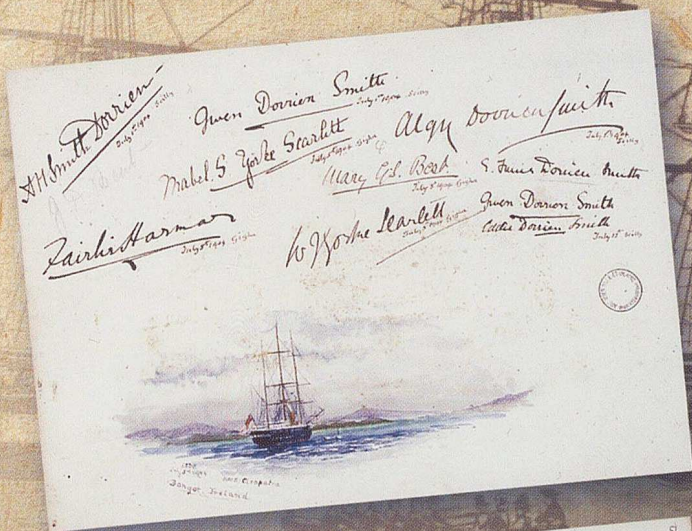
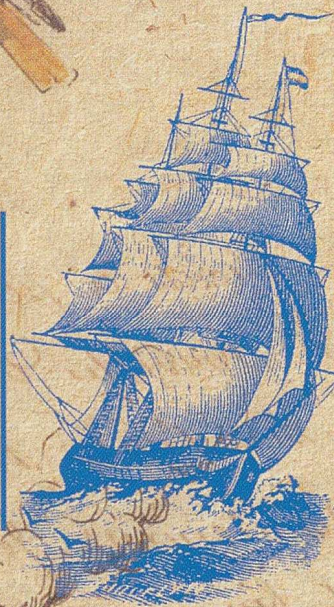


Vues SUR MER

Le patrimoine maritime, écrit et iconographique de la Bretagne

FRANÇAISE



Catalogue d'exposition réalisé
par les services d'archives
de Bretagne

MARS 2005

“Vues sur Mer”

Le patrimoine maritime écrit et iconographique de la Bretagne

Catalogue de l'exposition

Publication réalisée avec le soutien de l'Association de recherche sur le Littoral du Ponant à Lorient.

Réalisation

Catalogue d'exposition réalisé par les services d'archives de Bretagne :

- Les Archives départementales des Côtes-d'Armor, d'Ille-et-Vilaine, du Finistère et du Morbihan.
- Les Archives municipales de Brest, de Lorient, de Quimper, de Saint-Brieuc, de Saint-Malo, de Vannes.
- Les Services historiques de la marine de Brest et de Lorient.

Publication ayant bénéficié du soutien financier

- de la Direction Régionale des Affaires Culturelles
- du Conseil Régional de Bretagne
- du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine
- du Conseil Général des Côtes-d'Armor
- du Conseil Général du Finistère
- du Conseil Général du Morbihan

Exposition présentée

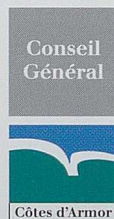
Aux Archives départementales des Côtes-d'Armor du 1er avril au 30 novembre 2005

Exposition diffusée avec la participation de

L'Agence de Coopération des Bibliothèques et Centres de Documentation en Bretagne (C.O.B.B.)

Plan de l'exposition

- Partie 1 : Patrimoine maritime : le cadre général
- Partie 2 : Les hommes et la mer
- Partie 3 : Les activités maritimes



Légendes de la couverture

- Lettre d'Henri Colin à son frère, courrier illustré chez Saget, 8 rue Traverse à Brest [s.d.], Archives départementales du Finistère.
- Aquarelles du Livre d'or du yacht "Vérona" [1902-1911], Archives départementales d'Ille-et-Vilaine (cote : 1 J 802).

La Bretagne, un pays maritime et un pays littoral :

une mémoire à conserver et à transmettre

"Les littoraux ont depuis longtemps été investis par les hommes et les activités qui les caractérisent. Les villes se sont constituées autour de fonctions précises (marine de guerre, port de commerce, pêche, tourisme) puis diversifiées avec l'attractivité résidentielle du territoire." Cette constatation des auteurs d'une récente étude de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (D.A.T.A.R.) sur le développement du littoral "Construire ensemble un développement équilibré du littoral" (La Documentation Française, 2004), s'applique particulièrement bien à la Bretagne.

