

LE MOR BRAZ VASTE CIMETIÈRE DE MARINS ET DE NAVIRES

Au large des côtes de Rhuys, de Houat, d'Hoëdic et de Piriac, à quelques encablures des plages, dans la baie de Quiberon et dans celle de Vilaine, des naufrages et des drames en mer se sont succédés depuis 7000 ans, temps depuis lequel le Mor Braz existe.

Ce sont des centaines d'embarcations et des milliers de marins qui y ont fait « leur trou ».

Et Voltaire coula à pic !

Notre célèbre philosophe n'a sans doute jamais mis les pieds dans l'eau du Mor Braz mais il donna son nom à un beau cuirassé d'escadre qui, bâti à la Seyne Sur Mer en 1906, y fut mis à l'eau en mai 1911.

Ce bateau de 147 mètres, portant 4 canons de 305 mm, 12 de 240 et 2 tubes lance-torpilles, était armé par un équipage de 920 hommes.

Le 18 octobre 1918, il reçoit deux torpilles lancées par le sous-marin UB 48 (Wolfgang Steinbauer) dans le canal de Cervi. Endommagé, il rejoint Milo et il est réparé à Bizerte.

Le 23 septembre 1921, ce bateau est affecté à la division d'Orient, puis en 1927, il servira de navire école à Brest.

Le 27 mai 1938, le « Voltaire », à l'occasion de grandes manœuvres de débarquement qui ont lieu dans la baie de Suscinio, est échoué sur le plateau de la Recherche pour servir de cible aux exercices de tir de la marine et de l'aéronavale. Il y eut deux conséquences nuisibles à ces tirs au canon, l'échouage sur la plage de Penvins de nombreux marsouins tués par les obus et l'odeur de leur décomposition qui empestait les alentours.

Sitôt coulé et en l'absence de surveillance, le bateau fut pillé par les pêcheurs de la presqu'île, car tout y avait été abandonné, réserves de vivre, vêtements, lits, meubles, métaux et matériaux divers.

Pendant la guerre, malgré la présence des allemands le long du littoral et des mines, les marins locaux (Landrezac et Penvins) prenaient des risques importants pour continuer à aller sur l'épave chercher du matériel. Gros risques pour des gains moyens.

Fortement abimée en juin 1940 par l'aviation allemande qui la prit pour cible, sans doute les aviateurs l'avaient ils confondu avec le « Jean Bart » qui avait réussi à quitter St Nazaire, l'épave du Voltaire sera, en décembre 1949, vendue 22 millions à la société italienne « Mario Serra » qui fonda pour l'occasion la société Voltaire.

A l'heure actuelle l'épave est complètement disloquée et ne dépasse pas du fond de plus d'un mètre.

Des souvenirs du « Voltaire » traînent toujours au fond de l'eau avec, paraît-il, encore pas mal de munitions.

Cimetière marin

Du passage de la Teignouse au plateau du Four, de la baie de Quiberon à l'estuaire de la Vilaine, face à la presqu'île de Rhuys, nombre de navires ont fait naufrage dans le « Mor Braz ». Nombre de marins ont péri dans ses eaux et si les corps de beaucoup d'entre eux se sont échoués sur les plages de Rhuys, d'autres gisent toujours au large des côtes de la presqu'île. Sont-ils issus des premiers bateaux néolithiques, de quelques embarcations Vénètes ou du Moyen-Age, des vaisseaux du Roi lors de la bataille des Cardinaux, ou de tous ces navires et embarcations qui jusqu'à maintenant ont connu un triste destin en disparaissant à tout jamais ? Quelque fut l'origine des naufrages, ce ne furent que des drames humains.

Tel ce témoignage ;

« Ils virent le dit bâtiment à l'ancre lequel avait sa chaloupe le long du bord où il leur parût des personnes de l'équipage qui s'y embarquaient avec quelques hardes qu'ils jetaient au devant d'eux et lorsque les dites personnes au nombre de sept à huit autant qu'ils les purent distinguer furent embarquées dans la dite chaloupe ils se mirent en devoir de déborder de derrière le bâtiment pour se rendre à terre et dans l'instant la force du vent et les houles de mer firent rompre le câble du dit bâtiment qui jeta le dit bâtiment en travers de la houle et abîma la dite chaloupe et tous ceux qui y étaient embarqués ; que le bâtiment fut jeté dans l'instant sur des

roches à deux portées de fusil de terre, qu'ils y virent encore lors deux personnes qui s'y tinrent jusqu'à ce que le dit bâtiment fut entièrement brisé».

Naufrage du Catherine, 9 décembre 1721, (Archives départementales du Morbihan)

« À ce drame soudain, qu'est le naufrage...le fracas d'une coque contre une roche, correspond un « temps du naufrage » bien plus étendu et qui rassemble trois types d'acteurs sur une même scène. C'est tout d'abord l'équipage, premier acteur et premier témoin de l'événement et pour lequel la mécanique implacable conduisant à la perte s'est mise en place plusieurs heures voire plusieurs jours avant le dénouement final.

