuys.

Dès le 14^{ème} siècle la Bretagne est au cœur des échanges commerciaux de l'Europe, ne dit-on pas que le 16^{ème} siècle fut celui de l'âge d'or de la marine bretonne « *innombrable et partout présente* », transportant le sel, le vin, les céréales et les toiles au long des côtes de la Manche et de l'Atlantique. Les registres du port de Bordeaux en date des années 1303 et 1304, montre que 16% des navires fréquentant ce port sont bretons, dont d'Auray, de Muzillac et du Golfe, parfois sur des bateaux de moins de 20 tonneaux. Le port de La Rochelle est aussi une destination très prisée. Pour Henri Touchard, auteur d'une thèse concernant le commerce maritime breton à la fin du Moyen-Age, « *les marins bretons ont été les rouliers des mers occidentales* ».

L'activité maritime de Rhuys au 18^{ème} siècle.

« En Bretagne, le golfe du Morbihan constitue un pôle cabotage complexe à la fois au service du système céréalier local, mais aussi particulièrement actif en fournissant une flotte de service aux ports de Lorient et de Nantes avec ses havres d'armement de l'île aux moines, l'île d'Arz, Ambon, Quiberon et de la presqu'île de Rhuys (Arzon, Sarzeau, Saint-Goustan de Rhuys) qui s'est spécialisée dans l'armement de gabares pour le transport du bois.

Dans le Golfe du Morbihan, Vannes animait au XVIII^e siècle un véritable système céréalier spéculatif que T.J.A. Le Goff a bien identifié. Un micro-capitalisme local s'est ainsi construit autour de Vannes qui bénéficie régulièrement d'excédents de gros froment cultivé sur la côte et de seigle qui provient des paroisses plus éloignées du littoral. En 1698, l'Intendant, Béchameil de Nointel, cite le chiffre de 9 000 tonneaux pour l'ensemble des ports de Vannes, Auray et Hennebont. T.J.A. Le Goff considère que Vannes est le second port exportateur breton derrière Nantes ».

À Arzon, desservi par son terroir, l'avenir est exclusivement sur la mer. Ainsi le contrôle du marché du cabotage constitue-t-il l'enjeu principal. L'île d'Arz, l'île aux Moines, Arzon, Sarzeau, Saint-Gildas de Rhuys sont des petits ports qui fournissent les maîtres, les matelots d'une flotte de plus en plus de service, le micro capitalisme unissant l'ensemble. Le petit port s'intègre dans des petits systèmes locaux, mais il s'inscrit aussi dans la dynamique portuaire des façades maritimes ».

Le Bouëdec Gérard

Cette importance du commerce maritime du Golfe est à relativiser par rapport à celui qui se pratique à Lorient et à Nantes, ses deux concurrents les plus proches et avec lesquels cependant, il se fait. « *Vannes garde un rôle secondaire dans le commerce maritime de la Bretagne à cause de la faible profondeur de son port, et les bateaux qui y ont port d'attache sont des chasse-marées à un pont et deux mats, qui ne jaugent que trente à cinquante tonneaux, et font surtout du cabotage le long des côtes françaises et les îles proches, et plus exceptionnellement vers l'Angleterre, lorsque la guerre n'interrompt pas toute relation avec cet ennemi héréditaire. Depuis Vannes les voyages au long-cours, en particulier vers les Antilles sont pratiquement inexistantes, et il faut donc passer par Nantes ou Lorient si on veut commercer à une échelle plus importante.*

Professionnellement les difficultés sont importantes dans les années 1780. Le négoce est entravé par la guerre maritime qui sévit de façon quasi permanente avec les Anglais. On constate par ailleurs une augmentation à peu près continue du prix des céréales, rendant les exportations de plus en plus difficiles. La concurrence de Nantes et de Lorient s'accroît, car ces ports beaucoup plus importants drainent les marchandises négociables y compris celles en provenance de la région de Vannes. Alors que ces deux villes sont en plein essor économique à la veille de la Révolution, le port de Vannes, difficile d'accès, peu profond et souvent envasé, est en plein déclin. Le nombre de négociants qui y officie en 1789 est d'ailleurs très inférieur à celui de 1750, et ce déclin se traduit par la création d'une juridiction consulaire autonome à Lorient ».

Arzon (Port Navalo) était le «grand portus» maritime de la presqu'île avec une population composée essentiellement de marins. Cette paroisse, et ceci certainement depuis l'épopée Vénète si ce n'est

même avant, est le centre maritime de la presqu'île. Elle est aussi, de par sa situation, l'avant-port de Vannes et de tous les « havres » du Golfe.

Au 19^{ème} siècle, Arzon continua d'être la commune maritime de Rhuys tandis que les autres, Sarzeau essentiellement, restaient « agricole », « vin » et « sel », avec quelques petits ports qui expédiaient ces derniers produits, tels Banastère, Le Logeo, Kerners, ou Benance.

L'importance de ces petits « Portus » se révèle par exemple le 20 mars 1791, lorsque l'une des premières actions de la municipalité de St Gildas de Rhuys, fut de voter un budget de 122 livres destinés à réparer le chemin allant du bourg au Logeo, seul port de la commune permettant l'exportation des grains et de diverses denrées.

A l'extrémité Est de la presqu'île, au 17^{ème} siècle, Penner (Pénerf), aurait même pu devenir le grand port Atlantique du royaume, mais, bien que Richelieu y ait fait étudier la possibilité d'un grand port, Colbert fixa son choix sur L'Orient. Pénerf apparaît cependant comme un port d'une certaine importance, puisque qu'en 1735, selon l'inspecteur des pêches, Le Masson du Parc, il comptait 50 bateaux au cabotage, pour 40 « chasse-marée » présents à Port-Navalo. La présence de bateaux de Pénerf est relevée à Marseille en 1785 et, entre 1681 et 1720 St Malo en a accueilli 12.

Une flotte très variée.

Daniel Chardon, dans son compte-rendu de visite de l'Amirauté de Vannes, réalisée entre 1782 et 1785 écrit ceci : « *Les villes de Vannes et d'Auray fournissent beaucoup de « chasse-marées » que l'on construit journellement, mais Redon est l'un des plus considérables chantiers de construction de Bretagne pour les vaisseaux jusqu'à 800 tonneaux. Lorient est aussi un chantier considérable, on y construit dans la guerre des vaisseaux de 74 canons et des frégates de 30 ».*

En 1775, à Vannes, cent quatre-vingt-un bateaux étaient inscrits et en 1786, ce seront cent quatre-vingt-dix-sept, essentiellement des « Chasse-marées ».

Le port d'Arzon, fin 18^{ème} siècle, en comptait quarante, sans compter la trentaine de Gabarres qui jouissaient du privilège d'approvisionner les ports de la marine royale.

Mais au cours du 19^{ème} siècle, la flotte arzonaise périclita, de trente-neuf navires inscrits en 1818, elle passe à un seul navire en 1900 après avoir connu un maximum en 1850 avec cinquante-cinq bateaux.

Au milieu du 19^{ème} siècle, la flotte de la presqu'île se montait à 175 bâtiments de 80 à 200 tonneaux dont une soixantaine d'inscrits au bureau des douanes de Port-Navalo et 115 à celui de Sarzeau, chacun armé par un équipage de six à sept hommes.

Cent soixante-douze « Chasse-marées » avaient été construits pour les arzonais au cours du 18^{ème} siècle dans les chantiers voisins, essentiellement à Auray, Vannes et Redon ainsi que six chaloupes de sept à huit tonneaux, trois Gabarres de soixante à cent quarante tonneaux et un Brick de quatre-vingt-six tonneaux.

Les types de bateaux mis en chantier localement reflètent parfaitement cette multiplicité de type de navigation : on peut reconnaître navigant le long des côtes ou au large, des « Brig » armés par environ six personnes, ou des « Bri-Goélette », des « chaloupes », « chattes », « bisquins » avec un équipage de six à sept marins comme pour les « lougres » et les « flambarts », « yoles », « sloops », « chalands », « chasse-marées »...

Auray construisit cent vingt-cinq bateaux au 18^{ème} siècle, Vannes un peu plus¹. De 1714 à 1735, Auray lança pour près de 4066 tonneaux, Pénerf 398 et Rhuys, 348. De 1746 à 1789 Rhuys ne

¹ « *En 1154, le géographe arabe Idrisi au service de Roger II de Sicile ne signale, dans sa description de la Bretagne contenue dans sa - Récréation de celui qui désire parcourir les horizons - que deux villes pourvues de constructions navales Rais et Faines ou Lench ; selon les lectures, probablement Retz et Vannes sur les douze cités portuaires qu'il mentionne sommairement ».*

Jean Noël Cassard « les bretons et la mer »

construisit plus que pour 84 tonneaux.

Pendant le 19^{ème} siècle, deux cent vingt-cinq navires furent construits essentiellement à Vannes et à Auray, ou achetés par et pour les arzonais. Parmi ceux qui furent construits, soixante-neuf « chasse-marées », treize « goélettes », sept « bricks goélettes », sept « briks », quatre « lougres », trente-neuf divers et le « trois-mâts » « Général de Lourmel », qui fut détruit par l'ouragan du 29 octobre 1867 aux Antilles.