Tout au long de son histoire, la Bretagne est façonnée par la mer. L'aménagement du littoral breton est de fait conditionné par la mer. Cet échange permanent entre le littoral (la terre) et le maritime (la mer) lui donne toute sa spécificité et assure sa prospérité.

Des cadres institutionnels sont très tôt mis en place pour contrôler et réguler l'aménagement du territoire et les activités des hommes. A côté de la marine de guerre et des ports et arsenaux de l'État, se développent les ports de pêche et de commerce. Les Bretons se lancent à la conquête de toutes les mers du monde, rapportant marchandises, savoir-faire et influences. Ils savent aussi ne pas rester statiques et évoluer avec le temps. L'architecture et l'aménagement portuaire en sont les meilleurs témoignages, s'adaptant aux besoins suscités par de nouvelles activités ou par de nouvelles modes : ainsi après les manoirs et malouinières des armateurs dans les terres, le front de mer est colonisé par les villas des estivants cédant aux joies des bains de mer ; les ports à marées où s'échouaient les navires depuis le Moyen Âge sont transformés à partir du XVIIe siècle en bassins à flot, équipés de quais et de matériel de manutention de plus en plus perfectionné, des ports de plaisance sont aménagés au XXe siècle...

Les structures institutionnelles et administratives, ainsi que les nombreuses activités qui en découlent, ont produit, au fil des siècles, variété de documents (selon les termes de Code du patrimoine, livre II, titre I, chapitre 1). Ils constituent la mémoire vive du patrimoine écrit sur la Bretagne maritime, puisqu'ils nous mettent en contact direct et brut avec les hommes du passé. C'est toute cette mémoire des activités et des hommes que les archivistes bretons ont pour mission de conserver et de transmettre aux générations.

Les archivistes de la région Bretagne ont donc souhaité faciliter l'accès du plus grand public à ce patrimoine maritime encore trop méconnu. Ainsi, un guide des sources d'archives sur les Gens de Mer et une importante exposition invitent-ils le public à aller à la rencontre de l'histoire maritime de la Bretagne.

Bon vent à chacun !

Xavier LAUBIE

Coordonnateur de l'exposition
régionale « Vues sur Mer »

Manonmani RESTIF

Correspondante régionale
de l'Association des Archiviste Français



Présentation de l'exposition régionale

“Vues sur Mer”

La vocation régionale du projet d'édition d'un guide des sources des fonds d'archives consacré à l'histoire des « Gens de Mer » a suscité l'idée de réaliser pour l'année 2005 une importante exposition permettant à l'ensemble des services d'archives de Bretagne de présenter des documents emblématiques voire spectaculaires des « fonds maritimes » des archives bretonnes.

L'exposition "Vues sur Mer" s'articule autour de trois grandes thématiques illustrées par un ensemble de documents. Chaque illustration fait l'objet d'une notice descriptive plus ou moins développée qui permet de situer le document dans son contexte et d'en dégager en même temps tout son intérêt pédagogique et culturel.

Cette approche thématique favorise l'exploitation pédagogique de l'exposition et permet d'avoir une lecture globale sur les fonds conservés dans les différents services d'archives.

A travers cette exposition, c'est un peu une aventure historique de la mer et des hommes que les archivistes bretons se sont efforcés de retracer. Des récits, des iconographies riches, des documents manuscrits, des rapports, des cartes marines, des ouvrages, des gravures, des cartes postales, des plans, des registres, des photographies illustrent cette grande histoire maritime de la Bretagne.

Les trois volets de l'exposition “Vues sur Mer” sont les suivants :

Premier volet : Patrimoine maritime : cadre général

L'objectif de ce premier volet est de présenter le cadre réglementaire et législatif des activités liées à la mer. Le réseau des structures institutionnelles et administratives, particulièrement riches et bien organisées de façon précoce dans ce domaine, est souligné dans cette partie (Amirauté, Inscriptions maritimes, Douanes, service des Phares et Balises, etc.). La dernière partie propose une description des grandes infrastructures et des équipements bretons.

Second volet : Les hommes et la mer

Dans ce volet de l'exposition, la lecture de nombreux documents nous apporte un éclairage sur la vie professionnelle et privée du marin : conditions de vie professionnelle du marin, sa formation et l'enseignement qu'il reçoit, ses pratiques religieuses et sa vie au quotidien.

