

RETOUR AU MOR BRAZ

Naviguer sur quoi et comment, durant ces temps médiévaux ?

Quelques écrits maritimes médiévaux...

« Un navire qui faisait commerce avec les Scots (Irlandais) étant trouvé, il reçut tous les bagages et les compagnons de voyage. Comme déjà, grâce aux rames et aux souffles du zéphir, le navire approchait du grand large, la masse des eaux accrut en sens inverse et força à revenir au rivage et l'abandon à bout de course sur le sol plat ; une fois le flot rassemblé, la plaine liquide s'apaisa dans les golfes. La carène demeura trois jours à sec ».

*« Ni matelots, ni pilotes
N'étaient certains de la bonne direction
Ils ne savent où ils vont, s'ils avancent ou s'ils reculent ».*
Extrait d'un texte médiéval

« La profondeur est considérable et l'obscurité y règne continuellement. La navigation y est difficile, les vents impétueux, et, du côté de l'occident, les bornes sont inconnues... On y trouve aussi des animaux marins d'une grosseur tellement énorme qu'ils ne peuvent être décrits... ».
Al Idrissi, qui, au 12^{ème} siècle, décrivait ainsi dans sa géographie, l'océan Atlantique.

« Sept jours et sept nuits, les flots l'entraînèrent sans répit, au gré des vents et des courants. Parfois Tristan harpait pour apaiser son angoisse et charmer sa douleur. Un matin à l'aube, il s'aperçut que la houle l'avait poussé vers une terre qu'il n'avait encore jamais vu »...

« Le navire qui portait l'amie tant désirée approchait maintenant de la côte. L'étrave traçait sur les flots un allègre sillage quand une bourrasque s'éleva, prit le mât en vent debout et fit virer tous les vaisseaux. Les matelots courent au lof, tournent la voile, mais vainement : bon gré, mal gré, ils dérudent au large. Le vent fait rage, il soulève les vagues, la mer s'émeut jusqu'en ses profondeurs, le ciel s'assombrit et une brume épaisse s'étend sur les flots noirs. Il pleut, il grêle ; au ciel s'amassent les nuées, sur le bateau, boulines et haubans se brisent avec fracas. On amène le mât et l'on avance en louvoyant avec le vent et la lame »
Roman de Tristan et Iseut

« La traversée durait depuis un moment déjà quand, soudain, se lève une violente tempête, suscitée par les ruses du démon. Le ciel se charge de nuages compacts ; le jour reproduit la parfaite image de la nuit, les vents s'entrechoquent violemment ; la mer grossit, les flots se gonflent, on ne voit autour de soi que la présence de la mort. Les passagers montent jusqu'au ciel et ils descendent jusqu'aux abîmes ; tout comme l'habileté des matelots, la confiance des moines est complètement engloutie. Le saint voyant qu'ils sont morts de peur leur dit : "Hommes de peu de foi, pourquoi avez-vous douté ?" Aux éléments déchaînés il opposa le signe de la croix et la rage des vents tomba en même temps que la houle s'apaisait. »
Vie de saint Guénaël

*Gaillards, il ne faut pas songer à s'amuser,
Quand on fait voile vers Saint-Jacques.
Pour beaucoup c'est un cauchemar de commencer à naviguer,
Qu'on ait pris la mer à Sandwich ou à Winchelsea, à Bristol ou ailleurs,
Car plusieurs auront des haut-le-cœur et gémiront,
Avant qu'il ne soit tout à fait minuit".*

Cette chanson de matelots qui raille les pèlerins allant à St Jacques de Compostelle, dit bien le tourment que leur réservait la traversée.

*« Devant le roi se trouvait un navire
Le gouvernail brisé,
Mâts et voile immergés
En un instant il fit trois tours sur lui-même
Une tornade s'abattit sur lui
Et frappa l'un de ses flancs
Fracassant ses bordages ;
Se brisent chevilles et attaches,
L'eau pénètre par les jointures
Et l'inonde subitement
Il est aussitôt englouti...
Le vent s'attaque aux autres navires,
Mettant en pièces mâtes et vergues,
Il les éparpille sur la mer ».*
Roman d'Eneas, texte de 1160.

Un jour, des matelots, se trouvant en péril sur la mer, prièrent ainsi avec des larmes : « Nicolas, serviteur de Dieu, si ce que l'on nous a dit de toi est vrai, fais que nous l'éprouvions à présent ! » Aussitôt quelqu'un apparut devant eux, qui avait la figure du saint et qui leur dit : « Vous m'avez appelé, me voici ! » Et il se mit à les aider, avec les voiles et les câbles et les autres agrès du bateau ; et sur-le-champ, la tempête cessa.
La Légende dorée.

Les Bretons et la mer.

« Toute ceste coste depuys le Croisil jusques au port de Saint Brieu s'appelle la Basse Bretagne, et est une nation de gens sur soy et n'ont d'amitié à aultres nulles nations. Sont gens de grand peine et travail ».

Jean Fonteneau dit Alphonse de Saintonge, Cosmographie, 1544

« Avant l'ère du triomphe des rouliers ponantais de la fin du Moyen Âge et du début des Temps Modernes règne au contraire en ces eaux une sorte de calme plat, effleuré seulement en surface de quelques brises d'avenir. C'est que le duché présente deux visages différents selon qu'il est vu de la mer ou de la terre. Pour les terriens, la mer se borne, au mieux, au périmètre limité des criques familières et de leurs trous à poissons et autres crustacés ou coquillages, ces garde-manger naturels sollicités sans enthousiasme excessif. Pour les marins, la côte n'existe que comme défilement de paysages divers, caps et îles, baies et récifs, bancs de sable et promontoires abrupts, devant lesquels il convient de louvoyer au plus près sans jamais perdre sa route.