Ce sont ensuite les populations du littoral, témoins de l'événement et acteurs du sauvetage ou du pillage des biens et des personnes (les deux aspects ne sont pas contradictoires).

C'est enfin le temps du droit, de l'application par les officiers des sièges particuliers d'Amirauté des dispositions de l'Ordonnance de la Marine de 1681 relatives aux naufrages, bris et échouements.

Selon Alain Cabantous, 58,4 % des naufrages ont lieu entre novembre et février pour l'amirauté de Cornouaille¹. C'est là une des périodes clés pour le transport des productions agricoles. Le naufrage se produit également dans une phase de navigation bien précise. Sur l'ensemble des naufrages répertoriés, plus de 80 % des accidents ont lieu dans le sens d'une navigation sud/nord. Ce fort pourcentage s'explique par l'impossibilité pour les navires remontant cette partie de la Bretagne de gagner le large en cas de mauvais temps du fait même du régime des vents orienté principalement à l'ouest.

Pour près de 70 % des navires, le drame se déroule durant la nuit. Cette dernière agit comme un facteur de risque supplémentaire pour des bâtiments navigant aux abords d'une côte plongée dans l'obscurité et que nul phare ou nul feu trompeur ne vient signaler. Si on devait segmenter la période nocturne en phases, il faudrait évoquer le « petit matin », où très fréquemment, au terme d'une nuit passée à lutter contre le mauvais temps, les équipages à bout de force font naufrage. Les cadavres des marins naufragés étant, après examen par l'amirauté, enterrés dans le cimetière le plus proche s'il s'agit de catholiques romains, à même la grève dans le cas contraire.

Sylvain Coindet, « Le temps du naufrage, 1720, 1790 ».

A ces drames vient s'ajouter, en ces époques anciennes, la dimension prédatrice au travers du pillage des épaves. Pillages de masse et pillages limités se conjuguent de façon inégale, mais en presque-île, pas de naufrageurs ni, comme la légende le dit, pas de lampes attachées aux cornes des vaches pour attirer le navire, juste une attention soutenue à tout ce qui arrive par la mer ; seulement quelques ramasseurs de ce qui traîne sur l'estran !!

Le long des littoraux de Rhuys, la mer apportait régulièrement son lot d'objets vite ramassés, cachés, revendus ou utilisés par des populations pauvres qui trouvaient là un complément nécessaire en dépit des efforts de l'Amirauté pour en limiter les effets.

Plusieurs maisons de Penvins et d'autres villages de Rhuys ont longtemps abrité quelques coffres bien remplis. Ne parlait-on pas entre les deux guerres, d'un chargement de bonnes bouteilles, qui échouées entre Landrezac et Penvins, en provenance d'un bateau anglais naufragé, firent le bonheur des veillées locales. Rappelons aussi le « pillage » du Voltaire et des quantités d'objets rejetés par le « France », naufragé à la Teignouse, qui, grâce aux courants, vinrent s'échouer le long des côtes de Rhuys.

Sauvetage dans le Mor Braz

Hors ces naufrages, le Mor Braz fut et reste le témoin de sauvetages réalisés par les divers corps de sauveteurs qui s'y sont succédés, tel celui qui le 26 octobre 1928, relate l'assistance porté au canot de pêche d'Hoëdic, le "Marie-Joseph". (2 hommes et 1 navire sauvés).

Ile de Hoëdic (Morbihan).

Le vendredi 26 octobre 1928, dans la matinée, deux canots de pêche de l'île de Hoëdic revenaient de Quiberon, où ils s'étaient rendus la veille. Le temps, aux premières lueurs du jour était plutôt incertain, mais les deux

¹ idem pour l'ensemble des autres amirautés de Bretagne.

