

LE MOR BRAZ AUX 17^{ème} ET 18^{ème} SIECLES

Débutons par une chanson avec les gars d'Arzon en mer du Nord.

Histoire déjà mille fois racontée, celle des 42 gars d'Arzon qui, marins sur les navires du roi, faisant bataille en 1673, en revinrent tous vivants et qui, pour cela, rédigèrent et chantèrent un cantique. C'était pendant la guerre de Dévolution qui opposait d'un côté la France alliée de l'Angleterre à la Hollande.

Déjà en juin 1672, la flotte franco-anglaise s'était affrontée à Solebay avec celle des hollandais dirigée par Ruyter.

Un an plus tard, jour pour jour, la flotte britannique composée de 54 vaisseaux accompagnés de 8 frégates et 24 brûlots, associée à l'armada français qui alignait 27 vaisseaux, 3 frégates et 10 brûlots ; soit 135 bateaux au total, se heurta à la flotte hollandaise (52 vaisseaux et autant de bâtiments légers) commandée par ce même amiral de Ruyter.

Mauvais temps en mer du Nord, ce jour-là, mercredi 7 juin 1673. La bataille qui avait débuté à une heure de l'après-midi s'acheva à la nuit tombante devant Schooneveldt, près d'Ostende. A bord du « Foudroyant » vaisseau de 3^{ème} ligne se trouvaient nos 42 arzonais levés de force. A la fin de la bataille ce vaisseau déplorait la perte de 29 tués et 31 blessés dont, aucun arzonais.

Le bilan total pour la France fut de 218 tués, autant de blessés et un bateau détruit. Les anglais et hollandais perdirent chacun quatre bateaux, et ce fut tout.

Bataille sans vrai vainqueur, même si les hollandais proclamèrent l'être, vu les enjeux du conflit.

Cantique de la bataille de Schooneveldt, 1673.

Santèz Anna béniguet,
Santèz Anna béniguet,
Dré hou vertu ha puissance
Hui e houès hun dihuennet
Doh er marhue ha peb offrance.

Sainte Anna bénie,
Sainte Anna bénie,
Par vos vertus et votre puissance
Vous savez nous défendre
De la mort et de tout mal.

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | Nous sommes venus à votre maison bénie
Pour vous remercier.
Vous savez nous préserver
Dans le danger du combat. | 2 | Les Arzonais en bande
Sont allés à l'armée ;
Environ quarante
Sous le commandement du Roi. |
| 3 | Notre confiance et notre secours,
Nous avons été cinq cents ou presque
Dans ce lieu-ci à la Pentecôte,
Pour vous supplier de nous secourir | 4 | Nous sommes allés dans la Manche,
Par ordre de celui qui commande,
Pour un combat de revanche
Contre les vaisseaux de Hollande |
| 5 | Les coups de canon vinrent à nous
Aussi abondants que la grêle.
Sûrement, jamais nous ne fûmes
En plus grand danger. | 6 | Si prestes vinrent les coups
De chaque côté des navires,
Qu'ils brisèrent nos voiles,
Nos cordages et nos mâts. |
| 7 | Le miracle est assurément
Qu'il n'y eut personne d'Arzon
De tous ceux qui furent blessés
Par arquebuse ou canon. | 8 | Près d'eux (les Arzonais) étaient blessés
Et tués des gens de tous côtés
Sans qu'ils soient eux (les Arzonais) atteints,
Grâce à votre intercession et à vos vertus. |

- 9 Ici était un pauvre homme
La tête arrachée d'un coup de canon,
Au point que se répandit sa cervelle
Contre la face d'un homme d'Arzon
- 10 Il n'est personne qui ne sache vraiment
Une proche obligation
Et n'était lieu de vous remercier
Avec une vraie dévotion.
- 11 Nous vous prions de bon cœur,
Sainte Anne bénie,
De nous garder en bon état
Dans le temps à venir.

Les guerres du roi ont amené durant cette guerre de Dévolution près de 285 habitants de la presqu'île à embarquer sur les vaisseaux, 88 de Sarzeau, 166 pour Arzon et 31 pour St Gildas. Si cette bataille navale fut fêtée en presqu'île, il en ira tout autrement pour celle, dite des « Cardinaux », nommée aussi, celle de « Monsieur de Conflans ». Et peu après, une autre guerre, celle de l'indépendance des USA, vit 19 marins de St Gildas périr au large entre 1776 et 1782, dont Pierre Allanio, Louis Le Guezec, François et Louis Le Corre de la Saline, François Mahéas, Pierre Le Pavec, Jacques Stéphany du Net...

Tempête sur Hoëdic

Pendant la guerre de Sept Ans, qui dura de 1756 à 1763, l'idée du roi de France était de faire effectuer un débarquement sur les côtes ennemies (anglaises) par sa marine. Le port de Brest fut donc désigné comme étant celui du rassemblement d'une flotte assez importante qui devait embarquer les militaires français. Pour cela, une autre armada de protection, constituée de vaisseaux armés, devait être constitué. C'était le rôle de l'escadre de Conflans.

A cet effet, et afin de rejoindre Brest, une partie de la marine française s'était déjà regroupée dans le Golfe du Morbihan si on en croit le témoignage de Vincent Pocard, habitant de Vannes, en date du 10 septembre 1759.

« La flotte de transports, qui a été rassemblée à Nantes pour l'expédition qu'on prépare, a réussi à échapper aux Anglais, et est entrée hier dans le Morbihan, où elle est en sûreté à l'abri de notre goulet. Je suis allé ce matin à Arradon, d'où on l'aperçoit en bon ordre sous l'île aux Moines. C'est un but de promenade pour les vannetais ».

Dès août 1759, 25 navires en provenance de Bordeaux étaient entrés dans le Golfe, et ce n'était pas moins de plusieurs milliers de soldats qui se préparaient à embarquer sur 76 bâtiments de transport afin d'envahir l'Angleterre.

Et cet autre témoignage de Vincent Pocard du 16 novembre 1759...

« Le duc d'Aiguillon est parti pour Port-Navalo, afin d'y attendre la flotte principale partie de Brest au nombre de dix vaisseaux sous les ordres du maréchal de Conflans, qui doit venir prendre les transports du Morbihan ».

Les anglais surveillant de près ces préparatifs rodaient le long des côtes de Rhuys. Le 20 septembre, cinq vaisseaux anglais et sept frégates mouillent entre le Grand Mont et le Petit-Mont et débarquent des hommes et du matériel sur Méaban.

La triste journée du comte Hubert de Conflans-Brienne, vice-Amiral de France.

C'est ainsi qu'on appela le désastre naval du 21 novembre 1759, qui marqua la fin de la marine de Louis XV et ses espoirs de débarquement.

Dans le nord-est d'Hoëdic, 7 des 20 navires français, dont le « Thésée¹ », qui venaient de Brest sont détruits par les 25 vaisseaux Anglais de l'amiral Hawkes, et des « centaines » de marins, soldats et garde-côtes morts, apportés par les flots durant les jours suivants et jusqu'à un mois après, furent, à la demande Jean-Vincent Touzée de Grand'Isle recteur de Sarzeau de 1746 à 1785, par autorisation spéciale de l'amirauté et de l'évêque de Vannes, enterrés dans la grande dune de Penvins², puisque le cimetière de Sarzeau n'était, disent ces témoignages, pas assez grands pour les accueillir tous.

Le nombre exact de marins concernés par cette sépulture dans les dunes n'est pas connu, les témoignages donnent un « très grand nombre », mais d'autres documents parlent d'une dizaine... Cette guerre dite de « Sept Ans » fit perdre à la France, outre sa marine, le Canada et l'Inde et quelques autres territoires outre-mer.

Cette bataille, se déroulant par une forte tempête d'ouest dans l'Est, Nord-Est d'Hoëdic, vit les vaisseaux français, le « Magnifique³ » (74 canons, 650 hommes), le « Héros » (74 canons, 650 hommes), le « Juste » (70 canons 630 hommes), subir rapidement d'importants dégâts ; comme le « Formidable » (80 canons, 800 hommes) qui tentant de ralentir la flotte anglaise, perdit 200 de ses hommes rapidement tués et ses mâts fracassés.

« Nombreux décès et les blessés du « Formidable » sont à l'hôpital de Saint Nicolas. On a par eux beaucoup de détails sur le combat. C'est ce vaisseau qui s'est le plus battu et qui a le plus souffert ; il a essuyé le feu d'au moins douze vaisseaux ennemis, et pendant deux heures de temps, en a eu toujours deux par son travers, un à tribord, l'autre à bâbord. Aussi fut-il criblé de boulets, son mât d'artimon abattu, ses haubans, ses manœuvres et ses voiles hachées; les deux commandants, les deux frères Saint-André tués, l'un coupé en deux par un boulet, l'autre la tête emportée; sept garde-marines tués et près de six cents hommes hors de combat, en sorte que l'on peut dire que lorsqu'il s'est rendu, la lutte finissait faute de combattants. Les blessures étaient horribles, et la nuit arrivant, ce fut le théâtre de scènes épouvantables ». Vincent Pocard

L'« Orient » (80 canons et 750 hommes) et le « Bizarre » (64 canons et 450 hommes) tentèrent aussi de ralentir l'escadre anglaise, avec grand courage mais sans grand succès. Le « Thésée », vaisseau de 2^{ème} rang construit à Brest en 1757, jaugeant 1500 tonneaux, aux dimensions suivantes : 164 pieds par 44 et 22 de tirant d'eau ; armé de 74 canons et par 650 hommes, qui était aux prises avec l'anglais « Torbay » (70 canons, 700 hommes), embarqua de l'eau sur un virement et coula avec tout son équipage. Seuls quelques survivants, 22 hommes, seront sauvés par le « Torbay ».

« Quel affreux spectacle Monsieur, que celui du Thésée abîmé en un clin d'œil ! Quelle perte que M. de Kersaint qui commandait ce vaisseau et qui, pendant toute sa vie, s'est distingué par des services continuels, par les actions les plus brillantes et par un grand nombre de blessures honorables. Il ne me paraît pas possible qu'il se soit sauvé un seul officier ni un seul homme de l'équipage de ce vaisseau... »

Extrait du rapport de M. de Conflans au Duc de Choiseul.

¹ Les épaves du « Thésée » et du « Superbe » sont toujours au large de nos côtes, à égale distance de Hoëdic et de Penvins. Le « Thésée » a été retrouvé par 20 mètres de fond au Nord Est de l'Artimon, sous la vase, ce qui permet de croire en une excellente conservation. « L'Inflexible » (64 canons, 450 hommes) aurait été coulé vers Arzal.

² L'endroit exact reste à ce jour inconnu.

³ Etabli sur des plans de 1740, le « 74 canons » est le bateau standard de la marine française, c'était un excellent navire de guerre, construit en grande série au cours du 18^{ème} siècle. Pas moins de 2500 arbres étaient nécessaires à sa construction.