On compte très peu de « grands voiliers », parfois un bateau à « phare carrés » ou un trois-mâts. Sur ces cent soixante-cinq bateaux construits, quatre-vingt-dix firent naufrage sans compter les onze chaloupes qui disparurent en mer dans le Mor Braz ou dans le Golfe, particulièrement en se jetant sur le « Er Mend-Bras », (Le Grand Mouton).

Une des raisons de cette importante construction navale locale est à rechercher du côté des taxes que devait payer chaque bateau venant de loin et entrant dans le Golfe.

Au 18^{ème} siècle, tout bateau qui mouillait dans un port, et ici en Rhuys en rade de Port-Navalo, devait se signaler à l' « Amirauté » et payer une taxe de 2 à 3 livres. Nombreuses étaient donc les embarcations étrangères, qui, pour contourner signalement et taxes, s'arrêtaient à l'entrée du golfe du Morbihan, devant Locmariaquer ou Port-Navalo, en mouillage forain. Venaient à leur rencontre des « pataches » locales qui déchargeaient à leur bord leurs marchandises, qui de cette manière, rentraient à Vannes en franchise. Cette fraude favorisa donc la construction navale à Vannes qui devint alors la ville où se construisit le plus de navires, Auray suivait de peu, et cela dura jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle.

Déjà à l'époque ducal, avant 1532, deux à quatre cents bateaux étrangers qui, important du vin dans le duché, devaient payer des droits nommés « droit de bouteillage ». Chaque navire, sauf les bretons, devait au déchargement verser dix sous. Du coup les vannetais mais aussi les alréens construisent des navires et rapportent eux-mêmes leur vin de La Rochelle ou de Bordeaux.

Les archives de la Chancellerie et de l'ancienne Chambre des Comptes du duché de Bretagne détaillent ces tarifs douaniers, appelé « pancarte », par secteur côtier allant du Couesnon à l'Arguenon, pour une somme rapportant de 30 000 à 40 000 Livres en monnaie bretonne durant la seconde moitié du 15^{ème} siècle.

Et au 18^{ème} siècle, ce ne sont pas moins de 54 taxes possibles qu'un armateur devait payer au trésor royal par navire navigant. Une grande partie de ces droits seront supprimés par l'édit de 1787, mais à 2 ans du début de la Révolution, ce ne fut pas appliqué.

Un important cabotage.

La configuration du Golfe ne permettant pas d'accueillir de grosses unités, les vaisseaux dépassant 150 tonneaux devaient relâcher en rivière de Vannes ou à Port Navalo. Ce seront donc des bateaux de cabotage, de petite taille, tels les « double chaloupe, chasse-marée, barque, gabarre » qui transporteront les marchandises, grains, sardines, eau de vie, vin, beurre, viande, ardoises, chanvre, miel, goudron, fer, bois, produits exotiques (en provenance de Lorient pour ces derniers).

Les produits de la pêche représentaient un volume important du commerce maritime. On pêche devant Rhuys et devant Pénerf la sardine et le hareng. On récolte aussi les huîtres et le sel, important produit d'exportation et de consommation locale sans oublier que l'ancienneté de cette activité avait façonné un paysage littoral assez particulier des deux côtés de la presqu'île et créé une société assez typique, quelque peu marginale et assez rétive à la loi

Ce commerce du sel baissa fortement durant le « Blocus Continental » institué par Napoléon 1^{er}. De ce fait les principales routes commerciales vers les pays nordiques ainsi que vers l'Espagne et le Portugal se fermèrent rapidement aux produits locaux, dont le sel.

Lorsqu'il s'agit de céréales, on fait appel aux « Chasse-Marées » de six à quinze mètres de long par trois à quatre de large, pontés, équipés de trois à sept hommes, et qui portent deux mâts, le plus grand placé au milieu et les deux fortement inclinés vers l'arrière. Parfois, un 3^{ème}, dit « Tape cul » se situe à l'arrière. Ses voiles sont à bourcet (au tiers), il y en a qui ont des huniers et un foc volant. Avec un tonnage variant de six à cinquante tonneaux au maximum et un faible tirant d'eau, ce bateau était adapté pour remonter les rivières et les rias, il pouvait filer ses 6 à 7 nœuds.

A l'origine ce bateau servait à transporter rapidement le poisson (sardine) des bateaux le pêchant, jusqu'au port le plus proche, il s'agissait de vendre le poisson de la « marée » au plus vite, d'où ce nom. C'était la pêche de la marée.

Puis ces navires, pour une meilleure rentabilité, servirent au transport d'autres marchandises, et même de passagers.

Ils furent utilisés pour celui du vin vers Lorient, Roscoff, La Rochelle, Nantes, Bordeaux et à celui du sel, charbon de terre, bois et sabots. Entre 1753 et 1755, Lorient reçut trois cent cinquante-deux bateaux issus de la région allant d'Etel à la Vilaine.

Si une partie des récoltes agricoles (le froment) partait d'Arzon vers les ports voisins ou plus lointains tels l'Espagne ou Marseille, l'essentiel du commerce se faisait au départ de Vannes qui importait également pour la région des produits exotiques, citrons, oranges et sucre.

Le bois de construction est transporté de préférence par des « gabarres », lourds bateaux de trois mâts, tirant des bords carrés et ne naviguant qu'au portant, armés par dix hommes, dont le tonnage variait entre quatre-vingts et cent trente tonneaux. En presque-île, ces bateaux servaient, par privilège du roi, à amener à bord des vaisseaux royaux l'avitaillement nécessaire vers les ports de Lorient, Cherbourg, La Rochelle, Rochefort.

Un bon exemple de ce cabotage en sud-Morbihan est donné par le mouvement du port de Quiberon durant le mois d'octobre 1850. Entre le 3 et le 28 de ce mois, 20 navires de commerce y arrivent, d'un tonnage moyen de 20 tonneaux, un seul dépassant 100, le « Guegan », armé par 8 marins, alors que la moyenne d'hommes d'équipage varie de 3 à 6. Quelles sont les marchandises débarquées ; du blé, farine, cidre, seigle, châtaignes, pommes de terre, son, tuiles, poteries et bois à brûler en provenance d'Auray, de la chaux, sucre, savon et chandelles venant de Nantes, des sardines salées du Croisic et d'Etel, du vin et eau-de-vie de Bordeaux, des ardoises de Redon.

Dans le Golfe et le long des côtes de Rhuys, c'est la domination du « Sinagot ».

Souvent armé par un seul homme (ou deux), ce bateau de six mètres cinquante à huit mètres cinquante de long, jauge de trois à six tonneaux. Il possède un gréement composé de deux mâts non haubanés soutenant deux voiles rectangulaires, simplement tiercées pour quatre-vingt m² de voilure. Il est le bateau symbole du Golfe pour s'y déplacer aisément, aller à la pêche ou pratiquer la drague à l'huître, souvent hors du Golfe, et de façon clandestine.

A ces deux types d'activités, cabotage et pêche, il faut ajouter le « bornage », navigation côtière effectuée par des dizaines de petits bateaux de petit tonnage, armés par un seul homme, souvent un demi-soldier. Si en 1818 aucun bateau ne naviguait selon ce système, en 1880 on comptait pour Rhuys 73 unités le pratiquant. On citera en exemple la navigation entre Surzur et Pénerf qui concernait le transport du bois, cidre, engrais (goémon) et pêche.

Au cours du 19^{ème}, les douanes de Port-Navalo enregistrent environ 2500 relâches de navire dans ce port, sans compter la présence permanente de trois corvettes, deux avisos et une canonnière de la « Royale ».

Il est à noter qu'au cours du 19^{ème} siècle, une grande évolution se produisit quant au nombre de bateaux servant à la pêche et au cabotage.

En 1818 pour l'ensemble de la Presqu'île, 199 bateaux sont armés pour le cabotage, seulement 61 à la pêche.

En 1880, c'est pratiquement l'inverse, 25 au cabotage et 523 à la pêche. Le « vapeur » et le rail eurent rapidement raison de cette navigation à voile pour le transport des marchandises et si au milieu 19^{ème} siècle, la construction des « chasse-marées », « canots » et « chaloupes » formaient l'essentiel des navires mis à l'eau, celle des « chasse-marées » périclita rapidement au cours du siècle pour disparaître.

La pêche, sardines et harengs.

« 10 août 1758

La pêche du hareng a commencé plus tôt que les années précédentes, et tous les marins de nos côtes se portent du côté de Piriac et de Penerf, où elle promet d'être très fructueuse. On assure que l'année dernière elle a rapporté plus de deux cents mille francs à Piriac. Seulement si cela continue, il faudra que les Etats se décident à augmenter les ouvrages d'abri de ce port. A Penerf, la pêche est plus difficile, car on ne peut sortir de la baie à mer montante à cause de la vitesse des courants ».
Vincent Pocard.

« On pêchait le hareng dans la presqu'île de Rhuys avec des filets, pendant les mois de novembre et décembre. D'après le rapport de Le Masson du Parc, l'apparition de ce poisson sur les côtes de l'Amirauté de Vannes était récente et très irrégulière ».