embarcations comptaient bien rallier leur port d'attache avant toute complication. Subitement, vers 8 heures, le vent fraîchit du sud d'une façon inquiétante. Le sémaphore aperçut entre Houat et Hoëdic les deux canots qui, après avoir pris des ris, essayaient de gagner la terre au plus vite. Ils avaient tout contre eux : le vent, la grosse mer et le courant de flot. Entre 11 heures et midi, on commença à s'inquiéter de les voir lutter sans gain appréciable contre les éléments. A 12 heures précises, le sémaphore qui les observait de près, vit tout à coup l'un d'eux, le « Marie-Joseph », sans voiles. Les avait-il amenées? Etaient-elles déchirées ? Toujours est-il que l'on considéra dès lors ce canot comme étant en perdition. L'alerte fut donnée en toute hâte. Dix minutes après, le canot de sauvetage de Hoëdic était à l'eau, et se portait à l'aviron pour commencer, à la voile ensuite, au secours du canot en danger, Celui-ci était monté par deux hommes, dont le patron, Louis-Athanase Blanchet, père de six enfants en bas âge, et canotier du bateau de sauvetage. La mer était très grosse, le vent soufflait avec une violence extrême. Le canot de sauvetage rejoignit le « Marie-Joseph » vers 12 h. 45, il était à demi submergé. Ses deux hommes étaient uniquement préoccupés de vider au plus vite l'eau qui embarquait sans cesse. Le patron ne voulut pas abandonner son canot, qui est son unique gagne-pain, Le canot de sauvetage se mit par suite en devoir de le protéger. Amenant sa voile, et mettant quatre avirons à l'eau pour régler sa marche, il se plaça immédiatement derrière le « Marie-Joseph », au vent à lui, pour recevoir les premiers chocs des rafales et des lames. Les deux canots se maintenant dans cette position, et fuyant vent arrière, arrivèrent vers 15 heures au petit port de Saint-Jacques, en Sarzeau. L'entrée en fut très pénible, du moins pour le bateau naufragé, car le ressac y était très violent. Après avoir passé la nuit à Sarzeau, les équipages des deux canots quittèrent Saint-Jacques à 13 heures et rentrèrent ensemble à Hoëdic vers 16 heures. Comme l'état de la mer ne permettait pas de remettre le canot de sauvetage dans son abri, il a été conduit au Port-la-Croix; et solidement mouillé et amarré en attendant qu'il puisse être rentré.

Le canot de sauvetage Ernest-Ernestine s'est bien comporté sous un vent d'une violence peu commune et sur une mer démontée.

Le Secrétaire du Comité de Sauvetage de Hoëdic, Abbé Portugal.

Et, autre exemple, en 1896 ; les « Hospitaliers Sauveteurs Bretons », basés à Port-Navalo, avec leur baleinière de sauvetage le « St Gildas de Rhuys » sauvèrent l'équipage de l'« Alexis Biet » naufragé à Meaban.

Un autre sauvetage, loin en Méditerranée, l'histoire du matelot Denis (de Sarzeau) et du « Tourny »

« On se souvient que le trois-mâts « Tourny » de Marseille, ayant été abandonné par tout son équipage, seul le matelot Denis, de Sarzeau, refusa de quitter le bord. M. Dor, armateur, ayant donné à Denis, pour le sauvetage du Tourny, une somme de 850 francs, en prétextant que l'état d'ivresse dans lequel le matelot se trouvait au moment de l'abandon du voilier réduisait singulièrement son héroïsme. Denis réclama à son armateur, devant le tribunal de Marseille, une somme de dix mille francs à titre de dommages-intérêts. Dans son audience d'hier, le tribunal a rendu son jugement, dont voici les principaux attendus : Attendu que, s'il n'est pas démontré que Denis, en restant, ait sauvé le navire, il n'en est pas moins constant que sa présence abord a empêché le « Tourny » d'être considéré comme une épave, donnant droit à celui qui la trouve au tiers de la valeur du navire et de la cargaison. Attendu que, par suite de la présence de Denis à bord, le capitaine du navire anglais qui a fait la remorque dans le port d'Alger n'a pu bénéficier de l'article 27 de l'ordonnance de 1681 et n'a pu exiger que des frais de remorque représentant une somme bien inférieure au tiers de la valeur de ce navire. Attendu qu'en restant à bord, Denis a donc rendu un service sérieux à son armateur, dont la rémunération comporte une somme supérieure à celle qu'il lui a été versée ; Par ces motifs: Condamne Dor à payer à Denis, comme rémunération du service rendu, la somme de 3.000 fr. avec intérêts de droit et dépens, sur laquelle somme sera imputée celle de 850 fr déjà versée». Ouest-Eclair 14 juin 1902

Les phares et balises du Mor Braz en Rhuys.

La Presqu'île, territoire plus maritime que terrestre, ou du moins autant, possède un patrimoine littoral, assez exceptionnel, pour un peu qu'on y fasse attention, qu'on sache l'observer, le préserver, et le faire connaître. Du menhir à moitié englouti, aux défenses côtières, en passant par les cales, marais salants, balisages divers, vestiges visibles à basse-mer sur l'estran, moulins à marées, digues, etc...C'est là tout un pan de notre histoire qu'il s'agit de préserver, y compris le blockhaus de la seconde guerre mondiale. Le balisage en est un des éléments...

C'est par la loi du 15 septembre 1792, que le ministère de la Marine fut chargé de la « *surveillance des phares, amers, bouées et balises* », et ce fut le décret du 7 mars 1806 qui marqua véritablement la naissance du service public, avec comme responsable Augustin Fresnel.