Le « Superbe » (70 canons, 630 hommes) voulant tirer avec les canons de ses batteries basses vit aussi l'eau s'y engouffrer. Il coula avec 630 hommes à bord dont 100 garde-côtes tous issus de Pont-Croix, de simples paysans embarqués.

Conflans, sur le « Soleil Royal », vaisseau de premier rang de 59,44 m de long, qui possédait 80 canons, et était armé par 1042 hommes, s'approchant de trop près des hauts fonds de Rhuys, les évita et virant de bord et alla vers La Turballe pour le lendemain, échouer son bateau près du Croisic. Vers 16h30, fin de la bataille qui avait débuté vers 14h30. Plusieurs navires français s'enfuirent vers Rochefort, onze autres entrèrent en Vilaine, le « Glorieux⁴ » et le « Robuste », 74 canons chacun ; l' « Inflexible », l' « Eveillé » », le « Sphinx », le « Dragon », le « Brillant », 64 canons chacun ; les frégates « Vestale » et « Aigrette » de 30 canons ; les corvettes « Calypso » et « Prince Noir » de 16 et 6 canons. Quelques-uns ne purent en sortir que deux ans après, à la signature de la paix.

La tactique anglaise fut simple, les vaisseaux français formant une ligne qui se dirigeait vers la Vilaine, l'escadre anglaise les rattrapa, et allant plus vite les doublèrent et cernant la ligne française... canonna au maximum...

Cette bataille dut faire grand bruit, puisqu'on entendit jusqu'à Vannes le grondement des canons. Le bourgeois de Vannes, Vincent Pocard relate cette journée du mercredi 21 novembre en ces termes :

« On a entendu le canon toute l'après-midi à partir de trois heures malgré un vent de nord-est qui ne porte pas sur nous, et a viré à l'ouest d'où il soufflait une tempête ce matin. Notre flotte doit se battre avec celle des Anglais. On attend anxieusement des nouvelles. Du haut de la tour du collège, on apercevait une épaisse fumée au large, mais sans pouvoir discerner les péripéties de la lutte. A partir de cinq heures le silence s'est fait lugubre et navrant. Que nous réserve la nuit ?

La nuit dernière a été très obscure et la mer démontée. Ce matin, dès le point du jour, toute la ville était aux nouvelles. Les guetteurs aperçoivent des voiles au large, mais on ne se bat plus et le nombre en est très restreint par rapport à celui d'hier.

10 heures - Des gens arrivés de Saint-Gildas et de Pénerf disent que le combat qui s'est livré hier sur une vaste distance entre les Cardinaux et l'île Dumet a été désastreux pour nous. Notre flotte a été complètement dispersée.

Plusieurs vaisseaux ont été coulés, et les autres n'ont été sauvés qu'en se réfugiant dans la Vilaine, ou en se dirigeant à la faveur de la nuit sur le sud. Les Anglais ont subi aussi beaucoup de pertes, mais ce n'est rien comparativement à notre désastre, et la mer leur appartient désormais devant nous. Un grand nombre de cadavres arrivent à la côte ».

Bilan très lourd : 2500 morts et 7 navires détruits côté français ; 300 morts et 2 vaisseaux perdus côté anglais, l' « Essex » et le « Résolution ». Cette bataille concerna près de 27 000 hommes presque à égalité entre français et anglais. Du côté français, on comptait selon les registres de marine, 2735 « garde-côtes » embarqués, 1715 soldats et 7090 matelots. 24% des équipages français étaient constitués de paysans normands et essentiellement de bretons. Les pertes globales représentèrent 10% du total.

Puis des négociations s'en suivirent.

Les anglais ne voulant pas garder à leurs bords les prisonniers français afin de mieux surveiller les côtes du Mor Braz, acceptèrent rapidement de les libérer.

« On pourra aussi sourire quant aux négociations⁵ qui seront menées par le duc d'Aiguillon et l'amiral Hawke pour des échanges de prisonniers. Après beaucoup de politesses et d'envois de présents, elles commenceront à l'initiative des anglais, et leur délégation abordera à Pénerf du 23 à fin

⁴ C'est sur ce bateau, le « Glorieux », que servaient les 140 « Garde-Côte » provenant de la région allant de Vannes à la Roche-Bernard, dont plusieurs de Rhuys.

⁵ Le 6 février 1759 avait été signé entre la France et le Royaume-Uni la convention, dite « Cartel de l'Ecluse », qui précisait les modalités d'échange, en temps de guerre, des prisonniers, malades et blessés.

novembre (le navire amiral mouillant à un mille au large) pour la restitution des prisonniers du Formidable, entre autres, dont 114 blessés entreront aux hôpitaux de Vannes avant la fin du mois. Le canon tonnera encore en embouchure de Vilaine pour protéger les réfugiés, et au Croisic jusqu'à mi-décembre, ponctuant les aléas politiques de ces tractations... »

Le combat des Cardinaux de Pierre de la Condamine.

Le témoignage ci-dessous de Vincent Pocard, en date du 30 avril 1760, ainsi que les autres le suivant, informent sur le blocage du littoral du Croisic à Quiberon par les anglais durant tout le conflit, mais aussi de la hardiesse des marins français qui réussirent à lui échapper en ramenant à Brest ou autre port quelques unités de la marine royale

« Malgré le blocus de la flotte anglaise entre Le Croisic et Quiberon, nos chasse-marées parviennent à passer entre les mailles et plusieurs d'entre eux qui avaient pourtant été canonnés dans les parages de l'île Dumet, sont entrés ces jours derniers dans le Morbihan, où ils sont désormais à l'abri ; mais les vaisseaux enfermés dans la Vilaine ne peuvent toujours pas sortir »

18 janvier 1761.

« On assure que le 6 janvier, Monsieur le chevalier de Vernon a réussi à faire sortir de la Vilaine deux des vaisseaux, le « Dragon » commandé par lui, le « Brillant » par le comte d'Hector, et une des corvettes, la « Calypso » par Monsieur Desforges-Maillard. Ils y étaient bloqués depuis plus d'un an. On dit qu'il a réussi à échapper à la croisière anglaise et qu'avant-hier les trois navires ont mouillé en rade de Brest. On dit aussi que Monsieur du Chaffault a fait sortir deux frégates le lendemain, mais on n'en a pas de nouvelles ».

Novembre 1761.

« Le chevalier de Ternay et le comte d'Hector étant revenus dans la Vilaine pour continuer le sauvetage des vaisseaux bloqués en ont encore ramené deux à Brest, le « Robuste » et l'« Eveillé » après être passé par la Corogne.

Avril, Mai 1762.

« Encore deux vaisseaux, « Le Glorieux et Le Sphinx », que le Comte d'Hector enlève de Vilaine et ramène à Brest à la barbe des Anglais

Pour la population de Rhuys, le combat d'Hoëdic eut d'importantes conséquences. La présence de plusieurs navires français, réfugiés dans la Vilaine au niveau de la baie de « Vieille Roche », fit que les anglais entreprirent de les y bloquer afin qu'ils ne puissent rejoindre ni Rochefort, ni Brest ou Lorient.

A cet effet durant presque trois ans, de nombreux vaisseaux britanniques bien visibles des populations locales et des officiers français qui surveillaient le moindre de leurs mouvements, stationnèrent entre Dumet et St Gildas, parfois devant Pénerf, le long et tout proche des côtes et des plages de Sarzeau.

Ainsi le 18 décembre 1759, huit vaisseaux anglais sont au mouillage devant St Gildas et huit autres entre Pénerf et St Gildas, devant Penvins et St Jacques.

En février 1760, ce sont 12 vaisseaux et quatre frégates britanniques qui surveillent l'entrée de la Vilaine en naviguant entre Dumet, Pénerf et l'entrée de la rivière. Le 27 mars ce sont vingt gros vaisseaux ennemis qui stationnent entre les parages de la Vilaine et Quiberon et le 4 juin de cette même année, ce sont seize navires anglais qui bloquent la Vilaine. L'île Dumet, prise le 4 septembre, servira d'appui aux anglais qui y installent une petite garnison.

De son côté, sur l'îlot de Meaban, situé à l'entrée du Golfe du Morbihan, les anglais ont installé une batterie de deux canons.

Tout ce blocus ne put empêcher les chaloupes canonnières française de passer au travers du blocus et de ravitailler les bateaux situés en Vilaine.

30 avril 1760 -

« Malgré le blocus de la flotte anglaise entre Le Croisic et Quiberon, nos chasse-marées parviennent à passer entre les mailles et plusieurs d'entre eux qui avaient pourtant été canonnés dans les parages de l'île Dumet, sont entrés ces jours derniers dans le Morbihan, où ils sont désormais à l'abri ; mais les vaisseaux enfermés dans la Vilaine ne peuvent toujours pas sortir ».

Vincent Pocard

Les Garde-Côtes.

Parmi tous les soldats engagés lors de cette bataille des Cardinaux, beaucoup de « garde-côtes » de diverses régions étaient présents puisque lors des campagnes navales, embarquaient à bord autant de marins que de soldats et de « garde-côtes ».

Ce corps, suite aux divers règlements de Colbert de 1665 et 1681, faisant eux-mêmes suite à ceux de 1517, 1542, 1580 et aux lois du 4 février 1716 et de 1756, avait été créé afin de protéger efficacement le littoral des menaces des pirates et des anglais qui abordaient parfois les côtes pour pratiquer quelques rapines ou pour se ravitailler en eau. On citera en exemple en presqu'île, la fontaine de ravitaillement de « Poul Saozon » près du Kervert.

Plus tard, une nouvelle ordonnance royale de 1759 modifia le fonctionnement des « Garde-Côtes » en mettant sous la même autorité, celle de la « Guerre », ces milices ainsi que l'entretien des batteries alors qu'avant, elles dépendaient du ministère de la marine. Ceci durera jusqu'en 1913.

En aout 1757, pour toute la Bretagne il n'y avait, pour l'armée régulière, que 13 bataillons d'infanterie, 5 de la milice terrestre et 4 escadrons de cavalerie. Effectifs si faibles qu'il fallait constamment faire appel à la milice « garde-côtes ». Déjà, par une ordonnance du 28 juillet 1480, face aux mêmes dangers, le duc François II avait créé un pareil « corps militaire ».

Le littoral breton fut ainsi divisé en trente capitaineries. Les officiers étaient nommés par le roi. En 1756 l'amirauté de Vannes comptait 3 capitaineries « garde-côtes », comprenant chacune 25 fusiliers et 25 canonnières. En 1769, c'est Jean Louis Le Boulch qui est le capitaine de la milice des garde-côtes de Sarzeau.

La presqu'île bénéficia en 1734, par une ordonnance royale du 2 janvier, de ne pas fournir d'hommes à la Milice terrestre, puisque déjà elle fournissait largement le corps des « Garde-Côtes » : *« Portant que toutes les villes et communautés de la Province de Bretagne, qui n'ont point jusqu'à présent contribué à la milice, y seront affujetties, jusqu'à nouvel ordre, à l'exemption de Breft, Saint-Malo, Rhuis, Concarneau et Le Croisic ».*

Donné à Versailles le 2 janvier 1734, signé de Le Roy Pelipeaux ; écuyer, conseiller secondaire du Roy.