Troisième volet : Les activités maritimes

La troisième partie de l'exposition décrit l'ensemble des activités liées au milieu maritime depuis les constructions navales jusqu'aux activités touristiques et de loisirs, en passant par les temps de l'exploitation des ressources et celui du commerce et des voyages, sans oublier les événements associés aux guerres maritimes et à la défense des côtes.



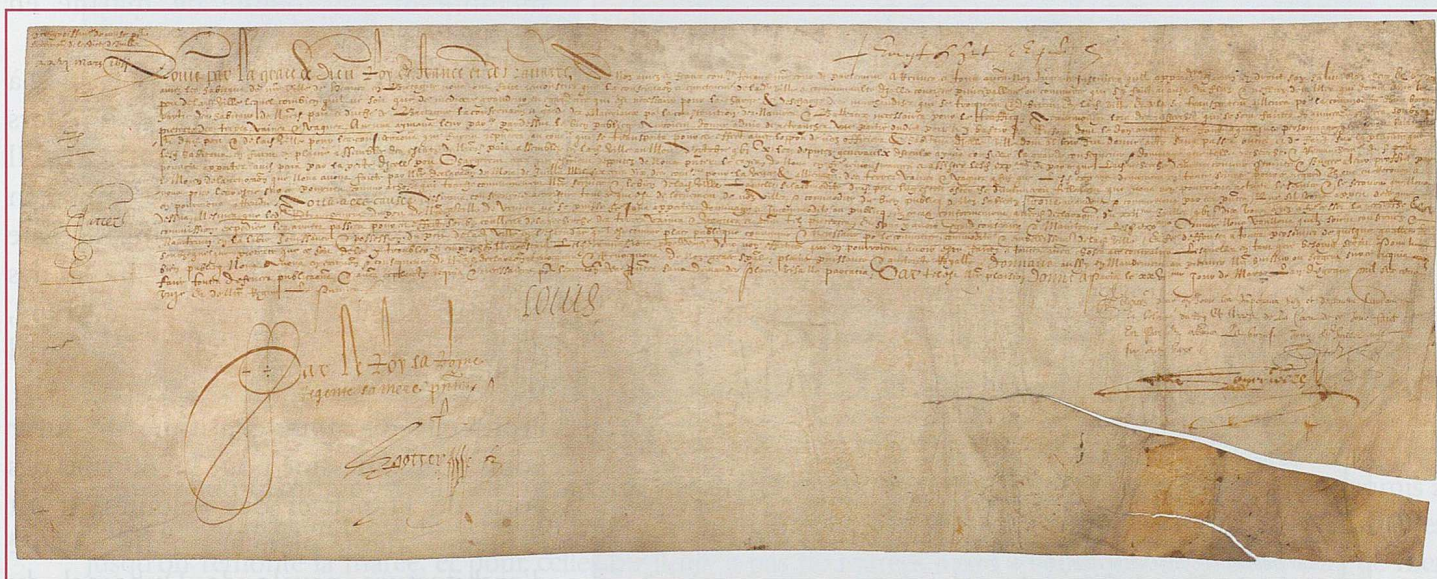
PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



LÉGISLATION

Textes réglementaires

Lettres patentes de Louis XIII, en date du 26 mars 1611, relatives au port de Vannes, parchemin, signature autographe de Louis XIII.



Archives municipales de Vannes, DD 1.

« Lettres Patentes adressées à mon Parlement à Rennes et tous autres gens et justiciers qu'il appartiendra par lesquelles sa majesté leur ordonne de faire jouir les habitants de Vannes, et les maintenir en la libre possession et jouissance du port de ladite ville comme place publique commune et nécessaire pour le commerce la commodité et embellissement de ladite ville et que sans avoir égards aux commissions données les années passées à quelques particuliers pour jouir sous quelque pretexte que ce fut des terres vaines, vagues et vazières ils fassent cesser toutes recherches contraires aux dits habitants ».



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



LÉGISLATION

Traité d'architecture navale

"Marine militaire ou Recueil des différens vaisseaux qui servent à la guerre. Suivis des manoeuvres qui ont le plus de raport [sic] au combat ainsi qu'à l'ataque [sic] et la deffense des ports ». Par Ozanne l'ainé, dessinateur de la Marine. Paris : chez l'auteur : chés J. François [1762]. Recueil composé pour l'instruction des gardes de la marine et dédié à Choiseul en 1762.