Les premières « Instructions nautiques¹ » se résument encore à cela, une enfilade de vues cavalières ponctuée d'amers remarquables, redoublée de sages conseils fournissant les clés empiriques d'une navigation sauve. Le marin de passage n'en demande guère plus : des baies où se mettre à l'abri, des points d'eau faciles d'accès pour lui et inaccessibles ou presque pour des riverains toujours présumés hostiles ou soupçonnés de vouloir lui extorquer taxes et « coutumes » dispendieuses, quelques indications générales de marche et un bon descriptif de la manœuvre vers les points d'atterrissage recherchés à l'occasion. Peu lui chaut, en vérité, de n'y point rencontrer ni vrai port aménagé ni confrères locaux : il n'a nul besoin des équipements des premiers ni de la concurrence des seconds. Dans cette optique, la Bretagne péninsulaire se révèle vite assez riche en mouillages raisonnablement à l'abri de la fureur des flots comme de la curiosité des importuns pour satisfaire ses utilisateurs contraints.

¹ Tel le Grand Routtier et Pilletage de Pierre Garcie de Ferrande.

Le duché n'a d'existence dans le monde des gens de mer que par sa seule présence physique de promontoire planté à la jointure de l'Europe du Nord et de l'Atlantique. Il se trouve ainsi signalé comme point d'ancrage servant à estimer la durée des navigations entreprises en son entour et dans lesquelles il n'entre pas comme un partenaire actif de plein exercice. Une scolie à la Geste des évêques de Hambourg d'Adam de Brême (mort vers 1076) fournit la plus ancienne attestation de cette fonction passive assumée par les caps finistériens, en signalant qu'il convient de compter un jour de mer pour le passage de Prawle à la pointe Saint-Mathieu, puis trois jours et trois nuits de là à Ferrol. Ce renseignement intéresse les pèlerins anglais ou germaniques en route vers Saint-Jacques de Compostelle, contraints de reprendre leur souffle au havre de Saint-Mathieu. Il intéresse aussi ceux de leurs compatriotes, et les Nordiques, qui se sont croisés et rejoignent le tombeau du Christ par la voie de mer, dès 1096, puis en 1147, en juin 1189 encore lorsque l'empereur Frédéric Barberousse, encalminé, perd six journées au large de la Bretagne méridionale. Beaucoup plus tard et dans un contexte tout autre, Froissart nous informe que par un vent favorable une flottille de trois navires met en 1343 deux jours et deux nuits au départ de Vannes pour rejoindre Plymouth.

Jean Christophe Cassard « Les Bretons et la mer »

Le Mor Braz, carrefour commercial... et lieu de tous les conflits.

De tout temps, le Mor Braz et ses rivages, dont ceux de Rhuys, par leur proximité de la Vilaine et de la Loire, ont été des axes majeurs de la navigation et d'escales de ravitaillement le long du littoral du sud Bretagne à des époques où se développent des activités commerciales entre les ports du nord et sud Bretagne et ceux de la Charente, du Poitou et d'Aquitaine.

Sans revenir sur les anciennes époques, du néolithique à celle des Normands, d'importants échanges commerciaux maritimes sont attestés dès le 12^{ème} siècle. La Rochelle et Bordeaux étant des ports d'importance pour le commerce du vin ainsi que pour le transport des pèlerins vers Saint Jacques de Compostelle, des marins de St Gildas de Rhuys s'y installent en 1307 et 1309.

À l'époque du duc Jean III (1312 - 1341), des relations maritimes et commerciales étroites se nouèrent entre la Bretagne et l'Andalousie au travers de son port de Sanlúcar. Le duc breton ayant épousé la sœur du roi d'Espagne Isabelle de Castille, une importante colonie de bretons y séjournera désormais, avec privilèges qui dureront jusqu'en 1645.

Ils y développèrent un commerce maritime effectué sur des petits bateaux de moins de 100 tonneaux, souvent de 30 à 40, qui y déchargeaient des toiles, et autres tissus provenant de Pontivy, Morlaix, Tréguier, et du sel. Au retour, vin, fer et fruits (olives) rejoignent les ports bretons.

Puis, François II (duc de Bretagne, père d'Anne de Bretagne) établit des traités de commerce en 1468 avec l'Angleterre, en 1459 et 1471 avec le Portugal, en 1476 et 1478 avec les villes hanséatiques et en 1483, de nouveau, avec l'Espagne comme ce fut le cas dès 1478, lorsque le duc de Medina-Sidonia accorda le « privilège des Bretons », document donnant le droit à ses commerçants de s'installer dans la ville et de pratiquer leurs activités, notamment lors de la célébration de las Vendejas.

La rue des Bretons leur était réservée.

« Les marchands Bretons qui travaillaient anciennement en Galice et dans le golfe de Gascogne, vont à Sanlucar de Barrameda, par autorisation du duc de Bretagne, aux deux foires annuelles, qui s'appellent les Vendejas (foires), depuis ce temps jusqu'à maintenant, les gens de Bretagne y viennent, et par respect pour cette ancienne coutume, ils sont humainement traités par le seigneur de Sanlúcar et paient moins de droits que les Flamands, Anglais, Français et autres nations qui viennent par la mer. Selon les généalogistes, la maison de Guzman, descend d'un frère du duc de Bretagne Erispoé, venu en Espagne en temps de Don Ramiro I de Léon et qui épousa sa fille, doña Hermisenda ». Sevilla y Cadiz, Par Pedro de Madrazo.

Sur quoi naviguaient les marins le long des côtes de la Bretagne et du pays de Rhuys... en ces 12^{ème}, 13^{ème} et 14^{ème} siècles ?

Sur des « galères », « galéasses » ou « galiotes » et autres, les bateaux de l'Atlantique sont multiples, certains peuvent atteindre 30 à 40 mètres de long, 5 à 6 de large, avoir un creux jusqu'à 2,5 m et filer à environ 5 nœuds, parfois un peu plus.

On y trouve, plus massifs, des « naves », « nau marchande » ou nefes ; des « vaissels », navires de haute mer aptes à affronter l'océan et n'ayant que le vent pour force de propulsion à l'inverse des galères qui avaient également l'aviron.

Ces robustes bateaux, d'une longueur de quille allant jusqu'à 20 m, sont pontés et possèdent un ou deux « châteaux », l'un à l'avant et le second à l'arrière. Ils jaugent de 50 à 100 tonneaux à l'exception de très grosses unités au plus fort tonnage, qui de par cette taille, sont pénalisées pour accéder aux ports.