Pour être « Garde-Côte », il fallait avoir entre 16 et 60 ans, mesurer un minimum de 5 pieds (un peu plus qu'un mètre cinquante) et habiter à moins de deux lieues du littoral. Ces milices étaient composées de marins et de paysans non soumis au système des classes. Le nombre par paroisse est fixe. Des exemptions permettent aux habitants exerçant un métier de la construction navale d'y échapper.

Les habitants des paroisses littorales devaient aussi faire le guet sous l'autorité d'officiers nommés par le roi et divers signaux étaient utilisés pour prévenir les garde-côtes ou les troupes situées en retrait, essentiellement à Vannes et à Auray en ce qui concerne la presqu'île. Malgré cette structure théorique, en 1746, les postes de Locmariaquer et de Port Navalo sont quasiment à l'abandon par

le fait que les populations locales sont rétives à assumer ce service. L'intendant se méfiait aussi de ces populations armées qui en 1675, pour certaines, avaient aidé à la révolte des « Bonnets Rouges ». Ce corps des « garde-côtes » permit malgré tout à la France d'avoir en quasi permanence une armée littorale forte jusqu'à 180 000 hommes (en théorie) affectée à la protection des côtes, soit par la surveillance constante soit en intervenant directement contre les multiples débarquements ou en embarquant comme lors de la bataille des Cardinaux.

Si l'intendant de Bretagne veillait financièrement à la fortification des côtes et à la création d'un chapelet de postes de surveillance et au maintien d'une troupe permanente, les paroisses devaient supporter le coût de cette défense.

Bien que les populations des paroisses littorales n'aient pas eu à assumer l'hébergement des troupes, elles étaient chargées du transport de celles-ci d'un point à l'autre de la côte. Il fallait qu'en moins de trois jours, une armée de quelques milliers d'hommes puisse rejoindre n'importe quel endroit du rivage breton. Les populations devaient donc fournir attelage et chevaux, souvent sans être payées. Même chose pour les embarcations qui étaient réquisitionnées par l'intendant pour le transport des soldats.

En 1894, Cabart-Danneville, député, fit devant la Chambre, un rappel historique de ce corps militaire et rappela que s'il fut dissous le 9 septembre 1792, ce furent désormais les gardes nationaux qui furent chargés de la défense du littoral, aux quels des canonniers et ensuite des artilleurs se joignirent en 1798. Par un décret des 5 et 6 mars 1793, sept arrondissements « maritimes » furent institués pour le littoral allant de Noimoutier à Lorient. Le « quatrième » concernant le secteur allant de la Vilaine à l'entrés du Golfe, donc la presqu'île, était dirigé sur ordre du général Canclaux par le citoyen Ambroise Laumaillet. Lequel fut donc chargé de fournir en artillerie et en fortifications la côte de Rhuys. A Sarzeau fut installé la fabrique des affûts de canon et à Vannes l'atelier de réparation des fusils. Le 12 juin 1793 le général Beysser autorise Ambroise Laumaillet à « mettre en réquisition » cent hommes de garde qui furent affectés à cette protection du littoral, dont 75 vannetais et le reste de la presqu'île qui furent répartis le long de la côte sur divers postes de garde. On retiendra ceux de « Pennevin » avec batterie et signal, « Beclane » non occupé, St Jacques et Kercambre garnis d'un seul signal, Port Maria (non occupé), au Grand Mont il y a une batterie et un signal, à Corno et à Bec-Gras une batterie abandonnée, au Petit Mont batterie et signal et à Port-Navalo, une batterie, comme à Kerpenhir à Locmaria

Le 18^{ème} siècle...

« grand siècle » de l'occupation du Mor Braz par la Navy.

Hors l'activité commerciale qui existait en temps de paix, toutes les invasions armées, antiques, médiévales et celles qui se succédèrent dans le Mor Braz jusqu'à la fin du 16^{ème} siècle, avaient essentiellement pour objectifs la conquête ou l'occupation de territoires. Ceci hors les actions classique de piratage qui se pratiquaient en toutes époques, surtout en temps de paix.

A partir du milieu du 17^{ème} siècle, il en est tout autre, on assiste à un conflit économique ou la destruction de la puissance navale de l'ennemi est le but ultime, afin, pour les anglais, faisant suite aux espagnols, de s'assurer la maîtrise totale des mers en Europe et en dehors, et donc du commerce mondial. Il s'agissait pour la Navy, d'interdire tout ravitaillement des ports de Lorient, Nantes, Rochefort et Bordeaux par des gabarres ou autres navires côtiers français qui ravitaillaient leurs arsenaux. La stratégie anglaise était simple, occuper les îles du large, Belle-Ile, Houat, Hoëdic, Groix ; disposer de vaisseaux au large afin d'intercepter les navires venant des Indes ou d'ailleurs qui se dirigeaient vers Lorient, et, en mer intérieure tel le Mor-Braz, lancer les « Frégates » ou les « Capres », petits bateaux corsaires des îles anglo-normandes afin de bloquer tout le littoral et de détruire toutes les activités économiques associées, telle la pêche et le cabotage. C'est cette politique que les anglais appliquèrent en occupant Cherbourg en 1758 et en pratiquant diverses attaques contre St Malo, St Cast, Camaret, Lorient et Rochefort.

Un Mor Braz agité.

Pendant toutes les guerres franco-anglaises de cette époque, le Mor Braz fut le centre d'une intense activité maritime de la Royal Navy qui fit des îles de Houat et Hoëdic, et de Belle-Ile si possible, un point fondamental de sa stratégie de blocage du port de Lorient et des ports secondaires du littoral sud-Bretagne, dont ceux de la presqu'île et du Golfe du Morbihan, par de nombreux débarquements et le harcèlement des flottes de pêcheurs et de cabotage jusque sous Port-Navalo.

Durant le 18^{ème}, les anglais débarquèrent plus d'une quarantaine de fois sur le littoral morbihannais, toujours avec succès, tant la résistance des garde-côtes est faible ou inexistante.

Les plages de Rhuys, durent voir aussi les « habits rouges » débarquer, ne serait-ce que pour le ravitaillement en eau. N'est-ce pas cela que représente un vitrail de la chapelle de La Grée- Penvins, montrant la Vierge Marie rejeter au large un tel débarquement. Trois débarquements anglais se succédèrent sur les plages de Penvins, trois échecs, et un plus vers l'Ouest, au « Croësty », ceux-ci n'ayant rien trouvé à voler, prirent la cloche de la chapelle s'y trouvant. La légende dit que le poids de cette cloche faillit entraîner au fond le vaisseau anglais, tant et si bien que pour se sauver, les envahisseurs la jetèrent à la mer. A Groix, dit une autre légende, *« en 1696 lorsque les anglais et hollandais descendirent sur l'île, faute de trouver un trésor, ils incendièrent les églises. Mal leur en prit, une fois embarqués, les marins subirent une violente tempête qui détruisit leurs bateaux. Aujourd'hui encore, on peut entendre le soir sur la plage de Locmaria les cris de désespoir des malheureux noyés »*.

L'amiral anglais Lestok tenta de prendre Lorient en septembre 1746 avec 54 navires, ce fut un échec, puis Quiberon, Houat et Hoëdic entre le 14 et le 24 octobre, qui furent occupés et pillés. En 1761, 120 navires anglais contenant 8300 soldats, occupèrent Belle-Ile que Lestok avait déjà bloqué en octobre 1746, ainsi que Houat et Hoëdic dont les garnisons se rendirent sans même combattre.

Stratégie déjà appliquée précédemment, puisque des flottes anglo-hollandaises de 70 navires en 1696 et de 80 vaisseaux en 1703 accompagnés de 7000 hommes de troupe, s'étaient positionnées entre Belle-Ile et Quiberon et que, les précédant d'un bon siècle, le comte de Montgemery, commandant la flotte anglaise à l'époque, occupa Belle-Ile durant trois semaines en 1572.

Il n'y a pas que les anglais et hollandais qui rodaient au large. En 1719, le roi d'Espagne Philippe V, envoya de Santander une escadre de sept bateaux, dont un seul atteindra la Bretagne, en presqu'île de Rhuys. C'était au moment de la révolte de Pontcallec sous la Régence. Déjà, près de 120 ans auparavant, durant les guerres de la Ligue, Mercoeur avait appelé les espagnols qui avaient occupé plusieurs ports côtiers et espaces littoraux bretons, telle l'embouchure du Blavet de 1590 à 1598 avec 6000 hommes. On en garde le souvenir par des termes aussi précis que : Fort Espagnol, pointe des Espagnols (dans le Golfe), fortin à Penvins.

Les « Capres⁶ » au 18^{ème} siècle, guerre de « Course ».

Ainsi étaient nommés les corsaires anglais qui, venant des îles anglo-normandes, longeaient les côtes du Morbihan, en pénétrant au plus proche des abris pour enlever et rançonner les navires pratiquant le cabotage local durant les trente années de guerre⁷ que subirent les populations littorales du royaume au cours du 18^{ème} siècle.

Entre 1690 et 1700, les arsenaux français de l'Atlantique construisirent 70 vaisseaux. Pour cela il

⁶ Ce nom de « Capre » serait celui donné par Colbert et Vauban aux corsaires dunkerquois. Ce nom serait issu du hollandais « Kaper » signifiant, corsaire.

⁷ 1672-1678 : guerre de Hollande
1688-1697 : guerre de la ligue d'Augsbourg
1701-1713 : guerre de succession d'Espagne
1744-1748 : guerre de succession d'Autriche
1756-1763 : guerre de sept ans
1778-1783 : guerre de l'indépendance américaine.
1792-1815 : guerres de la Révolution et napoléoniennes

fallait un approvisionnement de nombreux produits, chanvre, bois, métal... que fournissaient les ports voisins. Entre 1719 et 1770, l'arsenal de Lorient arma 880 navires et en désarma 1713 ; 59% des produits nécessaires aux chantiers de ce port venaient de Bretagne sud et 22% du Golfe de Gascogne. Tout un cabotage existait pour leur transport et c'est cela que les « Capres » voulaient détruire.

Des deux côtés de la Manche et le long des côtes atlantiques, le « Corsaire » est partout présent, qu'il soit français ou britannique. En temps de guerre, chaque armateur peut armer à ses frais un bateau pour courir sus à l'ennemi, anglais ou espagnol dans notre secteur et ceci avec l'accord de l'Amirauté. Les bateaux de marchandises se transforment en bateaux corsaires avec des équipages de quelques dizaines à quelques centaines d'hommes sur des embarcations de taille moyenne. Les bateaux sont petits, moins de 10 à 15 m de long, et rares sont les frégates et vaisseaux armés pour cela. Sur un « dix mètres » on a un équipage de 25 hommes, sur un bateau de 800 tonneaux, 375 hommes sont embarqués. Le « Cesar », capre de Jersey, a un équipage de 70 marins et possède 8 canons et 8 pierriers.