Nicolas Ozanne (1728-1811), adjoint, puis successeur du maître de dessin des gardes de la marine à Brest en 1750, devient dessinateur au Dépôt des cartes et plans et membre de l'Académie de marine en 1752.

Il publie cinq albums de dessins de 1749 à 1754. En 1749, il est chargé des dessins lors de la visite du roi au port du Havre. Il dessine l'escadre de Minorque à Toulon en 1756. En 1766, il fait construire la frégate l'Aurore destinée à faire l'essai en mer des montres marins de Pierre Leroy. En 1769, il est chargé des modèles du Grand Canal à Versailles.

Professeur d'histoire maritime du futur Louis XVI, il dessine pour lui 60 vues des ports de France et des colonies. Il est l'auteur des planches du Traité d'architecture navale de Duhamel du Monceau et de la Tactique navale de Bigot de Morogues.

Il prend sa retraite en 1791 et meurt en 1811.

Service historique de la Marine à Brest, Bibliothèque, R 3096.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INSTITUTIONS

Inscription maritime

Livret matricule de Louis Tiercelin du 29 novembre 1918.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MARINE NATIONALE.
SERVICE DU RECRUTEMENT DES ÉQUIPAGES DE LA FLOTTE.
INSCRIPTION MARITIME.

Modèle A.
Carré (blanc).
Inscription de mai 1918.

Renseignements individuels fournis par un inscrit maritime appelé au service de l'armée de mer.

Nom : *Tiercelin*
Prénoms : *Louis Joseph*
Surnoms :
Né le : *11 Mars 1899*
à : *Roz-Landrieux*, département d'Ille-et-Vilaine
Fils de : *Jean*
et de : *Agnes*
domicilié à : *Landrieux*
Prof :
département d' : *I. & V.*

Marié :
Veuve :
Célibataire :
Nombre d'enfants :
Inscrit à : *Cancale* n° *6249*

Quelle est la durée de votre service ? *7 ans 11 mois*
Quelle est la nature de votre service ? *Gabier*
Quelles fonctions a-t-il remplies à bord ?
Quelle est votre spécialité ? *Gabier*
Quel est votre degré d'instruction ? *Chaque année 5 heures*
(Mentionner les certificats ou diplômes)
Sait-il nager ?
A-t-il exercé d'autres professions que celle de marin ?
Lesquelles ?
A-t-il des notions sur le travail des mines ?
Lesquelles ?
A-t-il obtenu des prix ?
de pêche ?
de gymnastique ?
A-t-il suivi les cours d'une école ?
de pilotage ?
de hydrographie ?
de sauvetage ?
Si oui, pendant combien de temps ?
Quelles sont les spécialités dans lesquelles il désire être classé par ordre de préférence ?
Gabier

Partie réservée au dépôt d'incorporation.
Acuité visuelle : V D. V G.
Acuité auditive :
Taille : m.
Péristère : thoracique :
brachial :
Degré d'instruction :
Spécialité professionnelle :
Classement définitif :

Certifié par l'Administrateur de l'Inscription maritime.
A : *Cancale* le *29 novembre 1918*
L'Inscrit : *Tiercelin*

FEUILLE DE RENSEIGNEMENTS
BREVET ÉLÉMENTAIRE

Période du *1 octobre* au *1 avril 20*

Classement de sortie : N° *1* sur *87*

Conduite et tenue : *Bonne*

Instruction générale	Formation militaire	- - - - - 14
	Valeur générale	- - - - - 18
Instruction de spécialité	Théorie	- - - - - 16
	Pratique	- - - - - 17
Aptitudes particulières	Embarcations	- - - - - 17
	Voilerie	- - - - - 15

Apte à la voilerie

APPRECIATION GÉNÉRALE :
Excellent marin - Bon sujet

Le Capitaine de Compagnie.
Quint
A bord de *la* à *Brest* le *1er avril 1920*
Fauticaster Le Commandant de l'École,
R. Nelly

A lieu : A obtenu la mention d'aptitude à la voilerie (art. 12 de l'arrêté du 15 octobre 1919)

Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4 S 10 111.

Ce livret matricule, certifié par l'administrateur de l'inscription maritime à Cancale le 29 novembre 1918, concerne l'officier marinier et marin Louis Tiercelin, né le 11 mars 1899 à Roz-Landrieux (Ille-et-Vilaine). Il obtient le brevet de gabier en 1920 et est nommé à la première classe à compter du 1^{er} janvier 1921 : le voici "apte à la voilerie"(1918-1920).