Afin d'aider les marins et d'éviter les naufrages, les côtes de Rhuys, comme toutes celles de France se couvrirent de divers ouvrages durant tout le 19^{ème} siècle ; continuant en cela les travaux déjà réalisés avant la Révolution, mais en trop petit nombre.

Sans remonter au phare d'Alexandrie, peut-être des « feux » existaient-ils le long du littoral à l'approche des ports afin de faciliter leur approche. L'entrée du Golfe devait présenter par l'importance de ce que représentaient celui-ci et ses ports, dont Vannes, un intérêt majeur. L'existence du « Grand Routtier et Piletage » de Pierre Garcie de Ferrande de 1542, traitant les approches de l'entrée du Golfe, n'en est-il pas la meilleure preuve ?

Parfois même, cela s'accompagnait de quelques fortifications afin de dissuader l'éventuel ennemi d'agresser notre littoral. Quatre forts protégeaient Arzon, un sur Meaban, un autre au Petit mont et deux à Port Navalo (pointe d'Er Flammen). Une batterie existait à Penvins, une autre à St Jacques., et un petit fort fut établi à Beg Lan.

Sans doute aussi quelques tours de guet jalonnaient également les côtes comme la « Tour des Anglais » à Pénerf qui en est le plus bel exemple et vestige encore bien visible ? D'autres devaient exister sur les hauts points du littoral de Rhuys comme cela est encore visible à Houat, par exemple.

De façon plus pacifique, cette protection des navires et marins passa par l'édification de phares et sémaphores le long du littoral.

En 1636, Dubuisson-Aubenay visitant la région écrivait ceci : « *Une mote ou butte naturelle, dite le Grand Mont, aussi sur le bord de la mer pour y mettre fanal ou fougou d'adresse sur mer et de signal ainsi qu'en autre plus en avant dans la terre, ver le Port-Navalo, dit le Petit Mont...Sur le Grand Mont, on voulait établir un fougou, pour signal à toutes la côte...et au dessous d'une autre pointe (le Petit mont) où il y a une motte à fougou*».

En presqu'île un petit phare fut construit entre 1837 et 1841 sur la pointe de Port Navalo et non au Petit Mont comme la commission nautique l'avait indiqué en 1834.

Divers travaux d'amélioration s'y succédèrent comme la construction d'un logement pour le gardien (1834-1842) et l'installation d'un nouveau fanal (1891-1895). Une nouvelle tour (le grand phare) fut érigée entre 1893 et 1895 et la modification de l'éclairage fut faite entre 1924 et 1930.

Le balisage des côtes suivit, le long du littoral de Rhuys, vers la Vilaine. Ce fut d'abord la réparation de la tour servant d'amer pour le balisage des passes et du port de Pénerf (1821-1928), puis la reconstruction de la tourelle du Borénis (1884-1886) et vers l'entrée du Golfe, le sauvetage de la bouée de la Basse du Grand-Mont (1902). Ultérieurement se réalisèrent l'installation de deux balises à Roc-Beniguet et à Beg-Lan et l'amélioration de son chenal (1910-1920), puis l'installation d'une balise sur le rocher de Vauguéran en Baie de Suscinio entre 1930 et 1932.

Des abris sont aménagés comme à St Gildas, où est construit un port-abri (1894-1898).

A Bénance, (1845-1854), c'est le projet de la construction d'une chaussée de débarquement qui voit le jour tandis qu'à St Jacques, est élaboré le projet de création d'un port-refuge (1860-1881). La construction et l'aménagement du môle et du chemin d'accès au port sera fait entre 1881 et 1931 et le déroctage entre 1894 et 1895. Puis de nouveaux travaux seront réalisés par le prolongement de la jetée et le déroctage d'un plateau rocheux (1923-1924).

Au Logeo, c'est la construction et l'aménagement des infrastructures de débarquement qui sont faits (1866-1923). Succéderont la construction et le prolongement d'une chaussée de débarquement (1870-1891) et l'approfondissement du chenal d'accès à la chaussée (1884-1891). La cale sera achevée en 1920.

A Port-Navalo, suite à l'existence d'une cale (visible sur le cadastre napoléonien en 1827), divers travaux se succédèrent entre 1831 et 1836. Un projet de construction d'un brise-lames est réalisé entre 1846 et 1881, puis ce sera la réalisation d'un môle (la grande cale) avec cale de débarquement (1888-1892) et son prolongement qui sera fait entre 1893 et 1896.

C'est aussi l'époque de la construction du sémaphore à la pointe du Grand-Mont en 1887, désormais devenu une résidence secondaire. Tous ces travaux réalisés à l'époque pour aider pêcheurs et caboteurs à naviguer et à éviter les naufrages, sont désormais et exclusivement, vu l'évolution de la technique, pratiquement destinés à n'être plus qu'au service de la plaisance.