

Annexe 6 : Quelques naufrages dans le Mor Braz et en ses environs immédiats.

Cette liste des bateaux naufragés dans le Mor Braz et dans le Golfe n'est pas exhaustive. Si à partir de la fin du 17^{ème} siècle, les archives permettent d'en retrouver un grand nombre, auparavant, le manque de documents nous laisse dans l'incertitude sur le nombre de ces naufrages s'étant passés devant les côtes de Rhuys.

1342 : Les vaisseaux du roi d'Espagne « effondrèrent » trois « nef » au mouillage près d'un petit port, près de Vannes.

1653 : Devant l'île d'Arz, naufrage d'un bateau, cinq hommes périssent devant la pointe de Kernoual. Et en 1656, vingt et une personnes entre l'île et Roguedas.

1654 : De nombreuses barriques de vin sont trouvées en mer, devant Port-Navalo, que s'est-il passé ?

1654 : (en février ?) ; Naufrage devant l'île d'Arz d'un bateau, (nom inconnu) où périt le capitaine de La Barre.

1673 : Le « **St Jean** » de l'île Dieu (Yeu) fait naufrage devant Rhuys.

1675 : Un texte ancien, en date du 1^{er} avril 1675 dit ceci : « *le dernier avril 1675, advis le château de Suscinio, se noya un bateau de Kercambre par un orage de gresle et de tonnerre où étaient André Le Palmec le fils, Raphaël Le Fur, Laurent Daniélo, Guillaume Le Roux fils Pierre, Guillaume Le Roux fils François, et un fils à Yvon Le Bourhis...* »

Ce bateau de Kercambre laisse en outre, peu de doute sur l'existence d'un port d'attache à Kercambre, un petit « portus » disparu sous les eaux.

1676 : Le « Chariot », rebaptisée la « **Large** », flûte du roi, allant de Nantes à Brest, chargée de canons et de munitions, fit naufrage sur la « Bonne » à Hoëdic et coulée à fond. Partie de Nantes avec dans ses cales près de cent canons de fer, des munitions et du bois de construction navale destiné à l'arsenal de Brest, elle s'échoua sur une roche située dans le sud de Hoëdic, non loin des grands Cardinaux le 11 avril. Après s'être remplie d'eau, la flûte finit par couler par 35 mètres de fond.

1679-1680 : Des échouages sont mentionnés sur les roches des « Cardinaux » et au « Petit Mont » à Arzon.

1681 : Le 11 novembre, le « **Prince** », petit trois-mâts de Dieppe venant du Portugal pour aller à Rouen perd son gouvernail dans la tempête et va à la côte. Il est pillé de sa cargaison d'oranges donna son nom au port actuel « Port Orange », à St Pierre-Quiberon.

1684 : Une chaloupe coule devant St Gildas de Rhuys.

1686 : Un navire chargé de morues fit naufrage à Quiberon.

1687 : Des barriques d'eau de vie sont retrouvées devant Kercambre, naufrage ?

1690 : Le « **St Lunaire** », chargé de barriques d'eau de vie fait naufrage devant Port Navalo. Et en janvier de cette même année, cinq personnes disparaissent en mer devant Bernon.

1691, le 28 février, le « **Notre Dame de Bayonne** » sombre aussi au large des côtes de Rhuys.

1706 : « **N.D de Bonne Garde** », navire de 140 tonneaux, 14 canons, capitaine P Mazare revenait de la Martinique, lorsqu'il se brisa et coula le 17 Novembre près de l'île d'Houat sans avoir rien sauvé des effets. *« Le Capitaine se noya avec la plus grande partie de l'équipage, qui était de 180 hommes, du nombre duquel il n'y eut que le Sieur Chatelier, passager, le deuxième capitaine, le deuxième pilote, le maître des matelots, de sauvés, qui se jetèrent à la nage et sur les débris du vaisseau, et dans cet état, arrivèrent à terre ».*

1709 : Au passage de l'Isle, sur la Vilaine, en aval de la Roche-Bernard, le mardi de la Pentecôte, soixante-dix noyés. LeBac les transportant, sans doute surchargé, ayant coulé brutalement.

1710 : Le « **Ribault** », navire de Nantes de 55 tonneaux, à destination de la Martinique, coule sur le plateau de l'Artimon par faute du pilote.

1721 : Le « **Bon Père** », voyageant de l'île Bouin à Pénerf, simple barque, fait côte à Pénerf, il transportait des blocs de tuffeaux blancs de la Mormonière.

1729 : L'« **Androméda** », navire négrier de Nantes, fut perdu le 6 décembre à la suite d'une tempête en baie de Quiberon.

1729 ; L'« **Amitié** », navire de Nantes, capitaine Ricard, revenait des îles Françaises d'Amérique lorsqu'une tempête le jeta sur les rochers près de Quiberon, la cargaison estimée à 980 000 « livres tournois », composée de café, bois précieux, coton et divers paquets pour la cour, fut perdue.

1735 : Un navire Hollandais fit naufrage à Hoëdic.

1735 : Le « **Chile** », navire négrier de Vannes, fait naufrage dans le golfe du Morbihan près de la pointe de l'île Longue, le 20 novembre à la suite d'une erreur de navigation.

1740 : L'« **Atlas** », navire de Bordeaux de 300 tonneaux, 16 canons revenait de Saint Domingue, se perdit au sud Est du Petit Mont, près de l'embouchure de la rivière du Morbihan. Il y eut des noyés, on sauva 6 affûts de canons et 5 canons. 1740 : La « **Sainte Anne de Rhuys** », un trois-mâts-carré, naufragé devant le Logeo (date incertaine).