Il existe aussi de vastes bateaux, les « car(r)agues » allant jusqu'à 1600 tonneaux avec « châteaux », canons, appartements pour les officiers et dortoirs, difficiles à manœuvrer, massifs. La chronique de Louis XII mentionne l'existence d'un tel bateau « la Charente » pouvant transporter 1200 soldats. On approche en chiffre celui des vaisseaux royaux du 18^{ème} siècle, tel le Thésée qui avait un équipage d'environ 1000 hommes embarqués en temps de guerre, la moyenne étant de 10 hommes par canon, le Thésée en ayant 70...700 marins embarqués.

La « Caravelle » de 20 à 200 tonneaux, qui se nomme « carvel, cravelle, escravelle, corveille, crevelle », qui utilisant la voile latine, permet de mieux remonter au vent, est le nouveau bateau.

On ne peut oublier sur le littoral de Rhuys les bateaux navigant sur des mers intérieures, comme sur le Golfe, où il existe, comme ailleurs en de semblables plans d'eau, une multitude de petites embarcations desservant les abris littoraux et ports d'échouage tels à l'époque de la duchesse Anne, les « batels, escaffes, barges, barques, gabarres, fleuins ».

Des navigations hasardeuses.

Rien à voir avec la navigation actuelle, peu ou pas d'instruments fiables, peu ou pas de ports aménagés, pas de cartes² maritimes, et pour les marins et capitaines, une approche psychologique et religieuse de l'océan assez particulière.

Pour tous, les seules connaissances étaient celles acquises par les « anciens » au cours des périodes précédentes, et parfois, pour les atterrages, par un document, tel le « *Grand Routtier et Piletage de Pierre Garcie de Ferrande* », extraordinaire document nautique qui de par son existence atteste une importante navigation au 15^{ème} siècle dans le Mor Braz et le Golfe.

Savoir utiliser les bonnes allures avec souvent le vent à contre était une rude tâche car il fallait arriver au bon port sans difficulté. Effectuer un voyage de cent cinquante kilomètres par jour était du domaine du possible, pour peu qu'on ait les vents favorables, c'est toujours mieux qu'à terre, où on ne dépassait guère les 30 à 40. C'est aussi, outre la peur de la brume, des tempêtes³ ou du calme plat qui peuvent durer des jours et des jours, celle des pirates, de la maladie, de l'épidémie, du manque d'eau, du froid, de la casse du matériel dont plus particulièrement celui de l'aviron servant de gouvernail. C'est aussi l'appréhension de la rencontre d'animaux monstrueux, si présents dans l'imaginaire médiéval et pour tous il y a la peur de ce qu'il y a au bout de l'horizon, malgré les récits de navigateurs qui y sont allés et en sont parfois revenus.

« *Les confins maritimes (éléments que ne sont ni les forêts ni les déserts selon Jacques le Goff) représentent sans doute, dans la culture médiévale, les véritables confins du monde car ils en*

² L'usage de la carte semble rare au Moyen-Age, dans la « Vie de St Louis ». Guillaume de Nangis, rapporte qu'en 1270, le bateau menant le roi à Tunis fut pris dans une tempête et qu'on rassura Louis IX en lui montrant une carte (mappa mundi). En 1294 le même terme est utilisé lors d'une demande de restitution d'un navire par le prince d'Aragon et en 1354, une ordonnance aragonaise ordonne que les galères soient munies de deux cartes marines.

³ Quelques chroniques anciennes relatent de formidables tempêtes, comme en Bretagne celle qui, en 1284, causa d'importants dégâts sur terre et sur mer. Pareil en 1315 sur toute la France et en 1374 et 1401 dans la région nantaise.

incarnent l'absolue sauvagerie » Frédérique Lage

Naviguer dans le Golfe n'est pas même de tout repos, si on en croit ce texte concernant le transport de marchandises entre Rhuys et Vannes au 15^{ème} siècle :

« La fabrication du mortier est la tâche réservée aux « servans ». Ils vont chercher l'eau au puits de l'église avec divers récipients appelés « seilles », « rangeots », « tines » ou « buies de terre » et la déversent dans des cuves ou dans des « pipes » pour être utilisée au fur et à mesure des besoins. La recette du ciment mérite d'être décrite. Les ouvriers utilisent naturellement du sable, venu de la côte et de la chaux de « croquille », importée « vive » ou « veille et estainte » de Calmont et surtout de la presqu'île de Rhuys. La fabrique l'achète par tonneaux entiers à des « chauffieours » professionnels, dont les noms nous sont parfaitement connus et la fait transporter par « estaffes ». La traversée du golfe du Morbihan est parfois dangereuse et le prix de revient s'en ressent ».

Leguay (J.-P.), « Vannes au XVe siècle », B.S.P.M, t. 103, 1976, p. 89 et 90.

Des atterrages difficiles.

Près des côtes, les bancs de sable et les rochers à fleur d'eau ne sont pas les moindres dangers, le Mor Braz et le Golfe du Mor Bihan en possèdent quelques-uns...comme on y trouve aussi de forts courants qui n'hésitent pas à envoyer les bateaux à la côte. Très loin de Rhuys, mais comme pareil malheur arriva aussi sur son littoral, on se souviendra que le 25 novembre 1120, la « Nef Blanche » se fracassa sur des récifs devant Barfleur, 140 passagers perdirent la vie dont le fils du roi d'Angleterre et nombre princesses et barons. Et si le vent porte au large, c'est l'inconnu et la perte. L'arrivée au « port » n'est pas sans danger, outre le fait qu'il n'y a ni balisage ni phare, l'abri est souvent succinct et d'accès délicat. Sur les 300 ports du royaume relevés pendant la Guerre de Cent Ans, rares ceux qui sont bien aménagés et protégés tels Nantes, La Rochelle, Bordeaux, véritables complexes portuaires.

Le plus grand nombre se réduit à une échancrure du littoral, en une petite baie où il n'y a parfois qu'un simple débarcadère en bois, quelques pontons inclinés ou marches en pierres. Beaucoup d'entre eux se situent dans l'estuaire d'une rivière ou d'un golfe afin de permettre la continuité du commerce, La Roche-Bernard, Port-Navalo, Auray, en sont de bons exemples et sans doute d'autres situés sur de simples plages et criques. Pénérf, Banastère, Suscinio, Le Logeo, Benance...en sont certainement d'autres.