Un littoral attaqué.

Toutes les côtes sont infestées de ces « bateaux corsaires » qui pratiquent une petite course côtière à laquelle le littoral de Rhuys n'échappe pas. Quelque soient les marchandises, tout est bon à prendre. En 1695, les pêcheurs de Billiers doivent quitter leur zone de travail devant Pénerf pour se réfugier en Vilaine, car les corsaires espagnols « *prennent leur poisson et ce qu'ils ont de bonnes hardes et même leur pain* ». Pour cela tous les risques sont pris, ainsi en 1696, un corsaire espagnol resta mouillé trois jours sous Meaban, à l'entrée du Golfe, pour intimider les commerçants vannetais. Les archives mentionnent qu'en 1708 les « *habitants de la presqu'île sont occupés à repousser les incursions fréquentes des corsaires anglais* ».

En avril 1745, les anglais réapparaissant après l'hiver et enlèvent une gabarre de Rhuys et des chaloupes de pêche devant la presqu'île, à quelques mètres des plages.

Grace à leurs chaloupes à rames, et en dépit des garde-côtes et des batteries côtières⁸ (Port Navalo, St Jacques, Penvins, KerVoyal, Camoël, Pen-Lan, Penestin), les britanniques abordaient facilement le littoral, que ce fût en Rhuys ou vers Mesquer, soit pour quelques rapines, soit pour se ravitailler en eau douce ou autres produits, ou faire quelques prisonniers. Il se dit même, que certains paysans échangeaient volontiers du tabac anglais ou autres produits, contre quelques ressources nécessaires aux équipages ennemis.

Déjà en 1711, Clairambaut, commissaire des « classes » de Lorient, affirme que les « Capres » de Guernesey entretiennent des relations sur la côte aux environs de l'abbaye de Prières, à Billiers. Et, pendant la guerre de Succession d'Autriche (1740-1748), le commandant de la marine de Port-Louis, affirme qu'il est impossible que les corsaires anglais puissent tenir six mois si les pêcheurs et autres gens de côte ne leur fournissaient pas des vivres. Des liens tissés en temps de paix entre les « Capres » et les populations littorales n'ont certainement pas été rompus durant les conflits.

En 1782, durant la guerre d'Indépendance des USA, la « Communauté de Sarzeau » envoie une supplique au gouverneur de Bretagne pour demander une aide d'urgence afin de défendre les côtes de la presqu'île. Il y est fait mention de rassemblements de « Corsaires anglais » en baie de St Jacques, empêchant toute sortie des bateaux de Sarzeau pour la pêche à la sardine. Pour seule défense du littoral de Sarzeau, on ne compte que treize garde-côtes, mal armés et sans cartouche, huit pour chacun. Ceci fit, que face à l'urgence et aux dangers que représentaient ces « débarquements », le gouverneur militaire de Bretagne envoya en presqu'île des régiments

⁸ L'entrée du Golfe était aisée à surveiller, ainsi le pensait Vauban qui lors de sa visite écrivait à son sujet :

« *J'ay aujourd'hui examiné l'entrée du morbian qui est quelque chose de très beau et sur laquelle il sera très facile de bâtir de petites Dardanelles pour le temps présent et pour l'avenir qui seraient là placées plus utilement qu'en tout autre lieu du monde* ». Les batteries de Locmariaquer et de Port-Navalo, distantes de 900 mètres l'une de l'autre, suffisaient à la protection tandis que celles de Beg-Lan, Penvins et Pénerf sont en très mauvais état.

qu'il fallait héberger. En 1675-1676, une compagnie de cavalerie prend ses quartiers à Sarzeau. En 1756, St Gildas du accueillir une compagnie du bataillon de milice de Dinan et en avril 1758 un détachement du même bataillon est caserné à Sarzeau. En 1759 le régiment d'infanterie du Limousin et le bataillon de Marmande établissent leurs campements à Sarzeau, comme celui du Rouerge le fera à Vannes, ce qui occasionnera de nombreux courriers et plaintes concernant le non-paiement par le trésor royal de dettes dues aux habitants de Rhuys.

L'importance des îles du Mor Braz pour le ravitaillement en eau.

Les temps de navigation au cours de ces siècles étant assez imprévisibles, le vent étant maître du jeu, le ravitaillement en eau était une quête permanente des capitaines, surtout lors des conflits du 18^{ème} siècle, lorsque les navires anglais restaient de longs mois devant les côtes de Bretagne. Se ravitailler était « la » priorité, d'où certains débarquements et occupations des îles de Houat, Hoëdic et surtout Belle-Ile, par les marins et soldats d'Angleterre. Il faut trouver à terre, les « aiguades », points d'eau accessibles sans danger et de bonne qualité, ce qui n'était pas toujours le cas. Ce sont soit des étangs, des ruisseaux, des rivières, des fontaines ou des sources.

En cette période de l'histoire française où la menace anglaise est prégnante sur les côtes bretonnes, Belle-Île constitue un site d'autant plus intéressant pour l'ennemi que la « Belle Fontaine » peut fournir de l'eau en quantité aux escadres. L'importance stratégique de ces îles du Mor Braz et de Belle-Ile est telle, qu'en 1761, le commandant de l'escadre anglaise, Lord Keppel, n'hésite pas à écrire : « *que cette seule aiguade méritait que sa nation fit les plus puissants efforts pour s'emparer de Belle-Île* », car il faut beaucoup d'eau. Par exemple pour le bateau de la Compagnie des Indes, le « Pontchartrain », c'est 350 barriques à remplir afin d'assurer trois litres d'eau par personne, telle est la moyenne quotidienne reconnue dont deux pour faire la cuisine.

Quelques années plus tard, en 1800, les Anglais réinvestissent Houat et Hoëdic et y installent hôpitaux, magasins et moulins à vent pour le service de leurs escadres. Et peu avant, en 1795, lors de l'épisode raté du débarquement des émigrés à Quiberon, ils débarquent près de 2400 d'entre eux à Houat, mais pas à Hoëdic car ; « *Sa voisine Hoëdic est, quant à elle, préservée en raison de ses ressources en eau pour le service de l'escadre anglaise* ».

Ces ravitaillements en eau sont vitaux pour les équipages, car s'ils venaient à manquer, (rivage inaccessible, hostilité des populations locales, littoral défendu militairement, faible débit des cours d'eau, tempêtes), cela entraînait toutes les difficultés associées, tels la déshydratation, le scorbut, diverses fièvres, la folie, la mutinerie jusqu'à la disparition pure et simple au large. La chronique de Guinée de Zurara (1453) aborde de pareilles tragédies entre portugais assoiffés et Noirs armés de sagaies, et autre tragédie, le meurtre par les indigènes des îles Samoa du second de La Pérouse en 1787, Fleuriot de Langle, avec huit hommes de son équipage, pour leur avoir « voler » de l'eau.

Sans oublier les pertes d'eau à bord, fuites, bris de barriques et corruption de l'eau qui se putréfie par la composition même du bois des tonneaux. En 1557, dans sa relation de sa traversée de France au Brésil, Jean de Lery écrit : « *Nos eaux douces étaient si corrompues et semblablement si pleines de vers que le simple fait de les tirer des vases où on les tient sur mer, il n'y avait si bon cœur qu'il n'en crachait. Mais ce qui était bien encore le pis, quand on en buvait, il fallait tenir la tasse d'une main et, à cause de la puanteur, se boucher le nez de l'autre* ».

Posséder à bord de l'eau potable pour les équipages, et parfois aussi pour les animaux embarqués (poules, oies, dindes, canards, porcs, vaches, mouton...), est bien la première des nécessités. Ainsi Christophe Colomb n'accorda à ses marins qu'un quart de litre par jour. Parfois pour d'autres cas, on lit que seuls deux verres par jour étaient autorisés. Ensuite, on passe au vin ou au cidre s'il y en a à bord, et parfois l'eau de pluie et de mer comme ce fut le cas en 1556 pour un bateau français qui, revenant de Floride vers la France, ne dut son salut qu'à une « goélette » anglaise rencontrée en mer.

Parfois c'est la rupture, plus d'eau à bord, d'autant plus que si on connaît la date du départ, pour l'arrivée, c'est l'inconnu.

Ainsi en 1558, un navire français quitta la baie de Rio le 6 janvier pour n'arriver que le 24 mai à Audierne, presque cinq mois. Au 18^{ème} siècle, époque à laquelle les routes maritimes sont assez bien connues, il faut compter de 88 à 148 jours pour aller de Nantes à l'Île de France, et pour aller de Lorient en Chine, de 167 à 320 jours.

Du côté de l'océan Atlantique les bateaux négriers mettaient de 50 à 105 jours pour rallier la Guinée aux îles des Antilles et plus près de notre époque, au 19^{ème} siècle, un bateau met de 64 à 160 jours d'Europe au Chili.

En 1746, le duc d'Anville, commandant une flotte de guerre, partit le 24 juin de l'île d'Aix avec 4500 marins et 2500 soldats à destination du Golfe du St Laurent. Naviguant trop au sud des Açores, il rencontra des calmes plats qui immobilisant la flotte 22 jours, qui n'arriva à destination que mi-septembre.

Quant au ravitaillement, hors l'eau, qu'embarque un bateau partant pour plusieurs mois ?

Le « St Pierre », armé de seize canons, partit de Vannes le 13 Février 1729 pour ne revenir que le 19 Avril 1730.

« Les vivres se composent de produits des hinterlands de Vannes et d'Auray, 10 331 £ de biscuits, 26 barriques de Nantes et de Bordeaux, 10 barils de bœuf, 3 grands barils de lard, jambons, 12 andouilles, un bœuf et un veau, de la morue, des sardines, des fèves, des poix, du vinaigre, des pots, des chandelles, du beurre, du lard, du poivre, des clous de girofle, de la muscade, 36 volailles et 117 pains », pour le seul voyage aller.

Une dangereuse navigation côtière.

En témoigne ce récit du 1^{er} Mai 1781:

« Pierre Le Floch Maître de barque de « la Ste Anne » de Baden, du port de huit tonneaux, a déclaré qu'étant parti de Nantes le 27 Avril dernier chargé de vin, chaux et briques le tout destiné pour différents particuliers de Vannes et de Locmariaquer et qu'étant arrivé sur les parages à hauteur du Grand Mont, ils ont été poursuivi par un corsaire anglois qui après plusieurs décharges d'artillerie faites sur le comparant a été forcé d'amarrer, que les anglois étant entrés à son bord ils ont pris six barriques de vin de sa cargaison et ont pillé les hardes de l'équipage et emporté la grande voile et autremets et qu'en outre sans la prière faite au capitaine par monsieur de Kerdelan qui s'est trouvé dans la barque du comparant venant de Nantes pour se rendre chez lui il auroit mis le feu dans la dite barque après avoir enlevé ce qui est dit cy-dessus ensemble la valise du dit Sr de Kerdelan ».