1740 : L'« **Audacieux** », trois mâts de Bordeaux fait naufrage dans la baie de Kerjouanno le 29 Septembre.

1740 : Le « **Jupiter** », venant des îles d'Amérique, chargé de bois, coton, café, cacao, se perdit le 26 Juillet à une demi-lieue d'Arzon près de l'embouchure du Golfe du Morbihan.

“ Nous Noël Bourgeois , Sieur de Limur, Conseiller du Roi, Lieutenant Général Civil et Criminel de l'Amirauté de l'Evêché de Vannes, ayant avec nous Maitre François Le Croisier, greffier en chef, savoir faisons que ce jour vingt troisième septembre mil sept cent quarante, sur la nouvelle que nous avons reçue environ les neuf heures du matin ce jour par une lettre inscrite au greffe par Claude

*Coüedel en date du jour d'hier, portant qu'il voit périr à la côte d'Arzon, un navire de Bordeaux venants des Isles, nommé « **Jupiter** » commandé par le sieur Pierre Gautier, nous sommes ce jour, environ onze heures, montés à cheval de compagnie au Procureur du Roy, ayant en aide de justice Jan Boisselat, huissier de ce juge et Germain-Jacques Le Fraper, huissier de police. Etant arrivés à la côte d'Arzon, à une demie lieue du bourg sur les trois heures de l'après-midi, nous avons vu à un quart de lieue au large, quelque peu du haut du navire, couché à bâbord, la mer étant à mi-pleine, et avons trouvé sur le bord de la mer une cabane faite de voiles du navire prêtées par le sieur Adumeau, sous laquelle était le nombre de treize coffres ou malles et un bureau, à savoir, dix coffres fermés et quatre ouverts, les dits coffres et malles provenant du navire naufragé nommé l' « Atlas » commandé par le sieur Pierre Hirigoyen et non Pierre Gautier comme le portait la lettre d'avis, du quel navire il ne fut sauvé que quinze hommes, se sont noyés vingt-cinq à trente, même le pilote pris à Belle-Ile, ainsi que le rapporte le capitaine, sauf à faire par capitaine après, son rapport plus exact. Et rien n'a pu être sauvé du chargement du navire qui consiste principalement en sucre, indigo et cuirs et à l'égard des coffres et des malles, ils sont réclamés par partie des officiers et des passagers, desquels passagers heureusement étaient à Belle-Ile au temps du naufrage »...*

1744 : Les « **Trois Amis** », navire Anglais, capitaine Le Joubioux, fit naufrage à l'île aux Moines.

1744 : le 1^{er} juillet, traversant la rivière de Pénerf, dix personnes se noient.

1746 : Le « **Prince de Conti** », de la Compagnie des Indes, périt près de Belle-Ile, sur les deux cents hommes embarqués, quarante seulement échappent à la mort.

1753 : Le « **Prothé** », se perdit entièrement le 20 novembre à Hoëdic.

1756 : Le « **Concorde** », frégate, capitaine de Mezedern, en direction de Bordeaux, navigue avec la « Pomone » lorsqu'il fit naufrage dans la rivière du Morbihan le 27 septembre. L'artillerie fut sauvée.

1757 : Le « **Diane** », frégate de 400 tonneaux, suite à une violente tempête, se brise sur les côtes de Rhuys le 13 mars.

La même année, trente-cinq cadavres, venant d'un bateau sombré devant le Logeo, s'échouent à l'île d'Arz.

En novembre 1759 : quatre petits rochers à l'ouest de Hoëdic vont donner leur nom à une bataille navale, tristement célèbre, contre nos voisins anglais, les « Cardinaux ».

Le « **Tonnant** » manque à virer, et coule. Le « **Thésée** », vaisseau de 74 canons, vire précipitamment, l'eau pénètre par les sabords ouverts et disparaît avec tous ses hommes, comme le « **Superbe** ».

Le « **Héros** » s'est laissé dériver pour protéger son navire amiral et n'est plus qu'une épave.

1764 : Le « **Sainte Hélène** », fit naufrage à Saint Gildas de Rhuys.

1765 : le « **Mentor** », navire négrier se brise sur les roches de Quiberon en janvier.

Début février 2001, l'effet conjugué de la grande marée, des vents, des courants et des eaux pluviales qui saturent le sol du littoral s'évacuant vers la mer, met à jour le squelette d'un navire sur la plage de Penthièvre. Gros émoi.

La presse locale et nationale s'interroge : « *Drakkar, Galère, ou simple gabare ?....* » Les habitués de l'histoire locale pensent plutôt au double naufrage qui a eu lieu les 8 et 9 janvier 1765 dans ces parages et plus particulièrement à la « **Duchesse d'Aiguillon** », navire naufragé à une

demi-lieue du fort Penthièvre tandis que le second navire, un bateau négrier faisait côte sur la paroisse de Plouharnel, à la plage qui porte maintenant son nom, à une lieue du fort. L'épave qui mesure actuellement 18 mètres sur 5 dans sa partie non ensablée, correspond à un bâtiment d'environ 100 tonneaux.

Monsieur Estienne, conservateur du Service Historique de la Marine de Lorient émettait une première hypothèse vu la structure lourde de la coque, celle d'un navire marchand du 17^{ème} ou du 18^{ème} siècle. Monsieur Le Cerf de la Direction

Archéologique Régionale de Rennes abondait dans son sens.

Une analyse dendrochronologie (études des cernes du bois) opérée par Mr B. Vincent du Centre de Recherche Scientifique apportait une première réponse. Les arbres utilisés pour la construction avaient été abattus vers la fin 17^{ème}, (1685), début XVII^{ème}, (1705). Ces chênes étaient d'origine locale. Quand on sait qu'il y a un délai d'environ 30 ans, minimum, avant utilisation à la construction, on peut dire que ce navire a été construit vers 1730 / 1740.