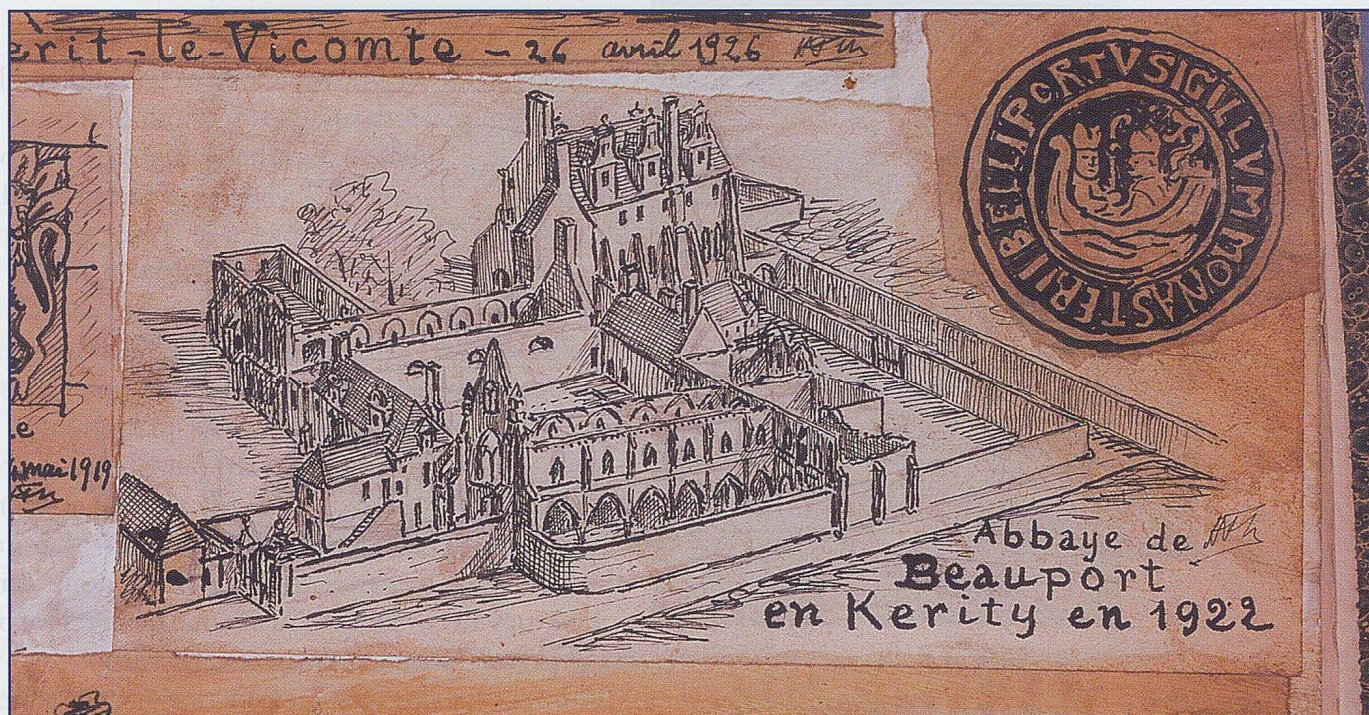
PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INSTITUTIONS

Conservatoire du littoral

L'abbaye de Beauport, dessin de Frotier de La Messelière.



Archives départementales des Côtes-d'Armor, Fonds Frotier de La Messelière, 60 J 228 .

Le Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, a pour mission de protéger de façon définitive les espaces naturels fragiles et menacés, en bord de mer et sur les rives des grands lacs : landes, bois, marais, vasières, dunes, falaises, îles et îlots.

Depuis sa création en 1975, le Conservatoire, établissement public de l'Etat, a acquis 60 000 hectares ou 812 km de rivages sur le littoral français, soit 440 sites ouverts à tous et qui seront transmis intacts aux générations futures.

En Bretagne, plus de 5 000 hectares sur près de 80 sites se trouvent concernés à ce jour par l'action du Conservatoire. L'abbaye de Beauport constitue l'un des fleurons du Conservatoire du littoral en France, qui l'a acquise en 1993.