Pour mouillage on utilise quelques poteaux plantés dans la vase, comme peut-être à Penvins on en voit, mais sont-ils de ces époques, ou sur une plage à pente douce. Ces abris forment l'essentiel de ces « portus » primitifs souvent de très anciennes utilisations, sans aucune protection.

Et, arrivés à terre, les marins retrouvent les aléas de la vie rurale avec toutes ses difficultés. On peut prendre en exemple le port d'Auray, qui, entre 1479 et 1487 cumula tous les handicaps : *« plusieurs tempêtes se succèdent empêchent de « sortir » en mer, un hiver très rigoureux et long, des inondations du Loch, des incendies et une peste qui tue nombre d'habitants et à tout cela se rajoute une épizootie qui tue presque tout le bétail.*

De 206 le nombre de ménages en quelques semaines passe à 107 ».

Mais, on a aussi, parfois... des navigations tranquilles...

« Un vent tranquille s'était levé sur une mer sereine, et Dieu les guidait. Aucun d'eux n'avait été blessé, le navire n'avait souffert aucune avarie et allait bon train sur la route du retour avec l'aide du Dieu tout-puissant, et saint Malo revint chez lui Alors les navigateurs se dispersèrent dans toute la région en racontant partout les miracles que Dieu avait accomplis par saint Malo. »

Vie de saint Malo, par Bili, I, 24.

Corsaires et pirates dans le Mor Braz...et en Bretagne sud.

Cette activité économique existait depuis déjà plusieurs décennies au large de Rhuys, comme partout ailleurs le long du littoral, là où des richesses sont à prendre.

Déjà, en l'année 1060, le cartulaire de Redon mentionnait quelques cas de piratage en Vilaine, pillage de deux bateaux appartenant à l'abbaye St Sauveur de Redon par « Gautier et Goscelin », et un peu plus tard de trois autres par Eudon, sire de la Roche. En 1223 le duc Pierre Mauclerc se plaint des agissements du Sieur Luci, qu'il tient prisonnier. Ce personnage, écumeur des mers effectuait des descentes dans les villages côtiers et avait pris de façon illicite trois navires devant Auray, Vannes et Quimperlé.

Cela s'amplifia aussi durant les guerres de succession de Bretagne, comme en 1364 lors d'un raid de galères espagnoles vers Guérande. Aucun endroit du littoral accessible n'a pu échapper à la piraterie et au pillage, soit de la part de navires isolés, soit de celle de flottes des quelques états voisins avec lesquels il y avait conflit.

En mars 1475, le duc François II fit armer contre les pirates anglais de Fanwic (Fowey ?) une flotte de sept bâtiments, montés d'environ 1400 hommes, sous les ordres d'Alain de la Motte, vice-amiral de Bretagne, et dans le courant de la même année, il y eut un second armement de même nature, pour lequel on employa, entre autres, un bâtiment de 200 tonneaux, portant 134 combattants, qui appartenait à un marchand appelé Vincent Roger et qui servit dans la flotte ducale du 15 février au 1^{er} juin 1475. En 1480, le duc redoubla d'efforts contre la piraterie, et commanda à tous ses officiers à tous ses sujets de courir sus aux pirates.

Malgré toutes ces mesures, à la fin de l'époque ducale vers 1520, la piraterie se porte bien, soit elle est due à l'action de bretons, soit à celle d'autres nations, mais toujours est-il qu'elle rapporte largement et que rarement elle est sanctionnée.

Au 15^{ème} siècle ce sont près de 160 affaires de piraterie qui sont relevées le long des rivages de Sud Bretagne.

Le Croisic.

Au sud du Mor Braz, il est un port, tout proche de Rhuys, Le Croisic, qui armait fréquemment des navires destinés à l'action corsaire, guerre navale quelque peu différente de celle de la piraterie. La limite entre ces deux formes est si fine, que passer de l'une à l'autre sans même s'en rendre compte, ne semble pas avoir été un problème.

Entre 1450 et 1540, selon l'étude d'Alain Gallicé, le port du Croisic se positionne donc comme l'un des principaux centres de « bavures » de l'action corsaire locale.

« C'est le cas en 1471(?), lorsqu'Alain Bouchart et quelques autres Guérandais Quelo, de Carné, Jean de Cleuz avec huit ou neuf baleniers, armés en guerre, s'emparent au large de Belle-Île de trois navires : une escarraque, une nef d'Espagne et une houlque dont les équipages s'étant retrouvés, sur la côte de Lisbonne, avaient convenu de faire route commune, et pris l'engagement de s'attendre et secourir l'un d'eux l'autre, si besoin en estoit, ainsi qu'est acoustumé à fere entre marchands frequentant la mer. Les Croisicais sont renseignés par Antoine Picart, qui, embarqué sur une escarraque affrétée par Ambrois Lomelin et André.

Alain Bouchart s'enquiert de la présence d'Anglais et de marchandises anglaises dans les navires avant de passer à l'attaque : cette présence, à ses yeux, justifie l'entreprise corsaire. Avec leurs prises, les Croisicais gagnent Noirmoutier,

C'est-à-dire un port non breton. Ils cherchent à obtenir de leurs victimes une promesse de silence, et à négocier la remise des navires soit 3000 saluts pour la carraque et 526 pour la houlque, ce qui est accepté, sans doute faut-il y voir une volonté de dissimuler la prise sous une vente fictive. Cependant, les victimes portent l'affaire devant la justice ducale. Ils font valoir que les marchandises n'étaient pas anglaises, et donc que l'entreprise n'est pas corsaire. Le pouvoir intervient alors pour

condamner les agresseurs. Le duc ordonne que les biens soient rendus aux plaignants. Le sergent d'armes du duc et Jean Sorel, serviteur dudit Spinolle, portent les lettres du prince au Croisic, où ce dernier est traité de mauvese et traiteuse maniere, et dépouillé de dix écus, d'un signet en or ainsi que d'un diamant valant quatorze réaux. Le sort singulier fait à Jean Sorel donne à penser qu'il ne s'agit non pas tant d'une révolte contre la justice ducale, que d'une réaction au double jeu mené par les Spinolle. Mais le plus souvent, un navire est préparé spécialement pour la guerre et l'opération est méthodiquement organisée.