Le 31 Juillet 1781, comparait Joseph Pillière de Rhuys Maître du chasse-marée le « St Jacques » de 42 tonneaux, lequel déclarait : *« être parti de Saint-Sébastien le 20 de ce mois pour se rendre à Vannes chargé de fer et de résine pour le compte du Sr Housset négociant au dit Vannes qu'il a navigué avec un beau temps jusqu'à Bordeaux, que le 22 il rencontra au dit lieu un corsaire anglois de quatre canons qui lui a donné la chasse pendant une heure et demie, que deux autres corsaires anglois étant sous le vent, mirent leur chaloupe à l'eau pour le prendre et n'ayant pu attraper la côte il a été obligé de se rendre et l'ont amariné, qu'après avoir demeuré huit jours à bord de l'anglois preneur ils l'ont mis à bord d'un bâtiment danois destiné pour le Port- Louis où il est arrivé le 29, de plus qu'il ignore ce qu'est devenu son équipage, les corsaires les ayant partagé entre eux ».*

Le 13 octobre 1781, le « St Louis », venant du Croisic, chargé de Sardines, fut arraisonné par une chaloupe anglaise et pillé au travers du Grand Mont. Cette chaloupe relevait d'un navire corsaire, de 14 canons et 21 hommes, qui naviguait à proximité. Le capitaine Joseph Fardel et Jean Perrodo furent tués aussitôt l'abordage réalisé tandis que le lendemain l'équipage fut libéré et put se réfugier à Port Navalo. Quelques années avant, le 1^{er} et 2 mai 1760, le « St Alexis », attaqué par deux « capres » au large de Dumet, est coulé devant cette île avec 18 tonneaux de vin à bord.

L'année 1782 fut l'une des plus difficiles pour les marins du Mor Braz qui est plus que jamais « infesté de corsaires anglais ». Ceux-ci pillent et rançonnent tout ce qu'ils peuvent, barques et chaloupes de pêche en majorité. En mai et juin, ils prennent cinquante bâtiments sur le littoral morbihannais et n'hésitent pas à débarquer aussi à terre pour piller les navires qu'ils ont forcés à « faire terre » pour leur échapper, ou pour enlever des hommes afin qu'ils leur servent de guide. Ils n'hésitent pas non plus à s'avancer dans les anses, criques, rivières au milieu des rochers pour poursuivre les fuyards et piller tout ce qui peut l'être, malgré les interventions des garde-côtes.

Ainsi le 25 avril 1782, le chasse-marée « St Anne », suite à des difficultés de navigation se retrouva attaqué par un corsaire anglais auprès de l'île Dumet qui le dépouilla entièrement et laissa l'équipage en mauvaise posture sur le bateau qui faisait eau. La « St Anne » s'échoua entre les deux « Monts » à Arzon, et pu sauver ce qui restait de sa marchandise et son équipage.

Le 18 juin 1782, c'est un chasse-marée de Plouharnel, un autre « St Anne », capturé la veille par un corsaire anglais qui est délivré par les pêcheurs d'Arzon.

Parfois, aussi, un navire français échappe aux anglais tel le « Marie-Rose » qui poursuivi par une frégate de cette nation se réfugia à Port-Lacroix à Hoëdic. Sous l'impulsion de son recteur l'abbé Puillon, les quinze marins de l'île réussirent à mettre en fuite la frégate ennemie. Acte récompensé par le ministre de la marine, M de Castries qui accorda à l'abbé 300 livres, et 12 à chaque marin.

Des dizaines de navires sont ainsi pris, et pour les récupérer ou pour libérer un équipage, il faudra à l'armateur ou au « patron », lorsque cela est rentable, verser quelques rançons directement par des intermédiaires, soit à Londres, soit à Jersey ou à Guernesey. Ces sommes sont variables, en 1745, selon son tonnage, ce sera entre 400 et 3500 livres pour une « barque ». Cela peut amener à la ruine du maître propriétaire du bateau, comme en mai 1782, date à laquelle les anglais prennent quatre chasse-marée d'une valeur de 36 000 livres. L'un des armateurs, de Sarzeau, est ruiné.

Et il arrive même, comme tout est question d'argent, que lorsqu'un navire français est sauvé par la marine royale, comme ce fut le cas par exemple pour l'« Aquilon », les sauveteurs, même officiers du roi, demandent au navire « sauvé » une prime de sauvetage.

« 7 octobre 1778 - Monsieur de la Vigne-Buisson, capitaine de commerce de Saint-Malo, commandant « l'Aquilon », en revenant de l'Inde, a été attaqué au large de Groix par un corsaire anglais qui se préparait à l'amariner quand le vaisseau le « Vengeur » et la frégate « La Belle Poule » sont tombés sur le corsaire et l'ont pris. « L'Aquilon », d'abord envoyé par eux à l'île de Groix, est entré libre avant-hier au port de Lorient, et l'on a remarqué avec étonnement que les commandants des vaisseaux du Roi n'ont pas rempli les formalités du droit de rescousse.

Le commandant du « Vengeur » et de « La Belle Poule » se sont ravisés après trois semaines et le Conseil des prises leur a alloué le tiers de la valeur de « L'Aquilon » ; mais les armateurs ont présenté une requête au Conseil royal des finances qui a reçu leur appel ».

Parfois aussi, lorsqu'un marin de l'un de ces chasse-marée breton est capturé, il arrive qu'il rallie l'ennemi. Ainsi en 1782, Pierre Le Bourdiec, matelot sur le « Protecteur », fut capturé par un « Capre » dont il rallia la cause et l'aida à capturer plusieurs chasse-marée bretons. Repris par un navire français, il fut condamné à la pendaison par l'Amirauté mais gracié par le parlement de Bretagne. Il est à noter que le bateau anglais sur lequel il assura le rôle de pilote était dirigé par Jean Mauger, capitaine malouin, devenu capitaine d'un « capre » de Jersey.

L'histoire suivante du corsaire anglais « Alligator » mérite quelques lignes car elle est le symbole même de ces épopées maritimes locales.

En septembre 1780, c'est la guerre d'indépendance des USA à laquelle la France participe en aidant les insurgés américains. Ce navire corsaire de 120 tonneaux capture le « Vainqueur » navire marchand français au large des côtes du sud Bretagne, mais devant se protéger d'une forte tempête, il se met à l'abri sous Belle-Ile, ce qui ne l'empêcha pas d'être fortement abimé. Le capitaine du

« Vainqueur », prisonnier à son bord, suite à la demande du capitaine anglais, acceptant de l'aider à mettre le bateau en sécurité et connaissant particulièrement bien les lieux, dirigea le bateau par un brouillard assez épais vers l'entrée du Golfe, entre Locmariaquer et Port-Navalo où il fit relâche. Le capitaine anglais voulant faire réparer son bateau en toute sécurité le fit mettre sous pavillon des USA. Stratagème qui sera vite découvert. L'« Alligator » sera pris par les garde-côtes de Rhuys et de Locmariaquer, puis envoyé à Vannes avant de reprendre du service ultérieurement sous les couleurs du roi de France jusqu'en 1789. Quant au capitaine anglais, il fût libéré et reprit la « course » peu après jurant bien de récupérer « son bateau ».

Durant la guerre d'indépendance des USA, il arriva aussi qu'une escadre française « mouillait » en baie de Quiberon pour chasser les « capres » anglais, comme ce fut le cas en février 1778 avec la présence de celle de l'amiral de la Motte-Picquet. Lors de ce séjour, l'« USS Ranger », sloop de guerre de 18 canons commandé par John Paul Jones qui venait chasser les navires anglais le long des côtes bretonnes, séjourna en baie de Quiberon où il fut salué par l'amiral français, qui par ce geste, reconnaissait la république des Etats Unis d'Amérique, ceci précédant de peu l'arrivée par mer de Benjamin Franklin à Auray en mars 1778.

Durant la Révolution et l'Empire Napoléonien.

Le littoral sud-Bretagne et le Mor Braz furent de nouveau le centre d'une activité navale importante, soit de la part de la Marine française qui, malgré le blocus britannique, cherchait à naviguer que de celle de l'Angleterre qui faisait tout pour l'en empêcher.

La stratégie française étant de faire évoluer ses navires au plus près de la côte afin d'assurer le ravitaillement du port de Lorient en matériaux de construction des navires, et celle des anglais, comme au 18^{ème} siècle, était d'y intervenir au plus près possible pour les en empêcher. La sécurité de Port-Navalo, comme pour l'entrée de la Vilaine, devint un enjeu fondamental pour que les navires français puissent s'y réfugier en cas de danger.

Les chroniques militaires du port de Lorient, ainsi que les témoignages des sémaphores côtiers, relatant en détail les mouvements de navires, permettent d'avoir un excellent aperçu de la situation. Ainsi, le 18 vendémiaire (11 octobre 1803) le chasse-marée « Belislois » se mit à l'abri de l'attaque d'une frégate anglaise le long des côtes de Rhuys en se mettant sur des « petits fonds », ce qui n'empêcha pas les anglais de mettre quatre chaloupes à l'eau pour l'en déloger. Ce fut un échec malgré tout pour les anglais, le « Bélislois » ayant pu se réfugier à Port-Navalo grâce à l'intervention de l'officier chargé des signaux à Locmariaquer. Celui-ci voyant que la batterie du Petit-Mont ne prêtait aucune aide au chasse-marée, s'en vint voir de Locmariaquer ce qui se passait, et l'ayant trouvé sans poudre, il en fit venir et ouvrant le feu contre la frégate anglaise, la chassa.

Nombre de batteries côtières françaises étaient dépourvues de munitions et de gardes, ce qui était, selon un rapport préfectoral de l'époque, le cas de celles de la presqu'île. Il arriva même que les navires anglais débarquaient la nuit quelques hommes afin de détruire les canons de ces batteries, en les enclouant. Plusieurs témoignages l'attestent pour des batteries situées entre Lorient et Concarneau, ainsi mises hors d'usage. On a aussi l'exemple du 11 Pluviôse (1^{er} février 1804), de ces 70 caboteurs, qui sortis de la Loire, durent, face à l'attaque de deux vaisseaux anglais, se réfugier en Vilaine pour 26 d'entre eux, et les autres à Port-Navalo,

Une autre technique anglaise était d'envoyer plusieurs chaloupes sur le littoral en explorant chaque crique, chaque baie pour en déloger tout navire quel qu'il fut, et en terrorisant les populations locales. Parfois aussi, ils arboraient le pavillon français et près d'un réel navire français, l'affalaient et hissaient celui de la Royal Navy avant de fondre sur sa proie. Plus trompeur encore, il arrivait qu'un navire anglais arraisonnant un « Neutre », obligea le capitaine dudit navire à incorporer en échange de quelques-uns de ses marins, quelques anglais qui débarquant dans un port français, pouvait

espionner, puis revenir à bord du « neutre » qui reprenait la mer et rejoignait l'anglais afin de procéder à l'échange.