Fondée en 1202, l'abbaye porte le nom de « Bellus Portus » (Beauport). Son nom dit bien son exceptionnelle situation maritime et littorale. Le port fut ainsi une étape des pèlerins de Saint-Jacques-de-Compostelle et un centre de commerce et d'économie maritimes.

Le fonds Frotier de La Messelière constitue la plus riche collection d'érudit du département des Côtes-d'Armor. A son intérêt historique, on peut ajouter un intérêt artistique et iconographique tout à fait considérable. De nombreux volumes de notes sont en effet illustrés de dessins à la plume qui permettent parfois de dater des monuments avec une plus grande exactitude. Cet ensemble documentaire et iconographique intéresse tout particulièrement les passionnés de généalogie, d'héraldique et d'archéologie bretonnes.



PATRIMOINE MARITIME :

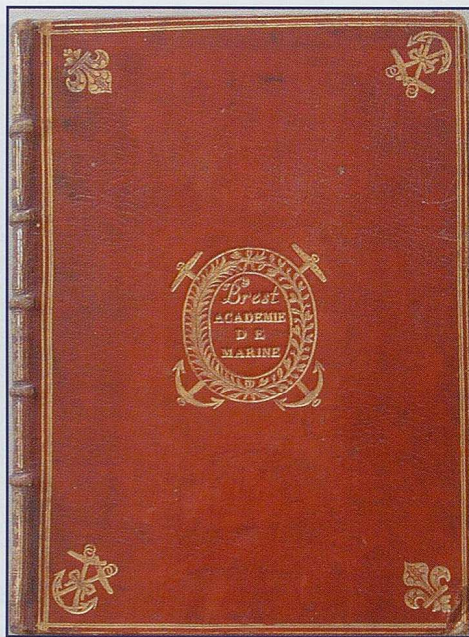
LE CADRE GÉNÉRAL



INSTITUTIONS

Académie de marine

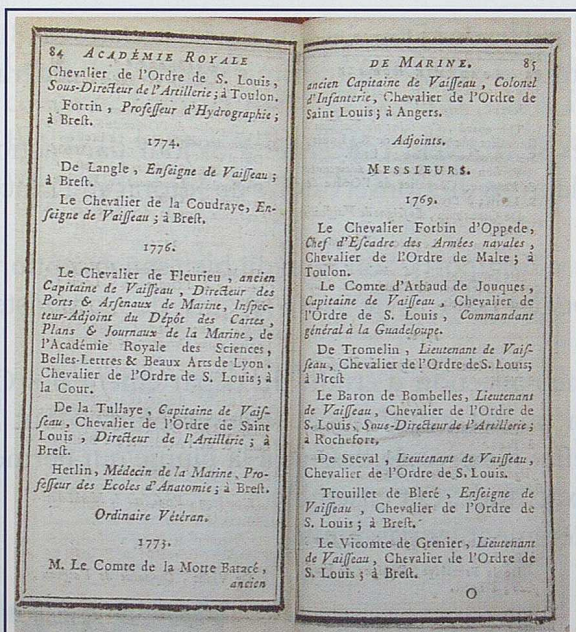
Registre aux armes de l'Académie de Marine.



Service historique de la Marine à Brest, Bibliothèque.

Registre aux armes de l'Académie de Marine [Etat général de la marine].

Liste générale des officiers de marine, membres de l'Académie de Marine, 1777.



Service historique de la Marine, Brest, Bibliothèque, R 7.

L'idée de former une société dans le but d'établir un dictionnaire de marine s'est fait jour à Brest en 1749 autour du capitaine d'artillerie Bigot de Morogues. C'est en 1752 que le secrétaire d'Etat à la Marine l'érige en Académie basée à Brest. Parmi ses membres, Duhamel du Monceau lui dédie en 1752 son ouvrage « Eléments d'architecture navale ». Les séances hebdomadaires de l'Académie réunissent les académiciens ordinaires et adjoints pour la lecture des travaux et mémoires qu'ils présentent à leurs collègues. Réorganisée en 1769 par Choiseul-Praslin, elle devient Académie royale de marine et se trouve associée à l'Académie des sciences. La guerre d'Amérique disperse ses membres, dont certains sont tués au combat et l'Académie ne se relève pas de ces pertes. Elle est supprimée en 1793.