La pêche est une importante activité de la région de Vannes, pêche pratiquée dans de petits ports éparpillés autour du golfe du Morbihan. On pêche le congre, la raie, on cueillait les moules et les huîtres, et on exporte les harengs pêchés au large de Rhuys et de Pénérf, mais c'est la pêche à la sardine qui est la plus pratiquée. Ces pêches au hareng et à la sardine sont pratiquées jusque devant Belle Ile, par les pêcheurs de tout le pays de Rhuys depuis très longtemps, pendant l'été, de mai à septembre. Les sardines sont salées, traitées, pressées et mis en barriques avant expédition, elles se conserveront ainsi entre sept à huit mois.

L'intendant de Bretagne Béchameil de Nointel affirme que *« les marchands qui acheptent la sardine des pescheurs quand ils sont de retour de la mer l'accomodent et l'arrangent par lits dans les barriques que l'on met sous la presse pour en faire sortir l'huile car autrement elles se corromperoient assés promptement »*. Il faut neuf ou dix « milliers » de sardines pour remplir une barrique. L'aiguillette, nommée aussi « Orphie » et l'anguille sont aussi pêchées. Chaque année, dès le printemps, ce sont des dizaines de bateaux qui quittent les ports de Rhuys, Port-Navalo, Logeo, Lindin, Ruault, Béninze, pour la pêche et le commerce. Peu d'arzonais allaient à la « baleine » ou à la grande pêche vers Terre-Neuve, l'Islande ou en mers du sud. En 1728, Le Masson du Parc écrivait : *« On a autrefois armé au port de Vannes pour aller faire la pêche à la morue vers Terre-Neuve, mais, il y a plus de vingt ans que cela a cessé car le port se comble »*.

Les techniques de pêche du 18^{ème} siècle, comme l'utilisation de la « rogue » en appui du filet, permirent d'accroître les prises et d'avoir une meilleure rentabilité.

Cette « rogue » (dite de Stockfish), composée d'œufs de morues saumurées, venait de Bergen en Norvège, à des prix variables et souvent excessifs. Le prix du baril de « rogue » qui valait 7 livres en 1727, passa à 75 livres en 1773, ce qui faisait dire que le pêcheur travaillait uniquement pour rembourser ses dettes. Sa qualité était également mise en doute, *« Les abus à corriger sont d'empêcher de mêler la rogue à flectan à d'celle de stockfish (morue séchée), le première étant aussi pernicieuse à la pêche de la sardine que la seconde y est favorable »*.

Lettre de l'intendant de Bretagne, La Bourdonnaye, à M de Montigny, 14 juillet 1773.

Le Morbihan consommait environ 5 000 barils de rogue norvégienne par an. Pour la remplacer les

pêcheurs utilisent un autre appât, les œufs de maquereau, ou un autre nommé « *guedre* » composé de frai de poisson, de crustacé et de crevette.

Le braconnage existait aussi avec des filets non réglementaires tels les « trainants » interdits par arrêté du roi le 16 août 1727 ou l'utilisation de « plates » pour aller pêcher, ou encore la pêche avec appât.

Le « grand commerce » de la sardine.

La pêche à la sardine est au 17^{ème} siècle la spécialité des ports de la côte sud de la Bretagne et pour favoriser ce commerce, le pouvoir royal interdira l'importation des sardines espagnoles. Les dépouillements des relevés pêche des années 1732 et 1772, montrent le rôle majeur de Carnac, Belle-Ile et Houat (un peu moins Hoëdic) pour la sardine fraîche. En 1772, 195 embarcations sur les 364 répertoriées amenant des sardines salées à Nantes sont de Belle-Ile, et pour l'arrivée des « fraîches », ce sont les chaloupes de l'amirauté de Vannes qui en assurent la majeure partie du transport.

En 1728, Le Masson Du Parc, inspecteur des pêches de Vannes déclare au sujet de Belle-Ile : « *Le commerce des sardines soit fraîches ou pressées est le seul négoce que fassent les habitants de Bel-Isle. Les propriétaires des chaloupes de Bel-Isle ont eux seuls plus de 200 chaloupes pour faire cette pesche...que les insulaires de Groix viennent y monter pour faire cette pesche* ».

« *...avons fait voile pour débarquer à St Gildas de Houat et faisant route pour ladite isle, nous avons trouvé à la mer toutes les chaloupes des pescheurs des isles de Houat et Hoedic faisant pour lors le métier de chasse marées de sardines avec des chaloupes de Bel-Isle, de Groa, et du Port-Louis* ».

L'annuaire du Morbihan de 1835 mentionne la présence dans le département de 500 bateaux pratiquant cette pêche, 2500 marins en vivent.

Du 17^{ème} au 19^{ème}, cette pêche se doublait donc de fin mai à novembre d'un commerce de la sardine à destination de Nantes et des ports de Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, sud de l'Angleterre, sauf en temps de guerre, comme durant celles du 18^{ème} siècle et de la Révolution et de l'Empire qui entravèrent toute navigation. D'autres poissons sont expédiés vers Rennes et Paris grâce à un rapide service de routage. Cette sardine est vendue soit en « vert », soit une fois pressée en barils pour des destinations assez lointaines.

Les « chasse-marées », on en comptait près de 200 au milieu du 19^{ème} siècle, prenant aussi avec le poisson frais, d'autres marchandises tels le froment, le vin et des passagers, faisaient concurrence au cabotage « normal » pratiqué par des armateurs non-pêcheurs de sardines. Ce qui amena l'administration maritime à réglementer plus sévèrement l'activité des pêcheurs et à réduire la taille de leurs bateaux afin de faire cesser ce qu'elle considérait comme une activité frauduleuse.

A la veille de la révolution, les patrons-pêcheurs assumaient eux-mêmes une certaine régularité de l'activité en créant des associations patronales aux règles assez strictes. Celle-ci concernaient le matériel, l'égalité du travail entre chacun, une solidarité tant matérielle que financière. Tout ceci étant rédigé sur contrat dument signé de chacun, au risque pour celui qui dérogerait à la règle d'être exclu.

Activité qui nourrit mal ses hommes.

L'abbé Delallande décrit ainsi le travail des Houatais : « *la pêche au chalut, travail qui se prolonge d'ordinaire pendant trois ou quatre jours sans être interrompu par la nuit. Malgré ces fatigues, jamais ils ne s'affranchissent de la loi du jeûne et de l'abstinence. Cette vie d'épreuves a pourtant ses plaisirs, et nous pouvons citer en particulier le grand régal qui couronne ces expéditions et qu'on appelle la cotériade ou cotriade, où le poisson en bouillette fait tous les honneurs* ».

Souvent, de très mauvaises années de pêche pour diverses causes, mauvaise météo, méthode de pêche destructrices, guerres, peuvent amener à la crise. En 1680 le recteur d'Arzon écrit : « *la pêche à la sardine n'a duré que deux mois et ceux qui s'y sont employés ont tout perdu pour la plupart* ».

Et de nouveau en 1790, le nouveau recteur d'Arzon écrit : « *Cette année a été malheureuse, la récolte a manqué, le commerce des sardines a été ruineux et a occasionné plus de 12 000 livres de pertes réelles dans la paroisse* ».

Le docteur Lemontagner, rapporte lors d'une épidémie de fièvre pernicieuse à Hoëdic qui dura de fin décembre 1841 à mars 1842, le témoignage suivant : « *Les habitants d'Hoëdic sont dans un état voisin de la misère. Les hommes s'y livrent à la pêche...La pêche a été fort mauvaise en 1841. Pendant quatre mois consécutifs, on a été privé de pain et de viande ; on ne s'est nourri que de pommes de terre et de poissons salés* ».

Les revenus sont très variables, 1741, 1755, et 1785 sont des années catastrophiques pour les pêcheurs, alors que 1759 et 1779 sont excellentes. La présence ennemie le long du littoral sud-morbihannais durant les guerres accroît la pauvreté, ce qui fait que le nombre de bonnes et de mauvaises années est quasiment équivalent avec un revenu moyen d'environ 170 livres saison. En 1729, Marias, commissaire des « classes » de Vannes estimait le gain annuel d'un simple pêcheur de 100 à 200 livres. Pour les maîtres, le gain est un peu plus élevé.

Ces revenus se retrouvent dans les inventaires après décès. Dans le vannetais entre 1740 et 1760, la valeur moyenne d'un inventaire est de 987 livres pour un maître de barque, de 133 pour un matelot.

Fin de la pêche sardinière.

Durant une bonne partie du 19^{ème} siècle, plus précisément dans la seconde moitié du siècle, la pêche ne représenta que peu de bateaux d'Arzon et intéressait peu les marins. On citera en exemple qu'entre 1863 et 1878, sur trois-cents treize mousses inscrits, seuls huit commencent leur apprentissage à la « pêche » tandis que les autres vont au « cabotage ».