Une enquête de 1529 est riche d'enseignement. Elle nous met en présence d'une barque du Croisic, sans doute de 18-20 tonneaux, qui appartient à un marchand, Vincent Poret. Elle est armée en guerre : on a recruté un équipage, soixante-trois hommes, avec au moins un marin d'origine non locale, Jean de Maranne natif de Lucel, dans l'évêché de Saintes; le commandement du navire est adapté à la situation avec aux côtés du maître, Pierre Marcon, un capitaine, Simon Le Piquart; il est doté d'artillerie et bastons de guerre. Les objectifs sont définis : gagner la coste d'Irlande et attaquer les marchands du Portugal et de l'Espagne. Une première prise est faite entre le raz de Saint-Mathieu et l'île de Batz, et la cargaison d'ostades sorte de brocatelle mêlée de laine ou de poil est écoulée à Tréguier. Toutefois, l'accomplissement du programme est compromis par les vents contraires, ce qui oblige à se retirer au havre de Port-Blanc et à y séjourner dix à douze jours. C'est là que se fait la rencontre avec ceux d'une petite barque du Croisic, sans doute de 15-16 tonneaux, équipée de trente hommes dont le maître est Fiston et le capitaine Pierre Palefrenier, et qu'est conçue l'opération commune qui allait valoir aux Croisicais l'accusation d'être des pillars de mer....

On dénombre une quarantaine d'affaires entre 1467 et 1540, c'est-à-dire sur une durée de soixante-treize années. Elles engagent un nombre relativement important de maîtres de navires, et présentent des polarités tant en ce qui concerne les protagonistes que les dates, où chacune des années est marquée par au moins une affaire et parfois plus ».

La violence est souvent présente, tel ce témoignage dénonçant l'action des croisicais.

« Mais si l'adversaire résiste, la force est légitime puisque l'équipage qui n'obtempère pas à la demande donnée - d'avallez le treff - comme il l'est demandé, en 1471, par Alain Bouchart, c'est-à-dire à l'ordre intimé par l'assaillant à ceux du bâtiment adverse d'immobiliser leur navire en amenant la voile, est alors considéré comme rebelle. La pire violence, aux dires des victimes, peut alors accompagner l'assaut, comme en témoignent, en 1524, les lettres patentes du roi, qui ordonnent de restituer à Jean Bonhons, bourgeois et marchand de Rouen, et à Paul Lemaistre, bourgeois et marchand de Dieppe, le navire la Sainte-Marie de Nice de 200 tonneaux, affrété à Gênes, le 1er janvier 1522, et attaqué près du cap Finistère par sept embarcations du Croisic. Les hommes de la Bonne-Aventure de Guillaume Le Becquet, du Signe Jouan de Jean Legrant, de la caravelle de Michel Tillon (Le Tillon), de celle de François Quelbot (Quelo) et de deux petits navires nommés La Crozille et la Chaloupe pendirent les aucuns par les genitoires, leur baillèrent ribaudes par la teste, leur faisant sortir par les bouches et oreilles grant effusion de sang, et rompirent coffres et casses estans oudict navires, despollerent et mirent en chemise maistre, contremaistre, escripvains, gens et facteurs ».

Alain Gallice

Ceci n'empêchant pas des navires anglais et espagnols de prendre des croisicais, comme ce fut le cas en 1467 lorsque la « Marie » de Guérande est arraisonnée par trois navires espagnols, ou encore en 1515

Capture de pèlerins.

Durant la Guerre de Cents Ans, rien n'échappe aux corsaires des deux camps, pas même les pèlerins bretons allant ou revenant du pèlerinage de St Jacques de Compostelle, tel que ces textes suivants l'indiquent.

« ...quant à Philippe le Hardi, nul doute que son initiative n'ait été agréable au grand Apôtre. En effet, trois ans plus tôt, au mois de juin 1375, alors qu'il était à Bruges pour négocier au nom du roi une trêve avec Jean de Gand, duc de Lancastre, il avait secouru de "pouvres pellerins de Bretaingne" qui "avoient esté prins et rançonnez des Angloiz sur la mer, en venant de Saint Jacques". Il leur fit donner, "pour Dieu, un franc et quart". Dépouillés de tout, ces malheureux avaient sans doute été rejetés sur le continent par leurs ravisseurs, au gré d'une opération de fret, non sans avoir enduré quelques semaines de captivité, à moins qu'ils n'aient été promptement abandonnés à l'errance et à la mendicité ».

« Tel est le contexte dans lequel apparaît ce qui est peut-être l'écho le plus ancien d'un pèlerinage effectué par mer en Galice, depuis les côtes de la France actuelle. Il est d'ailleurs immédiatement suivi d'une mention qui découvre les conséquences, en termes de procédure, d'un incident tout semblable. Cette fois, c'est un certain Thomas Barle, patron du navire assailli et capturé, qui, dans l'espoir d'une restitution, s'est résolu à porter plainte devant les tribunaux ecclésiastiques qui ont eux même répercuté l'affaire à la cour pontificale d'Avignon. Le jeu en valait la chandelle car il ne s'agissait pas d'une petite embarcation. Le "Saint Jacques du Vivier" s'en revenait de Galice, ayant à son bord deux cent pèlerins issus de Dol-de-Bretagne, tant hommes que femmes, lorsqu'il fut la proie de misérables corsaires surgis d'Exeter. Non seulement, ces forbans mirent à rançon ceux des pèlerins qui avaient du bien, mais ils emprisonnèrent les autres et, qui plus est, confisquèrent la nef marchande de Thomas Barle à titre de prise de guerre. La réponse de la chancellerie avignonnaise au pétitionnaire, dont le texte a frappé Guillaume Mollat, est datée du 20 novembre 1379 »

Humbert Jacomet : Notes sur les pèlerinages maritimes à St Jacques de Compostelle (14 et 15^{ème} siècles).

Un Mor Braz, bien impacté.