Le but initial de l'Académie de marine, perfectionner les connaissances en matière maritime, s'élargit pour étudier tout ce qui se rapporte à la marine. Ses premières publications se veulent hautement scientifiques et moins pratiques que les autorités maritimes l'auraient souhaité.

Le rôle de l'Académie de marine, si elle a compté parmi ses membres d'éminents scientifiques tels que Duhamel du Monceau, Borda, Séné ou Bezout, a été surtout de contribuer à la formation d'officiers de marine plus savants et donc à même d'utiliser les nouvelles connaissances et techniques. Elle a ainsi participé à l'évolution et à l'amélioration de la marine française dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, reflétant bien la marine de son temps.

Rétablie en 1921, son but est de poursuivre et de favoriser le développement des hautes études maritimes.

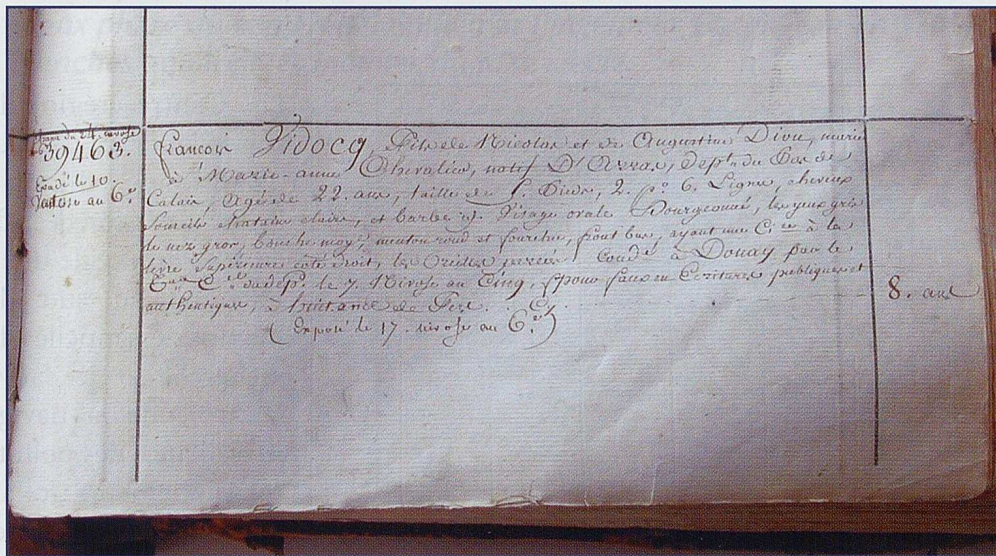


PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INSTITUTIONS Organisme et répression

Le bagne de Brest, case de François Vidocq.



Service historique de la Marine à Brest, 2 O 18.

Créé par l'ordonnance du 27 septembre 1748 portant réunion du corps des galères à celui de la Marine, le bagne de Brest abrite des forçats condamnés pour la plupart à des peines « courtes » pour vol, faux ou contrebande.

Les bagnards sont utilisés comme main d'œuvre pour l'arsenal et représentent environ un tiers des effectifs (3000 hommes) dans les moments d'intense activité du port militaire (guerre d'Amérique, guerres révolutionnaires). Ils servent aux travaux de force dans l'Arsenal : lestage-délestage des navires, curage du port, transport du bois et excavations pour les nouveaux bassins en construction.

François Vidocq (1775-1857) est condamné à huit ans de travaux forcés pour faux en écriture en décembre 1796 après une incarcération marquée par plusieurs tentatives d'évasion qui lui font une réputation parmi les détenus. Il est envoyé au bagne de Brest d'où il s'évade huit jours après son arrivée, il est repris et renvoyé au bagne de Toulon d'où il parvient finalement à s'évader en mars 1800. Indicateur de police en 1809 pour éviter à nouveau le bagne, il devient en 1812 chef d'une brigade de sûreté composée d'anciens forçats et remporte de nombreux succès. Il démissionne en 1827 et fonde une fabrique de papier dont les ouvriers sont également d'anciens bagnards. Revenu dans la police comme chef de la sûreté en 1832 à la suite de son succès dans la résolution du vol du Cabinet des Médailles, il en démissionne peu après à la suite d'une manœuvre douteuse pour se faire valoir (incitation au vol). Il organise la même année la première agence de renseignements privée avec un certain succès jusqu'en 1848.