Un rapport rédigé par le commissaire de Vannes, vers 1870 dit ceci : « *le hareng qui se pêchait dans le voisinage, de novembre à décembre, a cessé de donner depuis quelques années ; un atelier de salaison, établi à Port Navalo, n'y fonctionne plus, faute de poisson pour l'entretenir* », déjà en 1868, le syndic de Port Navalo écrivait ; « *La pêche, il faut la considérer comme nulle dans mon syndicat... En un mot, il n'y a pas, à Port Navalo, de pêcheurs de profession* ».

C'est l'époque, de 1880 à 1887 où la sardine disparaît des côtes de Bretagne sud avant d'y réapparaître en 1888.

Ce n'est qu'après ces années que la pêche connut, pour une courte période, un essor important. On observera alors qu'entre 1884 et la fin 1900, sur deux-cent soixante et un mousses inscrits, cent neuf vont à la « pêche ».

Mais de nouveau ce sera la crise marquée par de très mauvaises pêches en 1902, 1905, 1906 et 1908 et par une disette absolue en 1907 sans oublier la concurrence espagnole et portugaise qui marqua les années suivantes et amena à de grandes crises sardinières et de pauvreté pour les populations littorales qui en vivaient.

En même temps, le cabotage périclita rapidement face au chemin de fer qui s'implantait partout en Bretagne et le long du littoral, mettant Lorient à quelques heures de La Rochelle, et non plus à quelques jours et sans crainte de perte des marchandises.

Témoignage de Pierre, marin-pêcheur de Séné au début du 20^{ème} siècle.

Dans son excellente étude concernant la langue bretonne à Arradon au 20^{ème} siècle, Armelle Faby-Audic, a recueilli le témoignage de Pierre, marin pêcheur, qui, à bord d'un sinagot de 1919 à 1927, travaillait au large des côtes de Rhuys.

Les pêcheurs de Rhuys du 19^{ème} siècle s'y retrouveraient sans problème, et certainement aussi ceux du 18^{ème}.

« On commençait le lundi, on préparait tout pour aller en mer pendant la semaine. On prenait une miche de pain avec nous, six livres, douze livres, pour la semaine, un verre rempli de beurre, un morceau de suif (de la graisse, de bœuf) pour faire la soupe.

Nous, on avait la cotriade, tout le temps. Des poissons, des pommes de terre, de la soupe ! Et un repas par jour, du pain, un petit peu, du beurre quand y en avait, quand le verre de beurre était vidé, y avait plus rien, du pain sec ! Bien souvent alors, on allait à la côte, on allait ramasser des berniques et on mangeait.

Il y avait deux sortes de métier, ceux qui faisaient le chalut, et les autres, les senneurs.

On travaillait toute la nuit, le matin, on accostait au rivage pour vendre les poissons ou bien les apporter à Vannes, mais il fallait arriver assez tôt pour prendre le train à Sarzeau ou bien à Loqueltas, (Saint-Gildas).

Et on mettait ça dans le train, et alors les femmes à la gare attendaient le train pour apporter leurs poissons à la poissonnerie, voilà !

Mais, bien souvent, quand c'était en milieu de semaine quelquefois, on vendait les poissons en semaine, on allait à la côte, on passait sur la rue, on demandait : « Pas d' poisson ? Pas d' poisson ? » Tu avais des crabes ou bien des poissons dans ton panier, tout le temps.

On allait l'été dans la baie de Quiberon, sous Sarzeau là, « du côté du dehors » qu'on disait, mais nous, on ne disait pas « sous Sarzeau » mais « au château » quand on allait dehors, au château, Suscinio. On travaillait sous le château, entre Penvins et Saint-Jacques, au dehors comme ça, l'île Dumet, Penvins, Saint-Jacques, la Grande Mer, tout ça. On travaillait, et sous Quiberon, dans la baie, de ce côté-ci alors, là on travaillait. Quand c'était, l'hiver alors, y avait pas moyen d'aller dehors, à cause du mauvais temps.

Dans le bateau, on dormait à l'avant, c'était pas grand ; on pouvait juste s'allonger, l'un près de l'autre, sur la paille, et puis une espèce de cape pour servir de couverture.

On allait dormir tout habillé. Même, quelquefois, l'hiver, quand on était à Quiberon on s'allongeait un coup, on restait quelquefois une heure, deux heures sous le filet, voilà ! À ce moment-là y en avait qu'un qui veillait, l'autre est en train de dormir, l'autre va à l'intérieur dans le trou, bottines, bottes et casaque, tout, ciré sur le dos. Quelquefois alors s'il y a du mauvais temps on allait sur le pont, il faut surveiller. Quand le temps est beau, si le vent est bien régulier, c'est bon, tout marche bien. Mais quand y a des averses, quand y a du vent avec des averses, il faut être là pour changer, il faut prendre des ris quand y a de l'orage surtout, il faut surveiller.

Dans la nuit, on voit pas l'orage arriver, tu entends le vent, allez, amener ! et prendre des ris, et bien souvent, y a l'eau qui coule sous dans tes manches ici, et bien souvent y a pas grand chose à pêcher ! mais il faut être là quand-même ! c'était comme ça avec nous !

Mais quand y avait pas de vent, ben, on ne pouvait pas travailler, alors, bien souvent, on attendait le vent, les deux voiles étaient hissées jusqu'à ce qu'on sente le coup, hein, la voile remuait un petit peu avec le vent. « Ça y est ! Allez, debout ! On y va ! » Ah oui, mais bien souvent, la risée passait, allez, vraiment rien à faire, et bien souvent, on perdait la nuit parce qu'il y avait pas de vent² ».

Le jour on travaillait, on essayait de pêcher des maquereaux, ou bien ce qu'on pouvait, tandis que les senneurs allaient sous les rivages, leur filet en arrière derrière leurs rames, ils filaient leurs filets, là, où était le poisson, quoi, où ils voulaient travailler alors, chacun son bout, en train de tirer sur le filet, et ils pouvaient pêcher même quand le temps était calme, mais pour venir à la vente, ou bien pour apporter leurs poissons, y avait pas de vent, alors, à la rame. Bien souvent même, on avait pêché quelquefois toute la nuit, on travaillait bien, ben oui, mais on était loin de la côte et il fallait venir à la vente.

² Fréquemment, en cas de manque de vent, les bateaux étaient amenés en remorque sur les zones de pêche, à l'aide de petits canots maniés à l'aviron.

Quand le temps était calme le matin, il fallait venir à la rame avec les avirons. Un jour, on était dans la baie de Quiberon, pas loin de la Teignouse, on avait pêché toute la nuit, on était au milieu de la baie, ah ! y avait un autre bateau près de nous, que faire ? y avait pas moyen ...y avait pas de vent, y avait pas moyen d'aller à la vente, pour vendre, on prenait les avirons, y avait qu'à prendre les avirons, la plate, et à la rame depuis le milieu de la baie de Quiberon jusqu'à la Trinité ! jusqu'à la Trinité à la rame ! Nous voilà arrivés et on va vendre nos poissons et à la criée voilà les deux bateaux arrivés ... quasiment en même temps que nous, on avait ramé pour rien du tout !

Il y en a qui étaient venus du château (de Suscinio) à la rame pour venir à Vannes pour apporter les poissons ou les araignées, bien souvent c'était des araignées, on pêchait des araignées à Houat ou bien à Hoëdic, et puis on venait, on essayait de venir alors à la vente, vendre nos poissons, ben oui, calme plat, il fallait venir à la rame. C'était comme ça ! »

Armelle Faby-Audic

De la boulangerie au Cap Horn...

Cet auteur anonyme, qui rédigea ce texte vers les années 1970, relate des faits bien antérieurs.

« Voici quelques souvenirs, d'une personne de la Presqu'île, qui montrera aux jeunes et aux moins jeunes les changements qui ont apparus dans la vie, et aussi, rappelleront-ils de bien souvenirs aux vieilles personnes qui ont connu toutes ces choses.

Dans mes jeunes années nous vivions près de la nature, dans nos jeux d'abord. Dans le bourg nous étions une vingtaine, nous avions des jeux d'adresse, la Gaille (palet) ; la mise, c'était les boutons et quelque fois nous allions jusqu'au dernier !!!, le Caillibout, le Touscant, la Toupie qui se jouaient tous les trois avec des morceaux de bois. Ça ne coûtait pas cher, et même nous ne possédions pas beaucoup de sous.

Et il y avait de plus sportifs, Chinette, Cache à la biche, Saute-Mouton ; pas besoin de stade, nous avions la mer et la côte, quand nous pouvions y aller et mais pas trop longtemps. Ceci sont les bons côtés.

Autrement il y avait l'école (la vieille) avec les maitres que l'on respectait beaucoup, car la contestation n'était pas permise. Il fallait travailler, savoir les leçons.

Autrement il y avait les travaux à la maison, travaux pour pouvoir faire bouillir la marmite, aussi il fallait porter le pain, balayer le fournil, remplir la chaudière, préparer la literie des bêtes, garder celles-ci le jeudi et le dimanche, chacun son tour. Tout cela jusqu'au certificat d'étude qui avait une grande valeur à cette époque.