Michel Lhour de la Direction Archéologique Sous-marine basée à Marseille, confirme la datation mais écarte l'hypothèse "Duchesse d'Aiguillon" pour s'orienter vers celle d'un bateau de pêche ou d'un chasse-marée.

1772 : Le « **Vigilant** », s'échoue à Landrezac. Peut-être est-ce cette épave que des gens de Landrezac virent émerger, durant les années 1914-1918, sur un banc d'argile situé à quelques encablures de la plage, au large. Selon les témoignages, il s'agissait d'une quille et de membrures, l'ensemble d'une longueur de 20 à 25 m. Peut-être un peu court pour le « Vigilant », ou alors, est-ce le témoignage d'un naufrage non répertorié.

1774 : Le « **Charles** », trois mâts allemand de Dantzig, venait de Dantzig pour Férol en Espagne, chargé de merrains et de mâtures, il fait côte le 16 janvier face à la Grotte de la Zouille, en baie de Quiberon.

Courant 18^{ème} siècle, sans autre précision de date, Marius Sepet, auteur d'une « vie de St Gildas » raconte l'évènement suivant : « A un certain jour de l'année, les Vannetais avaient l'habitude de se rendre en pèlerinage à l'église de Saint-Gildas et la chapelle de Notre-Dame-du-Confort, dans l'île de Hoëdic. Or, une tempête s'étant une fois subitement élevée pendant que les pèlerins étaient sur mer, cinq navires chargés de monde firent naufrage sans que personne ne pût être sauvé ».

1777 : Le « **Bien Aimé** », de St Malo, revenant de Terre Neuve fit naufrage devant Carnac le 29 octobre.

1779 : Un voilier hollandais, fait naufrage le 22 Avril sur les Texiers dans le golfe du Morbihan, suite à une erreur de navigation.

1779 : Le « **Trois Sœurs** », navire de 120 tonneaux de 8 canons, revenant des Antilles, fit naufrage le 1^{er} août, devant la presqu'île de Quiberon, là où maintenant est le « passage des sœurs » entre Houat et Hoëdic.

Nuit du 21 au 22 mars 1779, naufrage du « **Fox** » à Beg Lan.

« Des riverains de la côte de Rhuys alertent M. Dutraquet, maire de Sarzeau, qu'une frégate sans pavillon « donne » des coups de canons et débarque de nombreux marins. Le maire, pensant qu'il s'agit d'un raid anglais, prévient Monsieur de Brenugat de Kervenon qui fait ouvrir les magasins des garde-côtes et arme des habitants pour se défendre.

Arrivé à la côte, plage de Suscinio, ils découvrent non des ennemis, mais des marins du Roi

naufragés qu'il va falloir nourrir, soigner, loger et déplacer. Ils sont plus de deux cents. ! C'était la frégate du roi, le Fox, qui tant par gros temps que l'ignorance d'un pilote cottier avait touché une roche appelé La Teignouse et avait une forte voie d'eau.

La perte fait grand bruit, dès le 23, le lieutenant de l'Amirauté de Vannes se rend, sur place, à la pointe du Beg Lan, pour juger de la situation de la frégate. Les canons, les munitions, les effets, les apparaux sont sauvés. Le 28 juin, une nouvelle tentative de déséchouer le bateau échoue à cause des mauvaises conditions météorologiques ».

1779 : Le « **Galattée** », Brick de 60 tx de Nantes, 14 hommes d'équipage, revient de Saint-Domingue. Le 1^{er} octobre, la tempête l'avait obligé à mouiller à la pointe du Croisic. Il chasse et vient se briser à Dumet; A 8 heures du soir l'équipage dut abandonner le navire et se réfugier sur une chaloupe pour débarquer à l'île Dumet.

1782 : Le « **Charles Glover** », navire hollandais d'Amsterdam, fait naufrage face à Locmariaquer en baie de Quiberon à la suite d'une erreur de navigation.

1786 : Le « **Bonne Marie** », canot fait naufrage le 14 septembre dans le Golfe du Morbihan à la suite d'une erreur de navigation. Ayant assisté au pardon de St-Cornély à Carnac, 19 arzonais reprennent la mer pour retourner à Port-Navalo.

S'ils entreprennent la traversée, c'est que le temps le permet ; mais la mer est traîtresse. En passant devant Men er Flamen à la pointe de Kerpenhir, leur bateau sombra. Pris dans le courant, tous se noyèrent et leurs corps furent retrouvés à Houat, Hoëdic, St-Gildas, Guérande, Piriac et Belle-Île.

1791 : Dans la nuit du 18 au 19 novembre, venant de Martinique, un bâtiment de Bordeaux, la « **Marie-Anne-Augustine** » de 5 à 600 tonneaux, chargé de sucre et de coton, fut brisé au Four. Les Vents poussèrent vers les côtes de Rhuys et jusqu'à Locmariaquer une grande partie de la marchandise. Ainsi qu'une partie du bateau. Six hommes d'équipage échappèrent à la Mort et furent sauvés par une barque du Croisic venue les chercher.

1793 : La « **Bellone** », frégate française, fait naufrage devant Port-Navalo en juillet.

1793 : le 20 septembre, la frégate « **l'Hermione** » au nord du Four.