Il exista donc durant plusieurs siècles, le long du littoral sud Bretagne et de Rhuys, toute une activité corsaire et piratique. De tout temps des navires d'origines variées, Biscaye, Ostende, Flessingue, Jersey, Guernesey, Alger, Salé venaient se frotter à nos côtes. En 1674, les hollandais, après avoir ravagé Houat et Hoëdic, firent une descente à St Gildas courant juillet. Ils saccagèrent l'abbaye et mirent le feu à l'église. A fin du 17^{ème} siècle, années 1690-1697, ce seront des navires espagnols (basques de San Sébastien) et hollandais (de Flessingue) qui assailliront les côtes de Bretagne sud. L'année 1696 fut difficile pour les habitants du littoral du Mor-Braz, une flotte hollando-anglaise de 80 vaisseaux mouilla le 4 juillet devant Belle-Ile. Son commandement envoya 500 hommes prendre les îles de Houat et Hoëdic, pauvrement défendues par une tour occupée d'une quinzaine de militaires chargés essentiellement d'empêcher les pirates d'y faire escale. Leur résistance, aidée par quelques canons mit en fuite ces « 500 » qui se vengèrent en pillant tout ce qu'ils purent.

En 1680, deux navires français, la « Tempête » et l'« Aurore » tentaient en vain de déloger des corsaires de Salé (Maroc), l'un de 6 canons, l'autre de 12, armés par 150 hommes, embusqués entre Houat et Hoëdic, tandis que durant cette même année, Château-Renaud officier du roi, bloquait en représailles la ville d'Essaouira, important repaire marocain de piraterie.

Dans un mémoire rédigé en mai 1725, la Chambre de Commerce de Bordeaux met en exergue la fragilité de ces voies navigantes qui sont à la merci de ces navires venant du Maroc et qui naviguent jusque vers les hautes latitudes : *« Le commerce de Bordeaux aussi bien que celui des autres villes maritimes est assez diminué et interrompu par le malheur du temps, sans que les négociants fussent encore accablés par les avis qu'ils ont reçus. Nous ne saurions représenter à Votre Grandeur la consternation dans laquelle sont les négociants de ce port. Les uns appréhendent pour leurs vaisseaux qui viennent du Mexique et de la Martinique, les autres n'osent pas faire partir ceux qui sont à même d'y être envoyés, et les derniers enfin pour les marchandises qu'ils attendent d'Hollande et d'autres pays étrangers ».*

Ces corsaires venant du Maroc sillonnaient tout l'Atlantique, et le danger était tel, que déjà en 1629, Richelieu avait envoyé Isaac de Razilly avec une flotte afin de détruire leur repaire, et que désormais une flotte française croisera assez fréquemment au large des côtes marocaines.

Si plusieurs pirates de Salé furent arrêtés et emprisonnés dans les geôles du Roy, on notera la présence de quelques bretons mis en esclavage, soit à Alger, soit à Salé, dont un de Sarzeau et un autre de Pénerf lorsqu'un navire de Vannes se fit prendre au large du Cap Finistère. Fréquemment rachetés, ils restaient entre deux et cinq ans dans les royaumes du Maghreb.

Jean Christophe Cassard mentionne dans son livre, « Les Bretons et la Mer », l'apparition vers 840 d'un énorme navire sarrasin, décrit comme un véritable monstre des mers, devant l'île d'Yeu puis devant Noirmoutier...

Guide d'atterrage de l'entrée du Golfe du Morbihan
GRAND ROUTTIER ET PILLETAGE
DE PIERRE GARCIE DE FERRANDE
EDITION 1520
SENSUYT DE MORBIEN

Ce « *Grand Routier et pilotage et enseignement pour ancrer tant ès ports, havres que autres lieux de la mer* » a été rédigé entre 1483 et 1484 par Pierre Garcie, maître de navires de St Gilles sur Vie. Ce « *Routier* » couvre l'ensemble des côtes allant du Portugal à la Manche. Il est le premier du genre, d'autres suivront au cours du 17^{ème} siècle, tels le « *Manuel des pilotes* » de Guillaume de Glos en 1678, le « *Petit flambeau de la mer* » en 1684 de René Bougard, « *l'Instruction des pilotes* » de 1690 de Simon Le Cordier. Cartes, dessins, descriptions des atterrages, estimation des routes, distances, cap à tenir en tenant compte des dérives, méthodes de navigation ...tout est écrit.

Prenons ici uniquement l'entrée du Golfe.

« Sy tu veulx entrer en Morbien (1), range la poincte devers lest (2) et te garde dune basse qui est en terre delle devers lest (3) en venant vers le bon saint (4). Et quant seras aussi avant dedans comme celle grosse poincte qui est devers lest qui fait lantrée (5), range devers loest à la sonde si tu veulx, car il est plat si nestoye au meilleu du chenal jusques à la poincte qui est plus dedans (6) qui est le travers dune montjoye de pierre haulte et grande comme ung monceau de sel (7) laquelle te demourra devers loest. Et quant seras le travers dicelle poincte (8), donne luy bon ryn (9), car elle est et va bien hors en chenal et dehors delle et de ce qui paroist est soubme jusques bien avant et en amont delle et près delle y a un banc de rochiers (10) qui est soubme et sus lequel ne demoure guaistres deau de basse mer, nya que brasse et basses (11), et parce donne luy bon ryn car en chenal est profond assez, et puy que c'est basse mer (12). Et pour toy garder elle (13) et dicellue banc, quand seras le travers delle, va en...

(1) Dans le golfe du Morbihan.

(2) Pointe du Petit-Mont.

(3) Basse de Saint-Gildas.

(4) Saint-Jacques. Pointe du Bauzec, du Douzay.

(5) Pointe de Port-Navalo.

(6) Pointe du Montenzo ou du Mouton.

(7) Tumulus du Mané-er-H'roëk.

(8) Pointe du Motenzo ou du Monton.

(9) Sans doute pour rumb, qui se dit de chacune des 32 parties de la boussole de l'horizon desquelles part l'un des 32 vents.

(11) Basses. Petits bancs qui ne découvrent jamais, sans cependant, comme les bas-fonds, laisser assez d'eau pour passer dessus de basse mer (Litré. Dict.)