A 13 ans, partir comme mousse, alors ça commençait à se gêter. Partir pour Brest tout seul au train, que j'avais vu une seule fois avant, tout seul avec mon petit « sardieun » (sac). Arrivé, là, c'était moins drôle. Lever à cinq heures pour faire le café de l'équipage de 12 hommes, servir les officiers, faire la vaisselle, le ménage, la soupe pour le soir. Et avant le coucher du soleil apprendre le Rose des Vents par division, par cœur, puis une demi-heure de banc, et aussi là, l'entrée et la sortie des ports, aux treuils pour les manœuvres.

Mais en « 16 », le danger étant trop grand quand les sous-marins allemands faisaient de trop grands ravages, je suis rentré à la maison, à la boulangerie avec mon père qui n'était pas tendre, il fallait travailler dur avec les moyens naturels, huile de bras.

Après la guerre je me suis embarqué sur l'AD Bordes, 4 mâts-barque, comme matelot léger, gabier de misaines, 250 francs par mois.

C'était une très belle navigation, mais très dure, le service au 2 quarts. J'ai gardé de bons souvenirs. C'était très beau ces grands voiliers en mer, toutes voiles dehors. Souvent on en rencontrait un autre, et alors on s'imaginait son propre navire majestueux. Mais mener des masses pareilles avec du vent, ce n'était pas drôle. Dans le mauvais temps surtout, que de travail pour le faire, quand il fallait faire le singe dans la mature. Toujours le premier, le matelot qui étaitnous faisait mousser. Il fallait monter sans appréhension et sans peur, autrement la vie à bord était simple. Travaux divers pour

les bordés de quart, en dehors des manœuvres de voiles suivant les caprices des vents. Les repas étaient conserves, lard, fayot, biscuits, pain 2 fois par semaine. Le dimanche, repos s'il n'y avait pas de manœuvres à exécuter.

Le matin nous avions 1 ration d'eau, un sceau de 5 à 6 litres, avec ça il fallait faire, sa toilette, savonner son linge, le rinçage était à l'eau de mer, après c'était les jeux, carte etc...danse, chants ; il y avait toujours au moins un musicien quelconque. Mais les traversées étaient quand même longues. Le dernier voyage d'Iquique (Chili) à Bruges dura 155 jours de mer, retard provoqué par de mauvais temps dans les parages du Cap Horn, comme je n'en ai jamais vu après de toute ma navigation. Arrivé à terre, on ne savait plus marcher.

Après trois ans de service dans la Royale, où il y avait une discipline rigide, il fallait marcher droit ou c'était la « callabousse », mais nous étions fiers de nos pompons rouges et de mon armée j'ai gardé de bons souvenirs, nous étions jeunes et malgré les cheveux courts devant et ras derrière, nous nous trouvions beaux.

Pus après comme le service m'avait permis de potasser un peu, j'ai été aux cours de capitaine de marine marchande, et au bout de 6 mois, ayant réussi, je m'embarquai comme lieutenant, et c'était toujours « marche ou crève ». Et si on voulait rentrer au bercail, il fallait débarquer et on attendait longtemps avant de retrouver une place ».

Récolte du Goémon.

En complément des activités maritimes, pêche et cabotage, la récolte du goémon représentait une activité importante pour les populations côtières en leur procurant des revenus non négligeables et une matière première nécessaire aux foyers.

C'est sous Charlemagne que le rivage de la mer passa sous domaine royal et qu'en 1681, Colbert édicta sa fameuse ordonnance de la Marine :

« Titre X de l'Ordonnance : de la coupe du varech ou vraicq, sart ou gouesmon.

Article I - Les habitants des paroisses situées sur les côtes de la mer s'assembleront le premier dimanche du mois de janvier de chaque année, à l'issue de la messe paroissiale, pour régler les jours auxquels devra commencer ou finir la coupe de l'herbe appelée varech ou vraicq, sart ou gouesmon, croissant en mer à l'endroit de leur territoire.

Article II - L'assemblée sera convoquée par les syndics marguilliers ou trésoriers de la paroisse et le résultat en sera affiché et publié à la porte principale de l'église à leur diligence, sous peine de 10 livres d'amende.

Article III - Faisons défense aux habitants de couper les vraicqs pendant la nuit et hors des temps réglés par la délibération de leur communauté, de les cueillir ailleurs que dans l'étendue des côtes de leur paroisse et de les vendre aux forains, ou porter sur d'autres territoires, à peine de 50 livres d'amende et confiscation de chevaux et harnais.

Article IV - Faisons défense à tous seigneurs des fiefs voisins de la mer de s'approprier aucune portion des rochers où croit le varech, d'empêcher leurs vassaux de l'enlever dans le temps que la coupe sera ouverte, d'exiger aucune chose pour leur en accorder la liberté et d'en donner la permission à d'autres sous peine de concussion.

Article V - Permettons néanmoins à toute personne de prendre indifféremment en tout temps et en tous lieux, les vraicqs jetés par les flots sur les grèves et de les transporter où bon leur semblera ».

Un siècle plus tard, la déclaration royale de 1772 précisa l'exploitation du varech qui restreignait la coupe du goémon.

La réglementation évoluera au cours des siècles

« Les gouvernements révolutionnaires, en plus de la suppression des privilèges, avaient décidé que

les goémons étaient un bien public et donc accessibles à tous ». Mais suite aux demandes locales, « il leur a fallu revenir sur ces positions et rendre le goémon aux seules populations littorales (arrêté du 18 thermidor, An 1). Parmi les mesures importantes, signalons encore l'attribution des goémons de fond aux inscrits maritimes (1853), et la définition de la qualité de riverain (1890) ».

Une des activités des « gens de la côte », pêcheurs, marins, femmes et enfants, était la cueillette sur l'estran. C'est par cette ordonnance de 1681 qui attribuait à chaque paroisse la jouissance du varech qui naissait sur ses côtes, que le goémon était recueilli de janvier à mars pour l'amendement des sols. La production du rivage, outre celle du goémon, était celle des huitres, moules, berniques, pousse-pieds, glands de mer, ormeaux, palourdes, rigados, sourdons (coquillage à deux battants), carteliguets, macreuses... et à cela s'associait la pêche à la dorade, mullets, rougets et vieilles. Par contre était interdite (arrêté royal d'avril et décembre 1726), bien que pratiquée par les habitants de Sarzeau, l'utilisation de la « seine », et, par le même arrêté du roi d'avril 1726, celle de la drague, chaluts embarqués sur les bateaux.

Le goémon, ressource essentielle pour les paysans du bord de mer, était utilisé comme engrais, litière et combustible. Son utilisation était si vitale pour les populations littorales que sa récolte qui se faisait soit au large ou sur la côte, était l'occasion de conflits entre les habitants des paroisses voisines.

Tel est le cas à la fin du 18^{ème} siècle, entre ceux du Tour du Parc (paroisse de Sarzeau) et ceux de Pénerf-Damgan. Le secteur Est de la presqu'île de Rhuys étant trop bas et sableux pour que les algues s'y accrochent, ses habitants allaient récolter le goémon à Pénerf, ce qui plaisait peu à la population de cette paroisse. En 1751 une intervention des habitants de Pénerf, auprès de l'amirauté de Vannes, est faite suite aux agissements des habitants de Rhuys et de Surzec (Surzur) qui enlèvent leur goémon, et également les pierres qui protègent la côte des assauts de la mer. Et le 10 septembre 1785, une pétition des habitants du Tour du Parc est adressée à l'amirauté, déclarant que la fertilisation des terres passe avant la fabrication de la soude. Un accord sera trouvé en 1785 et un arrêt de la cour du 11 juin 1786, destiné aux habitants de Pénerf : « *autorisa les gens du Tour du parc à aller cueillir pendant le mois de septembre de chaque année les gouesmons sur la côte de Pennerf* » et leur imposera de ne pas s'opposer à la cueillette que feront les demandeurs du 1^{er} septembre jusqu'au 1^{er} octobre de chaque année.

Ce produit était d'une extrême importance si on en juge par le témoignage de l'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées en cette fin du 19^{ème} siècle : « *... Après les tempêtes de sud-est ou de sud-sud-ouest à ouest, les cultivateurs de Damgan et des communes environnantes s'abattent au nombre de 300 ou 400, de nuit comme de jour, sur la côte de Pénerf. Ils recueillent le goémon détaché par la mer, s'acharnent même sur celui qu'elle a épargné mais est resté fixé à la plature, puis entassent ces produits au-dessus de la laisse des hautes mers, au pied même des dunes ou falaises. Les charrettes arrivent alors de toutes parts et traversent au hasard le bourrelet à faible relief de la dune ; puis pelles et fourches font leur office. On charge le goémon, on prend le sable pour ne rien perdre de l'herbe, et l'on s'en retourne par une brèche nouvelle, laissant derrière soi des terrains bouleversés et sans cohésion que les vents et la mer entraînent peu à peu. Depuis le point situé à 300 mètres dans l'est de la tour de Pénerf, jusqu'à celui situé à 30 mètres à l'est de la croix de la Folie, la dune est rongée et percée sous les 10 ou 15 mètres de frayés, qui sont autant de portes ouvertes à l'inondation* ».