Le 17 novembre 1800, la « **Reolaise** », est attaquée à Port Navalo par quatre navires anglais, le HMS « Captain » de 74 canons, la frégate de 32 canons HMS « Magicienne », le cutter armé HMS « Nil » et le lougre HMS « Soworow » qui croisaient à l'entrée du Morbihan, pour intercepter un convoi français. Malgré l'aide des batteries côtières, la Reolaise est brûlée.

1800 : L'« **Argus** », lougre est incendié devant le golfe du Morbihan à la hauteur de Port Navalo, par le HMS Impétueux.

1800 : La « **Belle Jeannette** », corvette française, est perdue dans le courant du mois de juin par suite d'un incendie devant Port Navalo à l'entrée du golfe du Morbihan.

1804 : Le 3 décembre, la gabarre « **L'entrepreneante** » de 44 tx, chargée de cuivre, fers et charbon, coule devant Pénerf avec son équipage de 4 hommes, disparus en mer.

1809 : nuit du 8 au 9 janvier, naufrage du navire parlementaire anglais, de 300 tonneaux, l'« **Elisabeth of Withby** », aux « Tisserand », la vente des « Bris et Naufrages » du navire s'est effectuée à Port

Navalo le 17 du même mois.

On y trouve à la vente : des ancres, des cordages, des mâts, des barriques, des futailles de bœuf, de porc, de rhum, de vin de porto, des couvertures de laine, du raisin, des casseroles...

1829 : L'« **Ave Maria Stella** », barque de pêche française, fait naufrage à la suite d'une tempête, en baie de Quiberon le 17 Décembre.

1830 : Le 11 juillet, la « **Louise-Paul** », sombre entre l'île Dumet et Penvins.

Le 1^{ier} mai 1832 : la « **Sainte Petronille** », s'éventre sur les rochers de Houat.

1849, le 21 janvier, un pêcheur de l'une des petites îles du Golfe, se noyait, laissant deux enfants en bas âge ; Il s'agissait du grand-père de Marie Le Franc.

Dans la nuit du 23 au 24 octobre 1850, sombre sur la « Banche » auprès du Croisic, la « **Jeune Marie-Joseph** ».

Le 23 novembre 1854, entre Meaban et la Teignouse, coule le « **Jeune Voyageur** ».

1858 ; Le « **Fidélité** », goélette perdue corps et bien le 7 avril dans le sud de Hoëdic.

La « **Marie** » goélette de 54 tonneaux, coule le 15 avril sur le plateau de l'Artimon, au nord-ouest de Hoëdic.

Le 31 décembre 1859 : Le brick anglais « **Vibilia** », de 327 tonneaux, du port de Blyth, monté de onze hommes d'équipage, vient se perdre sur la chaussée des Béniguets.

« Ce navire, chargé de charbon, était parti le 12 décembre dernier de Newcastle pour Coruna, (La Corogne) en Espagne. Dans la nuit du 25 au 26 décembre, qui a surtout été affreuse, un jeune matelot de seize ans, nommé Peters Forker, a été enlevé par une lame. Le 29 décembre, vers les huit heures du soir, le Vibilia a touché sur une roche. La nuit était des plus noires, il tombait une pluie torrentielle, et les trois feux de Hoëdic, de Belle-Isle et de la Teignouse ne purent être aperçus; l'équipage cependant est resté toute la nuit à bord. Dans la matinée voyant qu'il y avait impossibilité de relever le navire, l'équipage s'est embarqué dans la chaloupe, avec ses effets, l'argent, et les papiers du bord. Poussée par le vent et le courant qui portaient à terre, la frêle barque a pu, non sans danger de remplir plusieurs fois, aborder à la petite baie de Port-Maria, située sur la côte de la presqu'île de Rhuys et non loin de la vieille abbaye de Saint-Gildas ».

1869 : Le « **Cérès** », chasse-marée français, à la suite d'une tempête, fait naufrage en baie de Quiberon le 26 septembre, et va s'échouer à la côte de Rouvran à Pénerf.

1871 : Le « **Chaudière** », chaloupe fait naufrage à la pointe de Kervoyal le 3 Octobre à la suite d'une tempête.

Dans le Golfe, disparaissent vers 1887, l'« **Espérance** » ; en 1889, le « **Belfort** » ; le 11 novembre 1891 ; les « **Deux Marie** » et six autres, de 1853 à 1877, entre Quiberon et Arzon : le « **Jeune Achille Henry**, la **Riboteuse**, le **Sans Souci**, le **Virgo Maria**, le **Jeune Leopold** ».

1882 : Le « **Avion NI** », brick goélette, fait naufrage le 12 Décembre sur la chaussée des Béniguets.

1891 : Le « **Chateaurenault** », sloop français, fait naufrage le 11 septembre à la suite d'une tempête, à la côte de l'île aux Moines dans le golfe du Morbihan.

1895 : En octobre, l' « **Alexis Biet** » dundee de 47 tonneaux, voulant entrer dans le Golfe alla s'échouer sur la plature du Timbre, au sud-est de Meaban. Aucun décès.

En 1896, surpris par la tempête, le trois-mâts Suédois du port d'Åfverö, « **Aurora** » qui venait de Londres avec une escale à Lorient, fut obligé de mouiller sous Belle-Ile. Cette nuit-là, 14 décembre, la tempête a brisé ses chaînes et le bateau poursuivi par le canot de sauvetage, « Vauvert de Méan », démâta et vint se jeter sur les roches de Roaliguen, près du Grand Mont, en Sarzeau. L'équipage est sauvé. Par contre plusieurs autres petits navires se brisent le long des côtes de Rhuys.