Un autre problème pour les autorités françaises, c'était le cas de quelques navires des ports du golfe du Morbihan qui traitant avec les anglais se réfugiaient en rivière de la Trinité sur Mer. Il s'agissait le plus souvent de faire passer d'anciens chouans ou ex-émigrés qui combattaient le Consulat et ensuite l'Empire. Face à cela, en avril 1806, les autorités imaginèrent la construction de 32 sémaphores le long du littoral du Morbihan, chargé par cette densité de prévenir les autorités. Furent ainsi programmés localement des sémaphores au Grand-Mont, Penevins, St Armel, Penestin et Kervoyal. Mais seule la fin du conflit en 1815 provoquant le départ des navires anglais, ramena la liberté de navigation.

Le bilan de ces guerres des 17^{ème}, 18^{ème} et début du 19^{ème} siècle fut lourd pour les populations littorales et pour l'économie qui fut fragilisée. C'est la ruine de plusieurs armateurs, l'envoi de dizaines de bateaux pourrir au fond des vasières du Golfe, et lors des débarquements ennemis ou tentatives (Quiberon, Belle-Ile, Lorient) ce sont des pays entiers qui sont anéantis.

Bateaux négriers vannetais...

Pendant le 18^{ème} siècle, Vannes arma 10 vaisseaux négriers qui furent responsables de la déportation de 2 000 africains entre 1731 à 1764. Chiffre faible en comparaison des 3341 expéditions négrières françaises durant le 18^{ème} siècle.

Le premier qui effectua le voyage vers la Martinique, fut le « St Pierre », qui, parti de Vannes le 13 février 1729, y revint le 19 avril 1730. Le « Solide » fit, aux mêmes époques, en 1731, une expédition similaire.

Le « Concorde », bateau de 98 tonneaux, construit à Redon en 1730, est l'exemple parfait d'un bateau négrier vannetais. Il s'agit d'un petit navire, armé par un équipage de 41 marins, pour lequel, six associés ont investi 72 000 £ dont 51 % pour la cargaison. Son aventure commence en Décembre 1731 et s'achèvera en Août 1733, durant lequel temps il part de Vannes pour rejoindre les côtes de Guinée où il achète 510 personnes. Une révolte⁹ éclate et 126 noirs meurent étouffés. L'expédition est un échec, l'un de ses propriétaires, Desruisseaux y perd 798 £, ce qui ne l'empêche pas d'investir de nouveau dans un second bateau, le « St Vincent » en 1745. Un autre bateau vannetais, le « Succès » effectue le même commerce en 1747 mais il est pris au retour par un corsaire anglais.

La pire expédition est celle de La « Marguerite », navire de 90 tonnes construit à Redon, pour lequel neuf associés prennent part dans l'expédition de 1749. L'équipage, constitué de 24 personnes, avait pour capitaine Nicolas Gervaiseau. Le navire est, après son départ le 14 octobre 1749, attaqué à hauteur des côtes marocaines par un chébec algérien armé par 130 « barbaresques ». Le navire est ramené début novembre à Alger où la cargaison est confisquée. Un quart de l'équipage est blessé. Après avoir été libéré sur intervention du consul de France à Alger et légèrement indemnisé, la France n'étant pas en guerre contre le dey d'Alger, la « Marguerite » rejoint Marseille en janvier 1750 et reconstitue une cargaison. Le 23 Juin, le vaisseau repart pour la Guinée qu'il atteint le 24 août. A la fin de l'année 1750 ayant quasiment achevé la constitution de sa nouvelle cargaison, il croise le 1^{er} Janvier 1751 un navire négrier britannique lequel n'appréciant pas cette concurrence commence quelques provocations et canonnades, la « Marguerite » se réfugie alors dans la rivière de Cerbera. Avant de partir pour l'Amérique, le capitaine devant terminer ses comptes avec un mulâtre de la région, va à terre où il est fait prisonnier par les indigènes qui en même temps abordent la « Marguerite » par surprise. Ces assaillants libèrent 92 esclaves sur les 99, pillent le bateau et y

⁹ Durant le 18^{ème} siècle, on compta pour les navires français pratiquant la traite, 155 révoltes dont 75 aboutirent à des évactions en mer.

mettent le feu. La « Marguerite » sombre le 18 Mars 1751. Le capitaine est libéré et grâce à un autre navire négrier nantais qui croisait sur place, la « Bréhinnière », et qui l'embarque, il rejoint les Antilles avec ce qui lui reste de son équipage (10 sur les 24 d'origine), et sept esclaves, qu'il vend sur place pour la somme de 5343 livres, dont un « grand nègre » 1170 livres, « une négresse » 815, un « négrillon » 850, un « petit négrillon » 155...avant de revenir en France.

En 1752, on retrouve le capitaine Gervaizeau à la tête d'un autre navire négrier, la « Ressource », de 140 tonneaux, armé pour la Guinée. Ce navire était la propriété des sieurs Bodan, père et fils de Vannes, de Barthélémy Colas de Vannes, de Jean Lévêque de la Roche-Bernard, de François Le Croizier de Vannes.

D'autres navires firent le même commerce, tels le « Diligent » qui en 1731 transporta 244 noirs, ou le « Duc de Rohan » en 1750, ou la « Sirène » en 1750, 1752, 1754, 1763 et la « Ressource » en 1752, 1754 et 1764 qui pour ce dernier voyage transporta 255 « noirs ». Chaque voyage de ce commerce « triangulaire » durait de 10 à 19 mois, tel fut le cas pour le « Duc de Rohan » en 1750. Les traversées étaient souvent sources de mortalité tant du côté des « esclaves » que des équipages. Pour ces derniers le pourcentage par rapport à l'équipage du départ pouvait atteindre le tiers comme ce fût le cas pour la « Sirène » qui en 1750 perdit 8 hommes sur les 24 que comptait l'équipage. Ou comme sur le « Concorde » qui en 1742 perdit 12 marins sur un total de 35. La mortalité des « noirs » était aussi importante selon les circonstances de la traversée entre les côtes d'Afrique et celles d'Amérique ; révolte, malnutrition, suicide, attaque de navires ennemi. Ainsi en 1784, les « Trois frères », bateau de 300 tonneaux, armé par 59 hommes, qui avait embarqué 600 « noirs » en perdit près de 200 lors de la traversée. Ce navire fit escale à Vannes en octobre 1785. On citera aussi le « Mentor » qui en 1763, embarquant 456 « noirs », en perdit 126. Ce navire finit sur les roches de Quiberon en janvier 1765.

La possession d'un « noir » en France était soumise à réglementation, de 1716 à 1790, plusieurs édits réglementèrent leur présence, en imposant des autorisations de départ des colonies, la limitation à un an du séjour en France, la réduction du nombre à une personne par famille, la défense du mariage en France, l'affranchissement par décision testamentaire du « maître ». En 1763 et 1777, le ministère tenta la prohibition absolue, mais rien n'y fit. Nombre de voyageurs ramenaient des gens de couleur, souvent jeunes. Certains reçurent le baptême et restèrent longtemps en France.

La bourgeoisie vannetaise, parmi lesquels on retrouvera essentiellement tout au long du 18^{ème} siècle les négociants Guillo-Dubodan ou Desruisseaux qui armaient ces navires négriers, possédait ses ex-esclaves, rendus libres, comme nous le décrit ce texte de Vincent Pocard en 1758.

« Je n'ai jamais vu de joie pareille à celle de notre nègre Leveillé¹⁰ rentrant ce matin à la maison avec un bar magnifique dans son panier. Quand nous habitions Grandchamp, il avait la nostalgie de la mer. Depuis que nous sommes installés à Vannes, il a fait au marché la connaissance de plusieurs Sinagots et il a supplié mon père de lui permettre d'aller passer un jour de pêche en mer.

Sur mes instances, mon père a fini par y consentir, et Leveillé nous apportait le produit de sa journée. Il trépidait de joie et répétait à satiété « Massa Vincent, grand coquin bar à vous ». C'est un excellent serviteur, qui est aux petits soins pour mes parents parce qu'ils lui avaient donné jadis la liberté ».
Vincent Pocard

La presqu'île n'échappa pas à ce phénomène, vers 1750 arriva à St Gildas un petit « négrillon » de neuf ans, surnommé Hercule. Il y avait été amené par Mr Villemain, négociant à l'Orient, suite à son achat sans doute sur un navire négrier de Vannes ou Lorient. Il vécut plus de trente ans à St Gildas et repartit à Lorient avec son fils, Joseph, pour faire voile vers son pays d'origine.

¹⁰ Durant le 18^{ème} siècle, on compta pour les navires français pratiquant la traite, 155 révoltes dont 75 aboutirent à des évasions en mer.

De pareilles affaires se retrouvent aussi à St Malo de Beignon, à Port-Louis, à Belz, à Vannes... Au cours du 19^{ème} siècle, bien que le commerce de l'esclavage ait été interdit, une activité illégale continua. Vannes fut assez peu lié à ce négoce tardif bien que le nom de la cité Vénète fut parfois mentionné.

Ainsi, on voit en 1818, que la « Thémire » avait pour capitaine un vannetais du nom de Guyot. Ou encore que le « Zephir » aurait eu en 1819 pour armateur deux vannetais, et qu'en 1829 le capitaine du « Petit Ernest », Joseph Landel est natif de Sarzeau. En 1830, la « Caroline » est capturée par une frégate anglaise, puis remise à la canonnière française la « Bordelaise ». L'un des matelots de la « Caroline », un certain Louis Morin de Vannes, prend cinq ans d'emprisonnement et une amende.

Le « Collège Royal de Marine » de Vannes.

Afin de fournir sa marine en officiers, Louis XVI décréta le 1^{er} janvier 1786 la création des « Collèges de Marine ». Deux furent créés, l'un à Alais et le second à Vannes qui fonctionna de 1787 au 15 mai 1791. 32 élèves y furent admis en mars 1787, 22 en octobre de la même année, 29 en 1788, 20 en 1789 et 23 en 1790.

Le règlement est assez rigide ; lever à 05h30, puis prière et révisions à 05h45. Messe à 08h00, pour ensuite, mathématiques à 09h00 suivi d'un cours d'histoire et de géographie à 10h45. Le diner est servi à 11h45, une récréation suit, jusqu'à 13h00. Etude durant une demi-heure, et mathématiques à 14h00. A 16h00, étude facultative suivi d'un goûter à 16h30, puis à 16h45 ce sont des cours de français et anglais. Une étude de 17h30 jusqu'à 19h00 précède l'heure du souper, et au lit à 20h45. Le dimanche est réservé à la grand-messe, les vêpres, l'instruction religieuse et la promenade. Natation ou promenade le mercredi et le samedi après-midi.

Quant à l'hygiène, *« on leur fera laver le visage et les mains à l'eau froide tous les matins, les pieds deux fois par mois et le corps entier tous les deux mois ».*

« Les élèves seront coiffés tous les jours, et changeront de chemise, de bas et de mouchoir deux fois par semaine ». Quant à la literie, *chaque élève ayant droit à sa chambre individuelle, les lits seront en fer, les draps changés tous les mois, les couvertures tous les six mois et les paillasses et matelas refaits tous les ans ».*

Cette école disparaîtra pendant la Révolution.