A l'autre extrémité de la presqu'île, le 3 avril 1791, l'assemblée de la commune d'Arzon décide que la coupe du goémon se fera du 1^{er} mai au 30 juin, et du 1^{er} septembre au 31 octobre, et indique que, « *tous citoyens qui seront trouvés hors le dit temps seront poursuivis selon les rigueurs de l'ordonnance* ».

Le 12 mai 1810, le conseil municipal d'Arzon décide que la coupe se fera à partir du 16 de ce mois

et qu'il est défendu à tout étranger de venir couper du goémon sur les côtes de la commune et de l'emporter par bateliers sous peine d'une amende de 6 francs et la récolte du goémon, confisqué.

Car il y a « goémon » et « goémon ». Il y a celui de « rive » et celui d' « épave ».

Le goémon d'épave ; après les coups de vent en hiver, les algues arrachées du fond sont rejetées en masse sur les grèves. Au printemps, les échouages sont également importants. La récolte de ces goémons mobilise les goémoniers professionnels ainsi que les cultivateurs qui trouvent ainsi un engrais pour leurs champs à bon compte. Les goémoniers eux préfèrent sécher ces algues en vue de les brûler ultérieurement pour en faire ne la "soude".

Le goémon de rive ; historiquement, c'est la récolte des goémons noirs qui est restée la plus active. Depuis le 19^{ème} siècle, ces goémons ne sont plus coupés que pour l'agriculture. Les journées, où la récolte est permise par l'autorité municipale, voient arriver sur les grèves la quasi-totalité des gens habitant la commune. La coupe des goémons noirs occupe toute la famille. Les uns coupent le goémon à la faucille, d'autres l'approchent des voies charretières à l'aide de civières, une ou deux personnes enfin le charroient vers la dune à l'aide d'attelages. Les plus pauvres portent leur récolte à l'aide de paniers, de hottes ou de civières.

Conservé en tas et exposé aux pluies qui le débarrassent des sels marins, le goémon de rive est généralement réservé pour fumer les champs, comme pour les pommes de terre, à raison de 5.000 kilos par hectare. Concentré sous le sillon qui reçoit les tubercules, cet engrais à décomposition rapide contribue par les sels qu'il renferme encore, à maintenir dans le sol une fraîcheur d'autant plus précieuse que la région maritime est sèche en été.

Ce goémon de « rive » était brûlé, car riche en iode. Les cendres donnaient des pains de soude. Cette activité était d'une grande importance pour les familles dont le mari était soit à la pêche au loin, ou au « commerce », absent l'un ou l'autre pour de longues durées. Tel André Fardet, de Port-Louis qui, parti aux Indes le 18 octobre 1752, n'en revint que le 22 janvier 1755 ou pour Simon Blanchet, qui, parti le 24 décembre 1756, ne revint que 11 ans après, en juin 1767.

Les gens de mer...

C'est par l'édit de Nancy du 22 septembre 1673, que Colbert ordonne un enrôlement général des gens de mer.

Les hommes, des paroisses littorales, soumis à cette obligation, étaient répartis en plusieurs classes. Chaque année à tour de rôle, une classe était à disposition du gouvernement, à terre elle bénéficiait d'une demi-solde, et en mer du monopole de navigation de la pêche et l'exemption de diverses charges. Par contre cette classe était mobilisable à tout moment.

Le « rôle général de tous les officiers marinières et matelots de la province de Bretagne, contenant leurs âges, qualités, signaux et demeures ; ensemble leur rang de service sur les vaisseaux du Roy. Divisez en cinq classes. Arrêté à Brest le 15 du mois de mars 1671 » indique paroisse par paroisse³ le nombre et les noms des inscrits de Bretagne.

Ceux des 2004 marins de l'évêché de Vannes sont cités pour cette période de cinq ans (1671 à 1675), dont 166 inscrits maritimes pour la « trêve » d'Arzon, 88 pour Sarzeau et 31 pour St Gildas de Rhuy.

Le lieu de résidence par commune est mentionné. A Arzon, sont cités les villages du Motenno,

³ Remplaçant les paroisses comme entité administrative concernant les « gens de mer », le 30 novembre 1734, sont créés les « Quartiers des classes » sous l'autorité de l'intendance de Bretagne. Quatre départements sont institués, pour un total de vingt quartiers. Sarzeau, St Goustan, Arzon, Port-Navalo formant l' « *Isthme de Rhuis* » relèveront ainsi du quartier de Vannes. Ce sera sous la Convention, en l'an V de la république, (1797), que fut créée l'inscription maritime. Tous les marins, quelles que soient leurs fonctions ou grades sont « inscrits maritimes », répartis en quatre catégories : célibataires, veufs sans enfants, mariés sans enfants, pères de famille.

Nordest et St Viche (?). Pour Sarzeau, ce sont ceux de Couedescousse et du Ruaud. L'essentiel des inscrits, près de 60%, ont moins de 30 ans.

Selon ce document, 11 des 166 arzonais n'avaient que 14 ans, 20 autres de 15 à 17 ans, 43 de 18 à 24 ans, 39 de 25 à 30 ans, 20 de 31 à 35ans , 15 de 36 à 40 ans et 9 au-delà.

Ce « *Rolle* » va jusqu'à donner la couleur des cheveux des inscrits d'Arzon ; 11 ont des cheveux blonds, 94 sont châains, 8 sont roux, 5 gris, 2 bruns et 46 noirs ...

On retrouvera une partie des 42 arzonais à la bataille de Schooneveldt qui les vit tous revenir vivants.

Quelques noms de ces arzonais présents à la bataille.

Guillaume Allanic (Alanicq), Sébastien Allanic, Georges Barré, Julien Blanchard, Guillaume Bonabes, Fabien Brebitte, Yvon Brec (Brée), Horace et Jean Causic, Laurent Causic, Louis Causic, Philippe Causic, Charles Consent, Denis Corchuan, Philippe Corchuan, un autre Philippe Corchuan, Albert Corno, Guillaume Le Corre, Olivier Inizano, Jean Le Fauchour, Jacques et Jean Jégo, Vincent Kerobio, François Lescop, Albin et Yves Le Moing, les deux Guillaume Moulin, Pierre Nicolazo, Henri Plessis, Noël Possec, Louis Stéphaney et François Tascon.

Les enrôlés maritimes de Rhuys en 1671.

Le « *Rolle* » donne les noms des premiers « enrôlés » de Sarzeau », on y lit :

Thomas Le Page 25 ans, Julien Largoet 26 ans, Jean Le Guezec 25 ans, Olivier Raoul 20 ans, Pierre Le Joubioux 30 ans, Noël Ploacq 24 ans, Olivier Largoet 26 ans, Julien Le Guezec 48 ans, Jean Cléquin 30 ans, Charles Daniel 35 ans, Pierre Loget 35 ans, Jacques Raoul 30 ans, Jean Le Moel 30 ans, Jean Tual 45 ans, Jacques Le Blouch 35 ans, François Le Picard 32 ans, Nicolas Le Pesquer 25 ans, Guillaume Talouarn 19 ans, Laurent Le Molgat 16 ans, Mathurin Fraval 25 ans, Jean Le Gourmellec 24 ans et Jean Blancho 43 ans.

Le plus grand nombre vient d'Arzon avec 36 enrôlés. On retrouve les mêmes âges qu'ailleurs en presque île, de 14 ans pour Guillaume Le Joubioux à 45 pour Sébastien Bonable. On y voit des noms comme Julien Ruaud, Michel et Jacques Glajan ; Pierre, Guillaume, Philippe et Julien Causic, Albin et Jean Stéphanic, Thomas Maubre, François Eilizano, Pierre Alanic de 21 ans et un autre Pierre Alanic de 33 ans et un autre Alanic, Jean de 24 ans ; Pierre Maillery, Pierre Le Moing, Guillaume Edmond, Yves Tillio, Yves le Duc, Pierre Le Bars, Grégoire Le Moyec, Guillaume Rolland, Louis Calvar, Philippe Le Quel, Albin Le Faucheur, François Coedrude, Jean Ruaudic, Sébastien Le Hecho, Jean Jégo, Thomas Blanchart, Jean Olliviero, Jean Ruaudic et Sébastien Le Moyec.

St Gildas n'inscrit que six personnes, Julien Largoet, Jean et Guillaume Raoul, Jacques Le Bilhou, Gildas le Bourhis et André Le Gurun, tous âgés de 20 à 40 ans.

Il faut noter au travers de ces noms, le fait qu'actuellement, un grand nombre de ces patronymes, soit bretons, soit français, ont disparu de la presque île, signe s'il en est d'une grande mobilité migratoire de la population locale.

En 1887 le chiffre des inscrits maritimes, de 82 300 pour toute la Bretagne, s'établit à 18 081 pour le Morbihan dont 3254 pour le quartier maritime de Vannes, et entre 1850 et 1885, la moitié des marins de première, seconde ou troisième classe dont les noms sont inscrits dans les rôles du quartier maritime de Vannes, sont de Rhuys.