Le 29 Octobre 1899, un **brick goélette** chargé de granit est drossé sur les roches Buissons, à environ 6 kilomètres de Port Navalo, l'équipage se réfugie dans les haubans. Le patron Poulier arme la baleinière de sauvetage avec neuf hommes et part, n'ayant pas réussi au bout d'une heure d'efforts à accoster, chercher un abri sous le vent derrière une grosse roche et y met en sûreté une partie de ses hommes ; la nuit tombe, une nuit de tempête avec de la pluie et des orages. A 23 heures 30 et à 2 heures du matin, ayant entendu des appels des naufragés, il essaye encore d'accoster, toujours sans succès Enfin le temps mollit un peu; la baleinière est mouillée sous le vent et peut être maintenue aux avirons, avec un va-et-vient, les quatre naufragés sont ramenés sains et saufs, il est quatre heures du matin.

En date du 22 avril 1905

*« Hier, le canot « **Marie-Antoine**, » patron Golif, se trouvant à la pêche aux moules sur les rochers des Mihabauts, surpris par la tempête de vent de N. E, qui a sévi toute la journée, n'a pu regagner Locmariaquer, son port d'attache, est allé à la dérive jusque sur la côte de Quiberon et s'est échoué dans la plage de Port Enguen, près Port-Haliguen. Les quatre hommes qui le montaient ont pu être sauvés. Le sloop « **Marie-Angèle** », patron Lecoq, revenait de la pêche quand, en traversant la passe du Petit Trou, il manqua son virage et alla se briser sur les rochers. Les deux hommes qui étaient à bord sont sains et saufs ».*

Ouest-Eclair

Sarzeau, 11 février 1906

Une barque qui chavire, trois hommes noyés.

« Vendredi matin, vers 9 heures, quatre hommes du village de Saint-Jacques, près la mer, profitant de la grande marée, s'embarquèrent sur une petite barque dite « plate », pour aller chercher sur les roches à découvert, des moules et autres coquillages. Ils avaient déjà fait la moitié du parcours, lorsqu'une lame de fonds fit chavirer la petite embarcation. Trois d'entre eux s'enfuirent aussitôt à la nage, mais pas un seul n'a pu se sauver. Ils se sont noyés, et leurs corps emportés par la mer démontée n'ont pu être retrouvés. Quant au quatrième, qui ne savait pas nager, il s'accrocha au petit bateau ; ses appels ayant été entendus, il put être recueilli par une barque venue à son secours, mais dans un état presque désespéré. Voici les noms des trois noyés : Mathurin Simon, 28 ans ; Mathurin Blancho, 18 ans ; Narcisse Blancho, 16 ans, tous célibataires, domiciliés à Saint-Jacques, près Sarzeau. Celui qui a été sauvé se nomme Désiré Blancho, marié et père d'un enfant ».

Ouest-Eclair

1907 : Le « **Laos** », cargo, échoué sur le Four le 9 février.

Sarzeau, 30 juillet 1907

« Hier matin, vers huit heures, un patron de bateau était occupé en mer à relever ses casiers à homards, lorsqu'il aperçut flottant à quelques mètres de son embarcation, le cadavre d'un homme. Sans attendre un instant, il amena ce cadavre nu au port de Saint-Jacques. Mais il fut impossible de le reconnaître, les os seuls restant de la figure et des mains. Le syndic des gens de mer de Sarzeau appelé sur les lieux, après avoir fait les constatations d'usage crut reconnaître aux effets qui restaient sur le corps du noyé, un marin de Damgan, qui lui avait été signalé comme disparu en mer le 29 juin dernier. Ces effets ont été conservés pour reconnaissance, et le corps a été aussitôt inhumé au cimetière de Sarzeau ».

29 décembre 1911, après l'ouragan la mer rejette des cadavres.

« On a encore trouvé hier, à Saint-Jacques-Sarzeau, le cadavre d'un marin paraissant être âgé de quarante ans environ, provenant probablement d'un navire sombré en face de Quiberon. L'inhumation a été faite hier soir au cimetière de Sarzeau. Le nez et une partie de la figure du cadavre étaient dévorés par les crabes ».

« La mer continue de rejeter sur la côte des cadavres de naufragés. A Saint-Gildas, trois paraissant âgés de 18, 20 et 25 ans ont été recueillis au lieudit Le Grand Mont. Un à l'Île-aux Moines, un autre à Sarzeau semblant âgés de 20 et 25 ans. Ces cinq cadavres, vêtus en marins portant tous une ceinture de sauvetage sur lesquelles était inscrit le nom de « Cari Brocli, Tredestraud », semblent provenir du navire norvégien sombré dans la baie de Quiberon le 22 courant. Ils ont été inhumés dans le cimetière de Port-Navalo. Une épave du canot, Le-Gaulois-Paimpol est venu également s'échouer sur la plage Saint-Jacques de Sarzeau ».

Ouest-Eclair 26 décembre 1911

Le **“Carl-Bech”** était un trois-mâts Norvégien de 1226 tonneaux qui fit naufrage le 21 Décembre 1911 après avoir talonné sur la Basse Clément au cours d'une épouvantable tempête. Onze marins de ce bateau se noyèrent, six d'entre eux, échouèrent, comme indiqué ci-dessus en presqu'île de Rhuys et cinq autres à Quiberon, car c'est bien de ce navire que les onze corps retrouvés provenaient, et non du « Cari Bloci ».

Durant la première guerre mondiale, quantité de navires alliés furent coulés par les sous-marins allemands entre Groix, Belle-Ile et l'entrée de la Loire, généralement à l'extérieur du Mor Braz, autour des îles et devant St Nazaire.

La liste est longue de ces bateaux, essentiellement de commerce, qui sombrèrent dans leurs parages.