Naviguer au 18^{ème} et au 19^{ème} siècle... c'est dur, difficile, risqué...rien de plaisant.

Complainte, « Adieu Cher camarade », longtemps interdite à bord.

*« Adieu, cher camarade, adieu, faut se quitter
Faut quitter la bamboche, à bord il faut aller
En arrivant à bord, en montant la coupée
D'avant l'officier de quart il faudra se présenter
Faudra se présenter!*

*Coup de sifflet du maître : «Poste d'appareillage!»
Autour du cabestan se range l'équipage
Un jeune quartier-maître, sa garcette à la main
Aux ordres d'un second maître nous astique les reins
Nous astique les reins!*

*Ah! Qu'elle est triste et dure la vie de matelot
On mange des gourganes, on ne boit que de l'eau
On couche sur la dure, sur de vieux lits de camp
On fait triste figure quand on n'a pas d'argent
Quand on n'a pas d'argent!*

*Jours de fête et dimanches, il nous faut travailler
Comme les bêtes de somme qui sont chez nos fermiers.
Un jeune quartier-maître nous dit : «Dépêchez-vous!»
Les forçats de Cayenne sont plus heureux que nous
Sont plus heureux que nous!*

*Et vous, jeunes fillettes qui avaient des amants
Bourlinguant tout là-bas, à bord des bâtiments
Ah! Soyez-leur fidèles, gardez bien votre cœur
A ces marins modèles qui ont tant de malheur
Qui ont tant de malheur!*

*Et toi, ma pauvre mère, qu'as-tu fait de ton fils?
Marin, c'est la misère! Marin, c'est trop souffrir!
J'ai encore un p'tit frère, qui dort dans son berceau
Je t'en supplie, ma mère, n'en fais pas un mat'lot
N'en fais pas un mat'lot!*

*Et si je me marie et que j'ai des enfants
Je leur casserai un membre avant qu'ils ne soient grands
Je ferai mon possible pour leur gagner du pain
Le restant de ma vie, pour qu'ils ne soient pas marins
Pour qu'ils ne soient pas marins ».*

On meurt beaucoup lorsqu'on est marin de Rhuys... ou d'ailleurs.

Perdre 20 à 50% de son équipage pour un voyage aux Indes est chose normale, la maladie en étant la première des causes. Mauvaise alimentation, hygiène inexistante, maladies nombreuses (scorbut, typhus, dysenterie) et accidents (tomber à la mer ou sur le pont), sont monnaie courantes à bord des bateaux.

En 1749, le navire « Espérance » de St Malo, en 21 mois, perd 23 hommes sur les quarante embarqués.

Extraits du site d'Yves Moyen qui a relevé quelques causes de la disparition des marins briérons (habitants de la Brière) en mer, qui firent « leur trou », au large, dans le Mor Braz ou à la côte, comme ceux de Rhuys. Passer par-dessus bord lors d'une mauvaise manœuvre, est chose fréquente, comme cela arriva au jeune Tassin François, 15 ans, mousse à bord du chasse-marée "La Marie-Josephe" de Méan, capitaine Jeffroy. "...ayant voulu tirer un seau d'eau le long du bord sur les six heures du soir a tombé la tête en avant dans la mer et le long du bord du dit chasse-marée que le dit capitaine est accouru ainsi que l'équipage...et ont cherché à l'attraper et le rentrer à bord mais ils n'ont pu y réussir alors le capitaine Jeffroy a jeté des esparres à la mer qu'il avait sur son pont en criant au mousse de tacher de se mettre dessus". Après avoir viré de bord le bateau a retrouvé les "esparres" et "il a aussitôt mis le canot à la mer, mais (ils) n'ont pu l'apercevoir" abandonnant les recherches "après être resté une bonne demi-heure".

Autre exemple, Gergaud Pierre-François, 37 ans, de Saint-Malo-de-Guersac. Il décède le 28 novembre 1824 : *“Le nommé Joseph Petitot, capitaine de navire au cabotage, commandant le chasse-marée “La Virginie” du port de Méan lequel nous a déclaré que la nuit dernière, revenant de Paimboeuf à Méan avec son bâtiment ayant pour équipage le nommé Pierre Gergaud matelot et Jean Briand mousse, vers 1 heure du matin a louvoyé dans la rivière de Loire entre les roches de Méan et la pointe de Saint-Brévin, tenant lui-même la barre du gouvernail et les deux hommes étant sur le devant pour la manœuvre, en virant de bord le matelot Pierre Gergaud est tombé à la mer sans qu’il s’en fut aperçu lui-même vu l’obscurité de la nuit mais qu’ayant été averti de suite par les cris de son mousse, il s’était empressé de haler son canot qui était à la traine et de se jeter dedans avec un seul aviron, obligé de laisser le mousse pour tenir le gouvernail, qu’il avait fait plusieurs fois le tour en godillant et criant de toutes ses forces...au bout d’une heure environ il fut forcé de remonter à bord afin de mouiller en sûreté son bâtiment...”*

Lepesant Albert Pierre Marie, 15 ans, de Montoir. Embarqué en qualité de mousse sur le trois-mâts français du commerce *“Kéranna”* armé à Saint-Nazaire le 29 mai 1894 et commandé par Aubin Delahaye. Il décède à Saint-Paul de l’île de La Réunion, au lieu-dit Grand Fond. *“...dans le naufrage du navire Keranna qui a eu lieu dans la nuit du 8 au 9 décembre 1894 à 4 heures dix minutes du matin par un temps affreux le nommé Lepésant Albert se tenait sur le gaillard d’avant, seul endroit où l’on pouvait à grand peine se tenir lorsqu’un épouvantable paquet de mer l’a enlevé de dessus le gaillard et le lança dans le petit foc on n’a pu ni le voir ni lui porter secours on n’y voyait rien par le temps affreux qu’il faisait...”*

Etre tué à bord est aussi chose fréquente, pour diverses raisons.

Vince Michel, 52 ans. Mort le 23 février sur *“Le Saint-Esprit”*, armé pour la Guinée. Tué par le matelot de Paimboeuf Thomas Porcin qui a été pendu au Cap.

Leberche André, de Saint-André des Eaux, 21 ans. Matelot sur *“Le Vainqueur”*, tué lors de la révolte de quelques matelots contre les officiers.

François Noël, 50 ans. Mort le 2 avril, tué au combat lors de la prise du *“Brillant”*, qu’il commandait, par deux corsaires de Flessingue, au large de Nantes.

Loreau Pierre, de Trignac, 35 ans. Mort le 24 décembre à Juda (Ouidah au Bénin) en Guinée ayant été tué sur *“Le Maure”* par une révolte de « nègres ».

Catho Simon, natif de Couëron. Mort le 3 juin, capitaine du *“Saint-Germain”*, tué d’un coup de fusil lors de la prise de son navire, au large de Belle-Île, par les deux corsaires de Guernesey, *“Le Marquis”* et *“La Pomme d’or”*.

Durant les guerres du 18^{ème}, nombre de marins décédèrent dans les prisons anglaises.

Broband Philippe, de Guersac, 31 ans. Charpentier sur *“La Vestale”*, navire pris par les Anglais le 7 janvier 1761 à la sortie de la Vilaine, décédé dans les prisons d’Angleterre.

Eslan Joseph, de Bert, 25 ans. Matelot sur *“La Victoire”*, armée pour La Martinique et prise par les anglais le 6 novembre, décède dans les prisons de Bristol.

Durant les guerres de la Révolution et de l’Empire, 1792 à 1815, entre La Grande-Bretagne et la France, les marins français faits prisonniers se retrouvaient dans des prisons ou « bateaux – pontons » à Bristol Plymouth. Ce seront environ 200 000 prisonniers français ou alliés qui y seront incarcérés, plus de 13 000 y décéderont.

Leprestre René, de Guersac, 44 ans, décède dans la prison de Kinsale près de Cork (Irlande) après la prise, le 27 février 1710, du *“Diligent”*, dont il était second capitaine, par le navire anglais *“Restauration”*, au large du cap Finistère. Il avait été auparavant esclave au Maroc pendant 5 ans, puis racheté par l’Ordre Notre-Dame de la Mercy en 1706 après avoir payé une partie de sa rançon.

Et puis, il y a de multiples causes, abandon ou disparition du navire, maladie....

Tual Guillaume, né à Crossac, matelot sur "La Jeanne". En 1700 il fut envoyé avec quelques autres marins sur une barque pour relever un navire anglais échoué à la Côte près de Cayenne. Le courant les fit dériver avec le navire anglais jusqu'au Surinam. On n'a aucune nouvelle de lui depuis.

Voyer Étienne, de Méan, 44 ans. Mort sur "L'Oriflamme" dans l'Atlantique sud. Ce navire, dont l'équipage a été presque entièrement décimé par le scorbut, a été abandonné dans le Rio de la Plata où il a été découvert le 1^{er} août 1708 par "Le Saint-Jean-Baptiste".

Gouret Jean, du Clos, 24 ans. Mort à l'hôpital de St-Domingue après la prise de son bateau, le corsaire anglais ayant abandonné l'équipage dans une chaloupe.

Jouaud Jean, d'Aucard, 18 ans. Mort le 29 Janvier en revenant des Isles sur "Le Saint-François-Xavier" où il s'était embarqué clandestinement.

Joalland Jacques, 45 ans, de Crossac, domicilié à Saint-Joachim. Marin, il décède en mer entre l'Île Dumet et la tour (peut-être le vestige du bâtiment religieux décrit par quelques textes et anciens) de Saint-Jacques (presqu'île de Rhuys) le 2 janvier 1802.

Un autre danger, le « feu ».

« Le 19 Novembre à 6H30 du matin, le pilote du port monte à bord et fait aussitôt démarrer le vaisseau. Mais alors que la « Victoire » s'apprête à éviter, un vaisseau mouillé à côté de lui prend feu. C'est le « Mars », qui arrivé de Lorient le 19 Septembre, avait déjà dénombré 25 morts et 150 malades lors de sa traversée.

"A 9H15 ce matin, le feu a pris au vaisseau le « Mars » qui était amarré derrière nous à deux tiers d'encablure. Le feu lui a été communiqué par le pot à brey, qui était amarré à bâbord entre les porte-haubans d'artimon et la bouteille. Malgré tous les efforts que l'on a faits, il a été impossible d'arrêter les progrès du feu qui s'est emparé de tout le vaisseau dans l'espace tout au plus d'une demi-heure. On a été contraint d'abandonner le vaisseau au feu qui le consumait, et on a bien vite profité d'un petit reste de brise de l'Est-Sud Est pour le mettre hors du canal, et le faire échouer auprès du Fort-Blanc, où il a consumé sans pouvoir rien sauver".