Colbert en créant l' « Inscription maritime⁴ » en 1681 affirmait, pour la justifier : « *Tout homme qui*

⁴ L'inscription maritime actuelle a été créée officiellement par le décret du 3 brumaire de l'an V (25 octobre 1795) : « *sont soumis à l'inscription maritime ; tous ceux qui font la navigation ou la pêche de nuit sur les côtes ou dans les rivières jusqu'où remonte la marée, et pour celles où il n'y a pas de marées jusqu'à l'endroit où les bâtiment de mer peuvent remonter* ».

Texte précisé, entre autres règlement, par celui « général » de 1867.

travaille sur mer, qui se livre à la navigation, a besoin de protection plus qu'un autre. Vous avez besoin de protection, vous serez protégés, mais j'exige que vous soyez sans cesse sous la main du gouvernement... Si je prends votre vie, en revanche je suis votre père nourricier ; j'institue la caisse des Invalides, qui n'existe nulle part. Quand vous serez vieux, quand vous serez devenu infirmes au service, je pourvoierai à vos besoins ; si vous avez une femme et des enfants qui, pendant vos longues absences manquent de pain, la Caisse des Invalides leur en donnera ».

Au service du roi.

Un élément important de la vie de ces marins ayant un « rôle » est le prélèvement effectué par la marine royale pendant les guerres du 18^{ème} siècle et par la compagnie des Indes dont Lorient est le port principal, (4500 officiers marinières et marins y sont ainsi répertoriés à la fin du 18^{ème}).

Durant ce siècle, le roi ayant besoin de marins aguerris pour ses vaisseaux recrute fortement parmi les gens de mer, marins au commerce ou à la pêche. La Compagnie des Indes ayant le monopole du recrutement sur le territoire lorientais, aucun prélèvement pour la marine royale ne pouvant s'y effectuer, ce sera donc dans les « quartiers » de Vannes, Auray et Belle-Ile que la « Royale » recrutera.

Ainsi en décembre 1747, ce sont 130 marins qui ont été levés dans le quartier maritime de Vannes, en 1757 (guerre de sept ans), le même « quartier » envoie plus de 500 hommes à la marine royale, et en 1780 ce seront encore 200 hommes.

Pour échapper à ces embarquements forcés, les concernés se rebellent fréquemment. Cela entraîne de multiples formes de résistance de la part des « prélevés ». Au cours des 18^{ème} et 19^{ème} siècles, au moment des guerres plus particulièrement, les désertions seront nombreuses⁵. Entre 1824 et 1880, 49 marins d'Arzon quittent leur navire de cette façon. Tous sont jeunes et naviguent au « long-cours » : Joseph Stéphan, 17 ans, déserte à Montévideo ; Joseph-Marie Lagadec, 19 ans, déserte à Redon ; Jean-Joachim Guillodo, 19 ans à San Francisco ; Antoine, 19 ans, à Callao (Pérou).

Parfois ils sont retrouvés et jugés, avec des condamnations assez faibles s'ils sont au commerce, (amende, six jours de prison, trois mois) sauf pour les marins de la « Royale » qui « prennent » beaucoup plus au cours du 19^{ème} : trois ans de prison ou travaux forcés tandis que d'autres disparaissent totalement.

L'histoire du littoral est jalonnée de ces révoltes épisodiques, souvent latentes, qui mettent aux prises des populations promptes à la révolte et les agents de l'Etat. Ceux de l'« Amirauté » doivent souvent intervenir, soit en mer, soit à terre, pour faire appliquer une loi non appliquée par de nombreuses personnes, si ce n'est même par tous les pêcheurs. Désertions, violences, refus d'embarquer, fuites, insoumissions sous de multiples formes, corruption des agents du roi. A Lorient en 1691, trois équipages se révoltent, soit plusieurs centaines de personnes. Il n'y en aura que trois sanctionnés dont deux iront aux « galères ». Les peines sont souvent transformées en amende, perte de salaire et punition corporelle, car la « Royale » a, en cette époque de guerres, trop besoin de marins.

De nombreuses rixes avec violences s'en suivent, tel au Riellec en février 1722 qui voit s'affronter les agents du roi, un sergent et trois huissiers, à une quinzaine de personnes menées par la femme de Pierre La Fournisse, maître de barque, celui-là même qui devait être arrêté.

Une autre méthode consiste à « négocier » avec les officiers chargés du recrutement, car les armateurs de petite pêche ou cabotage préfèrent voir les marins travailler sur leurs bateaux et non au service du roi ou de la « Compagnie ». Un arrangement était toujours possible.

Marins, mousses et capitaines

Colbert, continuant son œuvre réglementaire par l'ordonnance de 1681, suivant celle de 1641, institue

⁵ Sur 71 désertions relevées concernant des marins du vannetais, 26 se sont faites aux Indes, 3 en Chine, seulement 3 en France et 9 en Afrique, avec la problématique de leur devenir une fois à « terre ».

les « amirautés » (celle de Vannes sera créée en 1691,) et codifie le droit maritime dont les dispositions seront appliquées en Bretagne dès 1685.

Le rôle de l'Amirauté est ainsi défini. Cette institution s'occupera de tout ce qui touche la mer et le littoral, brevets de capitaine, balisage, discipline. Celle de Vannes qui s'étendait de la Laïta à l'embouchure de la Vilaine en 1685 se verra réduite en 1782 de la rivière d'Étel à la Vilaine.

Les diplômes maritimes, régis par les lois de Colbert et suivantes, (ordonnance du 15 avril 1689, règlement du 15 août 1725, ordonnance du 18 octobre 1740, celle de janvier 1786), définissent aussi la législation encadrant les divers types d'activités, du capitaine au marin ainsi que la définition de « long cours », de « grand et petit cabotage ». Déjà en 1584, avait été créé un examen pour l'exercice au « cabotage ».

Pour Rhuys, les documents donnent les données suivantes quant à l'importance de la presqu'île dans ce domaine.

« Entre 1716 et 1789, les registres de l'amirauté (de Vannes) ont enregistré 485 nouveaux maîtres au petit cabotage et 13 au grand cabotage. 207 venaient d'Arzon, 172 de Sarzeau et 95 de St Gildas. Entre 1691 et 1710, 13% des maîtres reçus à l'examen sont originaires de Rhuys, ce chiffre passera à 18,4% pour la période allant de 1730 à 1752 ».

Les définitions concernant le « petit cabotage » (écraseurs de crabes !!), le « grand cabotage » et le « long cours » sont données par une liste de ports où peuvent aller ou non les « maîtres », selon leur catégorie.

Le petit cabotage se pratique le long des côtes françaises ; le grand cabotage le long des côtes atlantiques, des Flandres à l'Espagne Atlantique, le passage de Gibraltar n'est pas autorisé, tandis que les zones aux « longs cours » vont vers l'Amérique, l'Afrique, l'Asie et vers tous les océans au-delà de Gibraltar. Ce « long court » est peu présent en presqu'île, moins de 15% des bateaux sont concernés.

L'usage distinguait ainsi le « capitaine », commandant de navires marchands aux longs courts, le « maître », qui dirigeait les bateaux au cabotage et le « patron » pour manœuvrer les barques côtières.

Pour devenir « Maître au petit cabotage » il faut avoir navigué quatre ans, être âgé de 25 ans, et avoir subi un examen (payant). Nul ne peut être capitaine de navires marchands ou de « grand cabotage » à moins de 25 ans (loi de 1786), d'avoir navigué 60 mois sur un bateau marchand et d'avoir servi neuf mois dans la « Royale ». Un examen de pilotage dans les écoles d'hydrographie de la marine (dont une à Auray) suivra ces préalables.

Entre 1716 et 1789, 485 marins de Rhuys seront reçus maîtres au petit cabotage, dont 13 d'entre eux seulement au « grand cabotage ». Ceci se comprend sans doute par l'activité principale des marins d'Arzon qui était la pêche et par la possession de petits bateaux qui ne nécessitaient nullement le diplôme supérieur. L'analphabétisme devait aussi contribuer à ce faible chiffre.

En presqu'île à la veille de la Révolution, moins d'un cinquième des marins est maître ou capitaine, la moitié est « matelots » et les autres, mousses ou novices. 60% des matelots ont moins de trente ans et 35 % moins de 25 ans.

Entre Billiers et Ploeren en 1786 on dénombrait 850 officiers, mariniers et matelots, essentiellement basés en presqu'île.

Colbert soucieux de régenter le moindre des aspects de la vie maritime du royaume ordonna en 1689 que tout capitaines, maîtres, patrons et pilotes de navires, avaient l'obligation de naviguer et de commander des bateaux de façon constante et qu'un arrêt de plus d'un an d'activité amenait le déclassement, ce qui faisait que ces marins perdaient leurs privilèges d'exemption de « classe ». Le 16 janvier 1734 cet ordre, rédigé à Marly, est envoyé au comte de Toulouse, grand Amiral de

France, gouverneur et lieutenant général de Bretagne, pour application immédiate.