Le 1 avril 1918 : le **« Florence-H-L »**, ex « Souk-Ahras », quitte la baie de Manhattan à destination des côtes françaises, avec un convoi de quarante bâtiments, escorté par les destroyers américains : Stewart, Wipple, Christabel, Wonderer et Sultana.

« A son bord, un chargement de trois mille cinq cent tonnes de poudre noire et 500 tonnes de tôles d'acier. Le Florence H et 77 hommes d'équipage doivent rallier St Nazaire, base du corps expéditionnaire US. Le convoi mouille, le 17 avril au matin en rade de Quiberon. Il lui faut attendre l'ordre d'appareillage. Le quart de nuit s'organise sur chaque bateau. Soudain vers 23h, tout bascule dans un cauchemar. Le Florence s'embrase comme une torche. En quelques minutes, la proue du steamer n'est plus qu'un immense brasier. Pris dans leur sommeil, les marins, hagards tentent d'échapper au feu qui envahit les coursives. Pendant quarante minutes, par jets successifs, des éclairs labourent les entrailles du navire. Puis, le Florence s'enfonce doucement, la chaudière explose. Les puissants projecteurs de pont des destroyers trouent la surface de l'eau à la recherche

des hommes. Les secours s'organisent. Les destroyers les plus près, Stewart et Christabel recueillent les survivants. On ne repêchera que trente-quatre survivants, dont quatorze sont grièvement brûlés. Tous les officiers ont péri. L'enquête sur les causes de la catastrophe, close le 26 avril, ne permettra pas de trancher réellement. Quatre hypothèses sont retenues : - Torpillage par un sous-marin, - Mine flottante venant heurter la proue du navire, - Incendie accidentel dû une combustion spontanée dans le coke, ou dû à la décomposition de la poudre, - Attentat par bombe à retardement destinée à exploser à Saint Nazaire, comme l'avance dans son récit le commandant Couraud » ?

-
Le 19 avril 1918 : au cours d'une violente tempête sifflant sur le Golfe, quatre enfants montés dans une barque heurtent un rocher et se noient.

Le vapeur danois "**A.N. Hansen**" faisait route vers Bordeaux avec à son bord 1650 tonnes de charbon quand, le 30 octobre 1918 vers les 5 heures du matin, il talonne l'épave du trois-mâts "**Monte Carlo**" qui avait fait naufrage au même endroit le 2 Mai 1918, et coule sur les hauts fonds de "Goué Vas" dans le passage de la Teignouse, entre Quiberon et Houat. Le capitaine et l'équipage sont sauvés et ramenés à Quiberon.

L'« **Angers** », fit naufrage le 4 novembre 1918 en baie de Quiberon. Il revenait d'Angleterre lorsqu'il talonna une roche de la chaussée des Esclassiers (entre Houat et Quiberon) par une nuit de brume ; le commandant affirma qu'il avait été canonné par un U-boat afin de masquer son erreur de navigation.

Le « **Faustino San Pedro** », coula dans les parages de Quiberon (à côté de Port Haliguen), en Novembre 1918, suite à une collision avec le vapeur anglais "Hyson".

Le 26 Août 1922, à 0h57, revenant d'une campagne d'exercices devant Belle-Ile, le cuirassé « **France** » talonne une roche dans le passage de la Teignouse. *« Le commandant ordonne de stopper les machines. Mais voyant que le navire paraît déséchoué, et qu'il conserve son erre, il fait remettre les machines à 10 noeuds et poursuit sa route sur l'alignement du feu blanc de Port-Navalo. En même temps, il fait inspecter le fond du navire. Vers 1h10, les machines et dynamo stoppent faute de vapeur, privant le navire d'énergie et de lumière. Il ne peut même plus mettre les embarcations de secours à l'eau. Peu à peu le courant se lève et pousse la "France" vers les hauts fonds. Pour éviter toute nouvelle voie d'eau, le commandant ordonne de mouiller. Le cuirassé ne peut plus manœuvrer se remplit rapidement d'eau et prend de la bande sur bâbord.*

Il est 1h49, quand le cuirassé le "Paris" alerté par le télégramme de la "France", vient mouiller à proximité. L'évacuation commence dès l'arrivée des premières embarcations du "Paris". A 3h15, le "Strasbourg" et le "Metz", deux autres navires de l'escadre, arrivent sur zone et mettent leurs embarcations à l'eau, accompagnant celles du "Voltaire" déjà là. Le commandant Guy, chassé de la passerelle par la gîte, tombe à la mer. Il sera récupéré légèrement blessé. Le "France" chavire sur bâbord et fait un tour en quelques secondes. Il n'y aura que trois disparus dans le naufrage. Le commandant Guy sera jugé et relaxé par le Tribunal Maritime de Lorient, le 13 décembre 1922. La roche qui avait causé la perte de son navire n'était pas mentionnée sur les Instructions Nautiques. Elle sera ainsi nommée « Basse Nouvelle ».

Après une vaine tentative de renflouage, faite par la société Pasquet & Bons, des entreprises se succéderont à la démolition des tonnes d'acier de l'épave. De mai 1935 à février 1952, l'entreprise Neptune, puis pour finir la société Armor de Nantes finira le chantier en 1958 ».

Trois victimes seront à déplorer.

Le 9 mars 1926 naufrage devant Port Navalo d'un bateau et de ses 3 marins dont le patron Le Gouguec de 51 ans.