Et à Arzon, c'est l'hécatombe au 19^{ème} siècle.

Le recteur d'Arzon, Augustin Cariou, a établi à partir des archives de l'Amirauté, pour l'époque allant du 8 avril 1801 au 11 novembre 1900, la liste des marins d'Arzon morts en mer, qu'elle soit proche ou loin de la presqu'île de Rhuys.

Celle-ci comporte 706 noms, au minimum, car pour diverses raisons d'autres n'ont pas été inscrits sur le registre d'état-civil municipal, ce qui est le cas pour plusieurs marins morts en mer qui n'ont pas été répertoriés.

Beaucoup de jeunes mousses périssent en mer, tel François Calvart âgé de 16 ans au large du Croisic le 28 juillet 1805 ; Olivier Layec de 14 ans à La Teignouse le 16 octobre 1809 ; Alban Fraval de 13 ans, le 1^{er} septembre 1812 à Bordeaux ; François Allanic, 13 ans ; Jean Jegat et Alexis Cauzic, 16 ans chacun ; Emmanuel Cauzic et Celestin Le Moulin, 13 ans chacun ; Emmanuel Gregam et Eugène Marie Leroux de 12 ans, et des dizaines d'autres âgés de 10 à 16 ans.

Durant les guerres de la Révolution et de l'Empire, nombre de marins français furent enfermés dans les prisons anglaises, soit à terre, soit sur mer dans des « pontons-prisons ». Ainsi Joachim Briendo de 16 ans, novice sur le corsaire « L'Aimable Barbe » mourut au dépôt de prisonniers de Dartmouth le 4 septembre 1813 comme Pierre Croisier le 27 février 1810. Vincent Le Corre finit de même à celui de Plymouth le 5 janvier 1805.

Une autre guerre, qui fit quelques ravages chez les arzonais, fut celle de Crimée de 1854-55 qui

envoya plus d'une dizaine de marins à la mort. Celle du Mexique n'épargna pas non plus quelques arzonais comme Joseph Allanic mort à Vera-Cruz le 8 avril 1862. Les conquêtes coloniales de la fin du siècle firent aussi plusieurs victimes.

Fait plus particulier, un certain nombre de marins décèdent chez les cabaretiers, tels Joseph Couédel le 25 janvier 1807 à l'île d'Yeu, Vincent Le Tréhuidic le 16 mai 1823 chez un cabaretier de Rouen, Joseph-Marie Largouet le 10 février 1865, quai de la Fosse à Nantes ; ou de « trop plein d'alcool », tel Joachim Couedel à Terre Neuve le 1^{er} juillet 1821.

D'autres meurent dans les divers hôpitaux des ports de Bordeaux, Morlaix, Boulogne, Paimboeuf, Cherbourg, Toulon, Lorient, Brest, Rochefort, Honfleur, Smyrne, St Denis de la Réunion, Cayenne, Fort-Royal (Martinique), Pointe à Pitre, ou à bord, très loin de France, tels Joachim Jego à l'île St Marie à Madagascar le 16 mars 1822 ; Jean-Pierre Couedel le 12 novembre 1831 près de Bahia ; Jean-Marie Clero à Bombay le 22 avril 1858 ; Vincent-Leocadie Corchuan à Sumatra ; Jean-Marie Le Leizour à Tche-Fou le 17 février 1861 ; Pierre-Marie Cadro, 18 ans, le 24 septembre 1870 à la Nouvelle-Orleans ; François Boyenval, 16 ans, disparu le 4 septembre 1854 dans un combat à Petropolouski (Sibérie) et d'autres à Pondichéry, à Saïgon, à Vadso, à Yokohama, en Nouvelle-Calédonie, à Belém. Les principales maladies sont le typhus, la petite vérole, la rougeole et la dysenterie. Le scorbut frappe très fort aussi. En mars 1747, Chaussy, commissaire des « Classes » de Vannes, signale que les matelots du roi ayant servi dans l'escadre du duc d'Amville, sont morts du scorbut, en quasi-totalité.

Des marins disparaissent au large, tombés en mer, tels Jean-Marie Le Palmec au large des Açores le 17 décembre 1822 ; Pierre Le Franc le 16 janvier 1847 en Atlantique sur un bateau revenant de Cuba ; Sébastien Le Goff au large du Congo ; Jacques-Marie Surzur à Mayotte en 1848 ; Léopold Calvart, 20 ans, à 600 miles au large des côtes des USA, le 8 janvier 1870 ; Emile Celo à Kayes (à 500 kms de la côte) sur le fleuve Sénégal le 22 octobre 1893 ; Joseph-Marie Le Lizour matelot sur la goélette « La Victoire », tombé en pleine mer au large du cap Lizard, après être tombé de la vergue de hune et avoir rebondi sur la lisse.

Le plus grand nombre meurt dans les eaux européennes, en Manche et vers Bordeaux plus précisément, sans compter les naufrages le long du littoral breton et anglais : Ouessant, La Teignouse, l'estuaire de Loire, Le Croisic, Swansea, Cardiff, le canal St Georges, celui de Bristol, sont des lieux de triste mémoire.

Et chaque catégorie paie son tribut, capitaines au long cours, maîtres au cabotage, marins, matelots, novices, mousses...Et nulle exception, que ce soit sur des « Chasse-Marées », « Lougres », « Goélettes », « Aviso », « Vapeur », « Trois Mâts », « Quatre Mâts », « Chaloupe de pêche », « Canot de pêche », « Dundee », « Brick-Goélette », « Brick », « Sloop » ou autres bateaux de commerce, ou « Vaisseaux » de l'Etat ; tout le monde est concerné.

Des naufrages importants entraînent au fond de l'eau des équipages entiers, tel celui de la « Marie-Julienne » qui le 6 avril 1837 sombrant devant Ouessant noie tout son équipage de sept arzonais. Idem le 27 novembre 1838 avec le naufrage en Manche du « Telemaque » qui entraîne au fond deux marins d'Arzon, deux de Sarzeau, un de St Gildas de Rhuys et un de l'île d'Arz. Idem le 10 mars 1842 avec le naufrage du « St Jean » qui noie sept arzonais.

Pareil le 12 janvier 1868 avec le naufrage de la goélette « Candide » qui envoie au fond huit arzonais, tout l'équipage, le long des côtes de Sardaigne.

Le 16 février 1855, on citera les trois noyés lors du naufrage de la « Sémillante » dans les Bouches de Bonifacio, Pierre-Jean Le Roux, Ambroise Farde et Jean-Pierre Cointo. Au total le chiffre de 706 arzonais morts loin de leur commune, de différentes façons, durant le 19^{ème} siècle, n'est sans doute qu'un minimum.

En juin 1857, à bord du « Perseverant » ; sept arzonais meurent de maladie, dont quatre âgés de 10, 13, 15 et 16 ans.

Et que dire de cette tempête du 4 décembre 1896 qui envoya par le fond treize arzonais qui pratiquaient la pêche à La Rochelle à bord de deux bateaux, le Sloop « Notre Dame de Grace » et le dundee « Saint Adrien ».

A ceci on peut ajouter pour ce 19^{ème} siècle, les 29 arzonais morts noyés dans les eaux de la commune ou à proximité, pour diverses raisons. L'entrée du Golfe est particulièrement redoutée, particulièrement le banc du « Mouton ».

Naufrage d'un « canot » à Kerners, au Monteno ou à la pointe St Nicolas ; homme tombé d'un bateau près de Meaban et retrouvé sur la plage de Penvins comme cela arriva à Joachim Maguero le 18 mai 1847. Le 29 juin 1744, dix paroissiens de Surzur revenant par mer de Pénerf, se noient devant Portgroës.

Des familles entières sont touchées par ces disparitions ; Layec, Stéphany, Rozo, Le Hecho, Le Delin...

Ceci indépendamment des 39 corps échoués sur les plages d'Arzon, d'origine extérieure à la commune, marins connus ou inconnus pour la plupart. Comme cet homme de 30 à 40 ans, retrouvé le 2 octobre 1859 et qui sera enterré dans la tombe dite du « Petit Mousse », ou ce marin suédois décédé le 25 janvier 1805, ou Louis Quistrebert de Penvins, canonnier garde-côte qui se noie au Fogo le 23 janvier 1810, ou ces deux mousses de Sarzeau noyés en 1822 et 1823 retrouvés à Kerners, ou cet habitant de Quiberon, ce mousse d'Auray, ce marin de l'île aux Moines...et encore ce 22 juillet 1863... jour pendant lequel une vingtaine d'hommes et de femmes de Locmariaquer périrent dans la passe de Port Navalo.

A titre d'exemple, à l'île de Groix, durant la seconde moitié du 18^{ème} siècle, 55% des décès d'hommes de 20 à 30 ans sont des disparus en mer, et le nombre de marins morts outre-mer est estimé à 61% du total des décédés.

Bien que s'étant passée hors de Bretagne, on se rappellera la terrible tempête des 27 au 29 janvier 1881 qui, frappant les côtes de Vendée, fit que sept chaloupes de pêche disparaurent. Avec en conséquence, 51 noyés qui laissèrent 27 veuves et 57 orphelins.

Fin 19^{ème} et courant 20^{ème} siècle, la presse mentionne régulièrement des disparitions ; le 5 juin 1887, celle du nommé Guillevic, de Sarzeau dans la nuit du 1^{er} au 2 avril. Le 23 septembre 1888, pareil pour François Burgeot ; le 11 mai 1940, devant Sarzeau, disparition du jeune René Quatrevaux...ou en avril 1939, devant Penvins la noyade de Louis Conan, jamais retrouvé. En août 1900, le tribunal de Vannes reconnaît officiellement la disparition en mer en date du 16 février 1880, d'Alexandre-Marie Le Pays, de Sarzeau, capitaine du brick « d'Artagnan » et de son second, de Sarzeau, Emile-Marie-Désiré Michandart, et le 15 juillet de la même année, la presse se fait l'écho du naufrage accidentel du navire de la marine nationale, « La Framée » à Gibraltar avec à son bord Pierre Le Mercier de Sarzeau. Toujours en 1900, une très violente tempête frappant les côtes atlantiques envoie par le fond plusieurs navires et pêcheurs dont Louis Kérignard de Boptpenal en Sarzeau, et ceci devant La Rochelle. Ou encore le 4 janvier 1929, il est signalé la disparition, la veille, en mer, de Robert, marin-pêcheur de Sarzeau.

Une particularité est, pour les disparus en mer au cabotage ou à la pêche, l'existence d'un rite particulier nommé « proëlla ». Surtout pratiqué à Ouessant, Molène et autres îles, cette pratique consiste à remplacer le corps du disparu par une croix en cire placée dans le cercueil. Cette cérémonie est accompagnée d'une messe d'enterrement. En Bretagne sud, cette pratique est attestée à Arzon dans la seconde moitié du 17^{ème} siècle. Pour les morts outre-mer, ne sachant pas si la personne est réellement décédée ou disparue, un simple service pour le soulagement de l'âme est fait.