On embarquait jeune à l'époque. A Arzon, du 1^{er} janvier 1851 au 31 décembre 1900, le recteur Cariou a relevé les âges des mousses ; six avaient 9 ans ; 113, 10 ans ; 274, 12 ans ; et seulement 15 avaient plus de 16 ans. Durant cette période 938 mousses d'Arzon partirent en mer, soit à la pêche soit au cabotage. Seulement douze s'étaient inscrits pour l'année 1900, alors qu'au plus fort de l'activité maritime ce chiffre pouvait atteindre trente annuellement. Vie difficile pour ceux qui n'embarquaient pas avec leur père ou un parent, ainsi ce témoignage : « *Quand, à bord, la soupe était bonne, il n'y en avait pas pour le mousse, quand elle ne l'était pas, il devait la manger jusqu'à la dernière cuillère* ».

Passé 18 ans, on devenait marin après avoir été novice. La grande majorité continuait à la pêche ou au cabotage et plus rares étaient ceux qui s'embarquaient au « long cours » ou connaissaient une progression.

On a l'exemple de ce mousse de Sarzeau qui, après avoir débuté la pêche dès l'enfance (12 à 13 ans), est reçu maître en cabotage à 22 ans le 8 octobre 1767 et commande 20 jours après le chasse-marée « Marie Joseph » avant de disparaître en mer le 18 février 1768, car beaucoup de ces marins ne savaient pas nager.

Quant à la retraite !!

« L'Enim doit sa vocation et son nom à Colbert. Alors secrétaire d'État de la maison de Louis XIV, il fonde en 1673 le fonds des invalides de la marine. Son successeur et fils Jean-Baptiste Colbert, marquis de Seignelay, signe l'ordonnance de subsistance des femmes et des familles en 1675 et instaure la pension des marins en 1689. À partir de cette date, les gens de mer sont progressivement dotés d'un statut social particulier, qui sera restructuré en 1945 au moment de la généralisation de la sécurité sociale ».

Site de L'ENIM

Pour avoir droit à être « demi-soldier », c'est-à-dire hors-service, et recevoir un modeste secours, il faut avoir 50 ans et totaliser 300 mois de navigation. Parfois, vu ces « 300 mois », il fallait attendre un âge beaucoup plus élevé pour prétendre à cette catégorie. Tel fut le cas de Joseph-Marie Le Floch d'Arzon qui l'intégra à 72 ans en août 1867 et décéda le 27 octobre de cette même année. A l'époque, quatre marins d'Arzon sur sept meurent avant 50 ans, et ceux qui restent, passé cet âge, ont une courte espérance de vie. Pour la grande majorité ce sera moins de 10 ans et pour quelques autres, rares, vingt ans.

Passé 40 ans et vu la faible aide que représentait la « demi-solde », beaucoup de matelots restaient à terre pour travailler la terre.

A la pêche le revenu est faible. Selon une enquête de 1868, par mois, un patron peut recevoir de 40 à 50 francs, un matelot 30 environ et le mousse émarge pour une somme de 10 à 15 francs.

Au cabotage le revenu est plus important puisque le capitaine peut recevoir par mois jusqu'à 120 francs et le matelot 60 maximum. A titre de comparaison, l'instituteur d'Arzon, pour la même date, gagne 900 francs par an, et il est logé.

Une société très hiérarchisée.

« Dans la presqu'île de Rhuys (avec les trois ports de Arzon, Sarzeau, Saint-Gildas) le cabotage, moteur de l'économie locale, constitue l'horizon unique de la réussite pour les gens de mer. À Sarzeau et à Saint-Goustan de Rhuys, c'est la seule alternative pour les exclus de la terre.

Ainsi sur les littoraux, les riverains des bourgs et villages côtiers pratiquent la pêche et le petit cabotage, mais le lopin de terre est toujours présent. Le rapport à la mer se décline par rapport à la place de la terre. L'activité maritime est soit une activité d'appoint soit une activité principale. Les profils du paysan-pêcheur et/ou marin et du pêcheur-caboteur semblent les plus représentatifs. Il est

parfois difficile de distinguer le pêcheur du laboureur. Certains semblent plus paysans que pêcheurs ».

Gérard Le Bouëdec

Ces petites flottes marchandes basées à Port Navalo ou le long des côtes atlantiques et du Golfe occupent des centaines de marins sur des dizaines de bateaux qui étaient la possession d'autant et plus encore de petits propriétaires.

Les bateaux étaient la propriété de marins, paysans et bourgeois, soit de la presqu'île ou d'ailleurs, chacun ayant plusieurs « parts », ce qui limitait les pertes en cas de naufrage ou autres « fortunes de mer », tel le piratage.

Un propriétaire de « part » pouvait posséder la totalité du bateau, mais le plus grand nombre se situait entre la moitié et le 1/ 8^{ème}, et quelques « parts » pouvaient se situer au 1/30^{ème}.

On peut citer en exemple, en 1769 le capitaine Lallys du Ruault qui fit construire à Redon une gabarre de 120 tonneaux, payée 13 900 livres. Ce bateau était la propriété d'un ensemble de personnes qui possédaient chacune plusieurs « parts ». Souvent cela se passait au sein des membres d'une même famille. Ce navire, nommé « Lisabeth », part dès 1775 vers Nantes, Lorient et Brest, chargé de bois de construction. En 1777 le bateau coule dans l'entrée de l'Adour.

En presqu'île, quelques familles (Couédel, Fardel, Le Biboul, Le Palmec, Langouet, Stéphany, Rollando, Cauzic...) dominant largement la profession. Entre 1716 et 1789, elles font construire 47 chasse-marées et 20 gabares et l'essentiel des « maîtres au cabotage » sont issus de leurs familles, fils, frères et neveux. D'autres noms de Rhuys apparaissent fréquemment comme investisseurs ou « capitaines » des navires ; Le Serf, Le Gohalin, Machefaux, Mauffret, Le Ret, Le Gain, Le Corre, Le Vigouroux, Coffornic, Raquet maire de Sarzeau, Marzan, notaire de son état comme Le Guilloux.

La noblesse n'est pas absente, les noms de Le Gouvello de Rosmano, Le Gouvello de Kériaval, Le Gouvello de Lesté, de Francheville et du comte de Serent, achètent des parts et font construire des bateaux. Des religieux sont aussi impliqués dans ces placements, tel Guillaume Raoul curé d'Arzon, Le Ridant curé de Sarzeau et Claude Le Guel, prêtre.

Au niveau de la presqu'île, ce sont 243 marins qui sont inscrits sur les registres en 1671 et 377 en 1786, mais tous ne possèdent pas la richesse des armateurs, que ceux-ci soient capitaine, riches laboureurs ou simples bourgeois de Sarzeau, et n'ont aucun part. Au milieu du 18^{ème} siècle, les deux-tiers des matelots du vannetais ne possèdent pas 100 livres de bien et la moitié a un patrimoine de moins de 75 livres.

A la veille de la Révolution, un capitaine de « long-courrier » gagnait mensuellement de 100 à 200 livres, un simple matelot de 20 à 60, un maître d'équipage de 50 à 70, tandis que le mousse recevra de 5 à 15 livres.

En comparaison, sur les navires du roi de la même époque, un matelot gagnait de 10 à 20 livres, et un premier maître de 35 à 70 livres. Un sardinier pouvait recevoir par mois 30 livres et un caboteur de Rhuys ou du vannetais, 40 livres.

Au cours du 18^{ème} siècle le nombre de marins augmente considérablement en presqu'île, non par attrait de la mer, mais parce que le monde paysan est en crise.

En 1786, le quartier maritime de Vannes recense 616 marins qui sont fils de marins, 521 marins qui le sont de paysans, 193 sont fils des « métiers du bâtiment », 61 d'artisans et 15 de soldats. A Arzon, pour la même date, 21,5% des marins sont fils d'agriculteurs, 70% de marins, 7 d'artisans et 2 de métiers du bâtiment.

A Sarzeau, pour une population totale de 5400 habitants en 1786, on compte 180 marins dont 80 sont fils de paysans et à St Gildas, on retrouve la même proportion. Ces marins habitent en bordure de côte, à Sarzeau, 84% d'entre eux logent à moins de 500 m du littoral.

A Vannes, en 1786, selon une étude concernant les marins, leur pyramide des âges donne 36,2%

de l'ensemble pour les moins de 25 ans, 57,4% pour la tranche des 26 à 45 ans et 6,4% au-delà. L'âge moyen des marins est de 29 ans, 16 pour le plus jeune et 56 pour le plus âgé. Toujours en 1786, cette pyramide montre que l'âge d'une forte majorité de marins, se situe entre 19 et 32 ans. Et rares sont les marins « *horsains* », ceux venant de l'intérieur des terres.

Et en guise de conclusion...

« La pauvreté du monde paysan explique cette fuite vers la mer, les enfants de laboureurs n'ont pas d'argent pour acquérir la terre, la mer est le seul accès à la survie. Selon les relevés des inscrits maritimes du 18^{ème} et début 19^{ème} siècle, plus de la moitié des marins étaient laboureurs ou fils de laboureurs.

Ces marins se retrouvent sur les quelques ports du littoral de Rhuys, 55% des marins de Sarzeau vivent dans la frairie de Coueterscouffle, 19 % dans celle du Ruault, 14% dans celle du Tour du Parc et 7% de Penvins.

Quelques maîtres, patrons et matelots venaient aussi des paroisses voisines du Golfe et d'un peu plus loin, tel Plaudren ».