Caboteur de 69,74 tonneaux, l'« **l'Enchanteresse** » fit naufrage le 8 Novembre 1930 à l'entrée du Golfe du Morbihan, après avoir touché la roche aux Faucheurs ; il transportait une cargaison de charbon. Parti de Saint Nazaire le 7 Novembre à destination de Le Palais, M le Bihan, capitaine du navire, décida de rentrer dans le Golfe du Morbihan pour se mettre à l'abri d'un sérieux coup de vent d'Ouest. « L'Enchanteresse » navigant à la voile, son moteur ayant été débarqué car en panne, le navire se présenta à l'embouchure du goulet de Port Navalo à mi-marée descendante par un coefficient de 90, il fût obligé de longer la côte afin de profiter des contre-courants pour se mettre à l'abri ; ayant embarqué beaucoup d'eau à cause d'une mer formée, le navire était très peu manœuvrant, le bateau fut pris par les remous de la roche des Faucheurs et talonna la roche à 9 heures du matin.

Les six hommes d'équipage et son commandant se sauvèrent sans trop de difficultés quand le navire, vers les 11 heures à la marée montante, bascula.

Le navire fût abandonné sur la roche et la mer fit le reste...Aujourd'hui les restes du bateau reposent par environ 20m de fond et sont très dispersés car le site est exposé aux courants très violents.

Le 7 décembre 1930, vers 14 heures 20, le vapeur **Artiglio** de la « Sociéta Ricupéri Marittimi » à Gênes, qui procédait au dérasement de l'épave du vapeur Florence-H a sombré par suite d'une explosion formidable qui se serait produite dans l'épave du Florence-H. La catastrophe a fait douze victimes. Sept hommes seulement ont pu être sauvés. L'Artiglio fut soulevé à une hauteur considérable et les sept hommes rescapés furent projetés avec force et retombèrent à la mer. Avant qu'ils puissent reprendre leurs sens à la surface de la mer, l'Artiglio avait disparu dans les flots. D'après eux le navire a dû couler en moins de 45 secondes. Les rescapés se souviennent à peine que le Rostro est venu leur porter secours.

1930 L'« **Astrée** », vapeur Génois, explose le 07 Décembre en baie de Quiberon à environ deux milles dans le nord-ouest de Houat et le 29 décembre suite à une forte tempête, 30 bateaux coulent dans le port de Houat.

1930 « **l'Enchanteresse** », caboteur de 20 mètres, qui essayait d'entrer dans le golfe du Morbihan pour se protéger d'un coup de vent en 1930 a talonné sur la roche des Faucheurs. Il ne reste que quelques débris dispersés par le courant qui est très violent dans cette zone.

1935, Juin. Après le naufrage de « **L'Oiseau Bleu** » » La mer rend un cadavre.

« Le 22 mai dernier, au milieu de la tempête, le bateau sablier L'Oiseau-Bleu, en franchissant les passes de Port-Navalo, pour entrer dans le golfe du Morbihan, coulait avec ses deux hommes d'équipage, le père et le fils Le Port, d'Arradon, qui le montaient; le bateau lui-même désarmé, s'engloutissait dans les flots. Depuis, aucune nouvelle. Or, hier matin, vers 5 heures, les pêcheurs traversant la grève de Saint-Jacques en Sarzeau, trouvaient un cadavre. Ils informèrent la gendarmerie. On reconnut sans peine celui du père Le Port, que la marée venait de rejeter ; ainsi les courants l'avaient pris dans le golfe pour l'en sortir, et fait contourner la presqu'île de Rhuys en bordure de l'Océan. La famille de M. Le Port a été prévenue. D'autre part, l'épave de l'Oiseau Bleu a été repérée ».

En 1938, le « **Bourbaki** » coule près de Port-Haliguen.

1940, le 7 février, sont coulés, avec de nombreux sacs de ciment à bord, les thoniers « **Joséphine** », « **Kervin** » et « **Peau d'âne** » dans le passage de la Teignouse, dans le but d'interdire le passage des sous-marins allemands dans le Mor Braz.

1944, le « **François-Jean** », dundee de pêche de 46 mètres, a coulé à 2,5 miles au sud du phare des Grands -Cardinaux

Le non de « **Bugalet** » est le nom d'une barge LCT (Landing Craft Tank) 1350 construit en Grande Bretagne en 1942, appartenant à la marine nationale qui coula à la suite d'une explosion le 17 Décembre 1946 au nord-est de Port-Haliguen.

Une première bouée fut posée à proximité de l'épave le 7 Juin 1950 afin de signaler le danger aux navigateurs.

1945 : le « **Monique** », pinasse, a coulé à la Teignouse, vraisemblablement avant cette année-là.

1949, « **L'Erié** », cargo de 23 mètres, coule à 1 mile au sud-est du phare des Grands Cardinaux.

Dans la nuit du mardi 12 au mercredi 13 février 1957, la tempête d'ouest fait rage en baie de Quiberon. Un petit caboteur, « **Recouvrance** » appartenant à l'armement la Raison Frères de Nantes, peine à avancer dans cette furie de temps, d'autant plus qu'il est « lège ». Venant de Pont l'Abbé, après avoir fait escale à Morlaix, le «Recouvrance » se dirige vers Pornic pour charger diverses marchandises dont des sacs de farine à destination des ports Bigouden. La traversée s'est déroulée normalement jusqu'à 17 heures 30 puisque le radiotélégraphiste du bord indique qu'il se trouve par le travers de Belle Ile.

Vers 21 heures, un ouvrier maçon de Quiberon aperçoit distinctement deux fusées rouges tirées coup sur coup dans la nuit, en direction de la pointe du Conguel, mais il n'y prête pas particulièrement attention ; le lendemain matin vers 8 heures, deux pêcheurs locaux aperçoivent l'épave rouge et verte du caboteur retournée à environ 500 mètres de la côte, non loin de la pointe du Conguel, dans le Vargod.