(12) Garcie Ferrande suppose qu'on entre avec le flot dans le Morbihan. Donc, déjà son temps, on tenait compte des courants.

(13) De cette pointe du Motenno.

...requerant une boyec de sable (1) que verras sus le nort delle, l'autre bord du chenal (2) jusques profond et il y aura quatorze brasses et XVIII en chenal et vase, et te garde de lisle des chèvres (3) qui est presque en meillu de chenal, et est le travers de la grosse poincte (4) qui fait le partuys de la jument devers le nort, par où lon va à Vanes ; et icelle isle de chèvres (5) couvre de plaine mer et te demourra destrebord (6) pour aller en la chenal du Raix (7) et pour passer à Locmaria (8) mais pour scavoir quant seras le travers de luy ou dicelle grosse de Lomaria, le prochain de luy ou il y a de grands arbres et haultz. Et quant icelluy village sera parmi la montjoye des pierres susdites (12) qui sont devers loest, et sont en su (13) de l'église, le village parmy elle, et tu seras le travers de lisle es chèvres et à l'entrée (14) devers le su (15). Et aussi pour toy garder d'icelluy isle es chèvres (16), il fault que mette ung clochier que voirras en nort noroest de toy sus (17) terre que lon...

(1) Baie - On aperçoit d'autant mieux cette baie sablonneuse, que la mer est basse au moment où l'on entre dans le golfe.

(2) Anse de Lomiquel,

(3) Actuellement récif nommé la chèvre.

(4) 3e pointe. Pointe de la Jument, si l'on peut l'appeler ainsi, en face de l'île Longue.

(5) A l'époque où naviguait Garcie Ferrande, tous les rochers à proximité de la Chèvre devaient se joindre à ne former qu'un seul îlot de rochers que le flot couvrait ou découvrait suivant l'état de la marée.

(6) A droite.

(7) En la rivière d'Auray.

(8) Locmariaquer.

(9) Pointe de la Jument. (10) Village de Kerlud.

(11) En sud.

(12) Tumulus de Mané-er-H'roëk. (13) En sud.

(14) A l'entrée de la rivière d'Auray. (15) Le sud.

(16) Le nom d'îlz donné à plusieurs reprises par Garcie Ferrande à ce récif nommé actuellement la chèvre, indique bien qu'il avait une étendue autrement plus considérable qu'aujourd'hui.

(17) Sur.

...entre, excepté celluy des chèvres lequel couvre et l'on lappelle lisle es chèvres lequel est le premier quant il paraist de trois ides (1) mais quant il ne paroist point (2), il ny a que deux isles, et en est la meilleure passée devers le noroest de luy (3). Sache que il y a bon repaux dedans de tous temps, et est profond (4) assez.

Sache que Bavant Lomaria nya point de bonne tenue et par ce si tu voys mauvais temps va en dettroys (5) icelluy isle dessudit (6). Si tu veulx entrer en Morbien (7), va nort et sus le nort noroest. Si tu bouge de Morbien, pour aller le bas (8), la prochaine poincte de Morbien devers lest, la ou est la montjoye des pierres dessus elle (9), et la Tignouse gisent nordest et syroest et passeras en mer de la Tignouse. La Tignouse (10) est une pierre bien haulte et ronde, laquelle est bien loing des autres deux petites isles (11) et autres dangier qui la sont, nonobstant qu'il nya point de passée entre elle et les autres deux petites isles à grant navires (12) : et y a deux pierres bien hautes qui asseichent et couvrant de marée qui et sans comparaison comme ladicte Tignouse, mais elles sont plus en chenal que la Tignouse(13). Et parce garde toy delles et prens merches(14)...

- (1) L'île des Chèvres, 2e le Grégam, 3e le Veizit. (2) Quand l'île des Chèvres ne paraît point.
(3) Entre le Veizit et l'île Renaud.
(4) Profond.
(5) Detroys ou detres, c'est-à-dire derrière (Frédéric Godefroy. Dict) (6) Le Veizit.
(7) Dans le golfe du Morbihan.
(8) Le bas: vers le bas de la rivière. (9) Tumulus du Petit-Mont.
(10) La Teignouse.
(11) Toul-Bras et Toul-Bihan ?
(12) Actuellement, d'après la carte de Beautemps-Beaupré, il y aurait un passage. Les rochers se rejoignaient davantage au temps de Garde Ferrande.
(13) Depuis Garcie Ferrande des changements ont eu lieu en ces parages.
(14) Marques.

...appelle Badan (1) parmy lisle (2) qui est en amont de lisle es chèvres qui sera le second isle (3) que voirras, si lisle es chèvres ne paroist qui est en amont de la grosse poincte qui fait le pertuis de la jument, qui te demourra devers le nordest. Et quant auras icelluy clochier dessusdit parmy icelluy isle, et tu seras en mer de l'Isle es chèvres, et a bon ryn de lun devers Loest. Mais si tu mects ledict clochier à ouvert de lisle la largeur dung tref, tu seras bort à bort (4) de luy, c'est le second isle en amont. Et parce quant seras le travers de luy et dicelle grosse poincte va droit à leglise et pouras pauser sus deux ancras ou trois et ne range pas trop devers loest car il est soubme, mais est vase. Pour entrer en Morbian (5), il faut que tu ranges sus le nort et sus le nort noroest, il faut que tu aille le nort jusques à la poincte qui est soubme, qui est devers loest (6), et aussi pour toy garder la lisle susdict (7) et passer devers loest de luy, ne ferme poinct ung village que verras devers le suest en terre de la poincte qui faict lantrée (8), ne le fermepoinct dedans la terre, et tu ne craindras rien l'isle es chèvres.

Si tu veulx pauser à Lomaria (9), pause devant leglise à quatorze brasses, car le meilleur y est. Mes sache que le meilleur paux qui soit en Morbien et de tous temps, cest pauser derrière le grant isle susdite (10) et nomme, la ou (11) prend ses merches(12) qui est le second isle (13) quant lon...