Toujours poussée par les vagues énormes, la coque finit par venir s'échouer dans l'anse de Port Frégate, à l'emplacement actuellement occupé par l'institut de thalassothérapie.

Avez-vous remarqué à l'extrême pointe de Penvins, là où on accède au « Corps de Garde », une légère tranchée, quelque peu comblée, d'allure peu naturelle.

C'est qu'en février 1972 il a fallu tailler la roche pour faire accéder à l'îlot, quelques grosses machines afin de sauver de la destruction le « **Notre Dame du bon Voyage** », petit chalutier de Séné. Revenant d'une sortie de drague à l'huître en rivière de Pénerf, il était venu s'échouer dans la nuit du 3 au 4 février, assez haut sur la roche située au sud du « Corps de Garde », vers le « Tourc'h ». Le bateau sera déséchoué en avril 1972 seulement.

Et pour faire un doublé, en même temps le « **Sterenn Ar Mor** » venait lui aussi se « planter » sur la plage de Landrezac. Les deux bateaux furent sauvés.

1973, « **L'Eglantine** », bateau de pêche ou pilote ? de 25 mètres, a coulé à 0,5 mile au sud du phare des Grands -Cardinaux le 3 novembre.

Années 1980, le « **Moisson** », ce petit chalutier de 15 mètres a coulé à 1,5 mile au nord du passage du Béniguet.

Jeudi 8 février 2001 dans la soirée, deux petits navires de pêche ont fait naufrage au large des îles de Houat et de Groix dans le Morbihan. Une des deux épaves a été retrouvée vendredi soir, il s'agit du "**Neptunia**" un coquillier de 9,50 mètres basé à Quiberon, disparu avec deux marins à bord entre Quiberon et Houat : divers éléments de ce bateau se sont échoués à Damgan.

Aux mêmes époques, entre 1991 et 2003, le « **Moisson** », chalutier ; le « **Patrice-Thierry** », filayeur ; le « **Zayane** », chalutier ; le « **Gai- Littoral** », chalutier ; le « **Faustine San Pedro** », chaland et le « **Korrigan** », voilier ; disparaissaient aussi, au fond du Mor Bras comme le « **Monique** », petite pinasse disparue en mer, vers la Teignouse, avant 1945.

Ce jour, lundi 30 avril 2007, vers midi, alors qu'il faisait très beau -mer d'huile- « **Le Gourinis** », catamaran à moteur appartenant au Conseil Général du Morbihan et exploité par la Compagnie Morbihannaise de Navigation, talonne une roche aux "Trois-Pierres" en allant de Houat à Port Maria (Quiberon). Ses passagers sont sains et saufs mais le bateau, bien qu'ayant été remorqué par une patache, a coulé et repose au fond, proche de la Teignouse !

Lors de la tempête du 10 mars 2008, La « **Mélodie des mers** » heurte violemment le socle de l'une des deux balises latérales bâbord de la passe de Pénerf, cassée et recouverte par la marée montante. Le choc a lieu du côté bâbord, vraisemblablement au niveau de la flottaison ou de la quille antiroulis. Le navire coule en quelques minutes et un matelot disparaît. L'épave sera localisée par 8 mètres de fond.

Le 23 janvier 2013, naufrage de « **Galaad** » barge de transport, survenu en baie de Quiberon. L'accident de mer avait causé la mort des deux membres d'équipage, le patron du bord et son matelot tous deux âgés de 29 ans. Les circonstances de ce drame qui ont provoqué le chavirage de la barge sont des conditions météo difficiles, une forte houle d'ouest, la topographie des fonds sur cette route empruntée par le Galaad pour éviter le passage de la Teignouse, ainsi qu'une cargaison de 15 tonnes mal arrimée.

Le groupe d'études et de découvertes archéologiques subaquatiques du Morbihan (GEDASM) a effectué depuis de nombreuses années un certain nombre de travaux sur la recherche d'épaves dans le Mor Braz, dont celle-ci.

« Le 6 Octobre 1992, quatre plongeurs du GEDASM partent en prospection dans la baie de Kerjouano. Errant sur le fond de maerl, ils aperçoivent au travers d'une nuée de plancton, un long tumulus d'ardoises. Cet imposant chargement, posé sur le sable coquillé, tente de cacher quelques planches de bois et des moignons de membrures.

L'épave est aussitôt enregistrée auprès des affaires maritimes de Vannes. Le dépouillement des archives départementales permet de retrouver la trace du naufrage d'un caboteur bordelais, chargé d'ardoises, au même lieu. Le navire s'appellerait probablement le "Florissant de Roquedeteau" perdu le 2 février 1769.

Mais cette hypothèse s'est effondrée lors de la découverte en 1995, d'une pièce de deux sols dont la frappe n'a débuté qu'en 1791. L'étude dendrochronologique a apporté la certitude que les bois de construction, originaires du Morbihan, avaient été coupés entre 1810 et 1821. Une pièce d'écubier retrouvée en 1997 très caractéristique des constructions faites par le chantier Le Fol de Vannes, identifie cette épave comme étant un chasse-marée du milieu du 19^{ème} siècle ».

Et simple rappel, 90 bateaux d'Arzon ont naufragé entre 1818 et 1897, essentiellement le long des côtes d'Europe, aussi bien en Atlantique qu'en Méditerranée. Outre ces navires qui depuis des siècles ont touché le fond du Mor Braz, il existe une autre catégorie de « naufragés », ce sont tous les avions de la seconde guerre qui revenant de St Nazaire, de La Palice ou d'autres sites bombardés, furent abattus au large des côtes, entre Vilaine et Quiberon, un grand nombre y séjourne toujours au fond.