- (1) Baden.
(2) Ile du Vézit.
(3) La première île étant le Grégam.
(4) Bord à bord. Locution adverbiale qui s'emploie pour exprimer la proximité de deux bâtiments (Littré. Dict). - ranger l'île.
(5) Dans le golfe du Morbihan. (6) Pointe de Kerpenhir.
(7) Ile aux Chèvres.
(8) Village de Port-Navalo - peut-être Arzon. (9) Locmariaquer.
(10) Le veizit.
(11) Il doit y avoir ici une erreur d'impression. Nous croyons que le manuscrit de Garcie Ferrande devait porter "la grande isle susdite (de Veizit) et nommé Larron. Là on prend ses merches..." Jusqu'à la fin du 18e siècle, l'île du grand Veizit s'est en effet nommée le grand Larron, et île du petit Veizit le petit Larron.
(12) Marques.
(13) Le Veizit.

...à la poincte qui est en nort du bon saint (1) et ladicte Tignouse lun parmy lautre.

Du pertuis du Bessic (2) va a lest nordest et tu iras querir la poincte du Bon Saint. Sache que du plain de mer y a bonne passée en terre de Merbant (3) devers loest (4), mais il fault ranger bort à bort Merbant à honneur de toy : Et aussi quant l'auras passé que tu viennes requerre la poincte du Morbien devers loest (5) à la sonde pour deux isles (6) qui sont en lest nordest de Merbant. Et ce

puy bien faire en cas de nécessité de mauvais temps.

Si tu veux aller et passer par le pertuys de la jument, metz les montjoyes de pierres que voirras en hault (7) sus (8) terre en nort nordest de toy, lesquelles te demourront de babort (9), qui ressemblent estre deux petites montaignes audessus lautre terre. Metz les lune parmy lautre pour toy garder de la basse (10) qui est en meilleu de chenal que lon appelle la jument (11) et aussi des moutons, et que la plus en terre soit ouverte de l'autre devers le suest et tu seras en meilleu de costé (12) devers le nort est, le plus sain bort à bort et pareillement quant auras le village dussusd, qui est en su de Lomaria ou sont les arbres (13) et qu'il sera en su de la montjoye de pierres (14) qui est en su de léglise et tu seras le travers des moutons. Mais il sont plus devers terre et devers le suest.

(1) Pointe du Petit-Mont.

(2) Passage de la Teignouse, se nommait aussi anciennement Perthuis de Becdiou. (3) Ile de Méhaban.

(4) Quand on lit ce passage il ne semble pas que l'aspect des lieux à Méhaban ait beaucoup changé depuis Garcie Ferrande.

(5) Pointe de Kerpenhir.

(6) Baguen-hir.

(7) Tumulus de l'île Longue et tumulus de Gavr'inis.

(8) Sur.

(9) Gauche.

(10) Le grand et le petit mouton.

(11) D'où le nom "perthuis de la Jument" donné par Garcie Ferrande à ce passage. (12) Côté.

(13) Kerlud.

(14) Tumulus de Mané-er-H'roëk

Ce sont les premières pierres qui sont en entrant en Morbien du costé devers lest (1) et aussi naye point paour de ranger la poincte devers le nort (2) du pertuys de la jument car cest le plus seur.

Lisle Dieux (3) et Billisle, comme avons dit dessus, gisent noroest et suest, et sache que si tu atteres au suest de Bellisle que tu voyras plus tost Bellisle et le cognoistras premier (4) que ne feras Hudic ny Houbac car il est plus hault quilz ne sont et aussi Sache que Hudic (5) y a une chapelle plus près du bout d'amont que l'autre. Et en une pointe qui est devers le su de lisle en amont de la chapelle, y a cinq ou six maisons. Et au bout de lui devers le suest y a deux ou trois petites isles et au bout de ces isles y a une pierre haulte et ronde (6) qui sappelle le Cardinaulx. Et y a du Cardinaulx à Bellisle près de cinq lieues. Du Cardinaulx au Four y a deux lieues. Du Four à Banche, une lieue. Et y a bonne chenal entre deux, mais il y fault merques (7) : et sont les merques à mettre les deux clochiers de Guerrande à ouvert lung de lautre la largeur dung tref le plus hault devers bas.

Et sache que la Banche dure jusques à Pierre Percée qui près est jusques à l'entrée de Loyre la chenal entre deux entre la Banche et Pierre Percée. Entre les Cardinaulx et le Pillier y a une veue, et la dicte Banche dure quatre lieues ».

(1) Les moutons au temps de Garcie Ferrande étaient déjà des roches. La chèvre, au contraire, était plutôt une île.

(2) Pointe de l'île Longue.

(3) Ile Dieu.

(4) Avant de reconnaître Hoedic et Houat. Ils sont plus en terre que Bellisle de quatre lieues.

(5) Hoedic.

(6) Pierre haulte et ronde ; Garcie Ferrande la décrit comme la Teignouse.

(7) Marques (amers).

**Connaissez-vous...
Pedro Arnaot (Pierre Arnault) et Juan Breton (Jean Yvardel)...
les premiers « circumterrestre ».**

Le premier était vraisemblablement natif d'« Horray » (Auray) et le second de Croy, ou Crog (le Croisic) ?

Pedro embarqua comme mousse sur le « Santiago » le 20 septembre 1519, lequel fit naufrage le 22 mai 1520. Suite à cela Pedro embarqua sur le « Victoria » avant de rejoindre la « Trinidad » où Juan était également mousse après l'avoir été aussi sur le « Santiago ». Pedro décéda le 14 septembre 1552, et Juan peu avant le 17 du même mois près des Moluques.

Ce « Trinidad » n'était autre que la nef amirale de Fernand de Magellan qui, accompagné du « Victoria », du « San Antonio », du « Conception » et du « Santiago », entreprit au départ de San Lucar le 20 septembre 1519 le premier tour du monde et passant par le sud (passage de Magellan) du continent américain avant d'ouvrir la route du Pacifique.

Des 242 marins au départ de San Lucar, 18 seulement y revinrent, rejoints peu de temps après 13 autres qui, lors du retour, avaient été faits prisonniers au Cap Vert par les portugais. Deux jeunes marins, un du Mor Braz et un second du Mor Bihan, dans le premier équipage à avoir effectué le 1^{er} tour du monde à la voile, c'est pas mal !!