Il publie en 1828 les Mémoires de Vidocq dont se sont inspirés Balzac dans le dénouement de son roman Splendeurs et misères des courtisanes, Victor Hugo dans Les Misérables, Eugène Sue dans Les Mystères de Paris et Alexandre Dumas dans plusieurs romans.

Il meurt le 11 mai 1857.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INSTITUTIONS

Organisme de sécurité le C.R.O.S.S.

Fiche d'intervention du C.R.O.S.S. Atlantique (Étel) concernant la recherche du trimaran Pen Duick IV d'Alain COLAS, 15 février 1972.

ZONE [A][T][L]	CROSS [4][7][1]	AFMAR [4][7][1]	MAN	Code importance [2]	1 - Important ou bien mené 2 - Classique 3 - Peu important
FICHE D'INTERVENTION N°		[1][5][0][2][7][2][0][0][1][8]			
A.) Alerte à propos de : Recherche du Trimaran PEN DUICK 4 en Atlantique					
Heure de réception 15 h 25	MOYEN DE RÉCEPTION Tél. du n° 46 10 89 à Dinard		1 Naufrage		
Origine de l'information Mr. GAY, ami des parents du navigateur Chantiers de la Rance entre Iles du Cap Vert et SEMALO	Divers : Commerce : Pêche : Plaisance : Trimaran		2 Incendie - Explosion		
Conditions météorologiques sur zone : Vents forts secteurs variable depuis début Fév. - Tempête Gascogne secteur W les 12 et 13 février			3 Echouement		
B.) Opération : résumé et chronologie sommaire			4 Vole d'eau		
Inquiétudes sur le sort Mr. Alain COLAS, navig. solit., entre La Réunion et St-Malo. Mr. Gay dit que dernières nouvelles le 15 fév. à 100 milles Iles Cap-Vert. Pas de émetteur radio à bord. Communiquons au LLOYD's qui précise que dernières nouvelles datent à la position indiquée du 29 jan., par signaux intern. MKK (ancien code) au cargo Norvégien THORSTREAM qui a fait prévenir le LLOYD's. Demandons à St-Lys de diffuser à l'intention cargos français cote d'Afrique - Prévenons également le Conquet. Le 17/2 le VIERGE de la MEULE, chalutier de l'île d'Yeu le signale au Conquet à 10h50 dans le SW d'Onassant, faisant route sur la Manche. Le 18/2 étant donné la météo, il décide de faire route sur la Trinité ou son arrivée nous est signalée le 20/2 dans l'après-midi.			5 Abordage		
C.) Rôle des participants et moyens mis en œuvre dans le cadre de l'O.R.S.S.			6 Chavirement		
code			7 X Recherches		
Rôle particulier de chaque participant sous son n° de code			8 Assistance		
CROSS } et Vedettes	1		9 Accidents individuels		
AFMAR } Marine Mde.	2		10 Alertes diverses		
MARINE-AERO-NAV.-AV. CIV.	3		11		
S. S. M	4		12		
GENDARMERIE	5				
DOUANES	6				
Sr. RADIO P.T.T.	7				
PROT. CIV. - POMPIERS - C.R.S.	8				
PILOTAGE	9				
DIVERS	10				
	11				
	12				
1. CROSS ET GROSSMA lancent recherches pour retrouver trace du voilier.					
2. PREMAR 2 informé					
3. ST LYS, Le Conquet et ST Naz. diffusent l'avis de recherche					
4. Informations données par le LLOYD'S et navires qui le croisent.					
MOYENS MARITIMES EMPLOYÉS			MOYENS AERIENS EMPLOYÉS		
code	nom	durée emploi	code	nom	durée emploi
D.) Résultats			Cachet, date, signature		
PERSONNES			BIENS		
Assistées :	Sauvées :		Pas d'avarie		
Retrouvées : 1	Blessées :				
Disparues :	Décédées :				
Diffusion : CROSS MA ET GROSSA					

Archives départementales du Morbihan, 1481 W 238.

Le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (C.R.O.S.S.) Atlantique d'Étel, organisme de l'administration des affaires maritimes créé en 1967, surveille une zone qui s'étend de Bayonne au sud du Finistère. Cinq missions essentielles lui sont dévolues : la recherche et le sauvetage maritime, le contrôle de la navigation maritime, la surveillance des pollutions, la diffusion de renseignements relatifs à la sécurité maritime et la surveillance des pêches maritimes.

Par ailleurs, le C.R.O.S.S. assure également la surveillance des courses au large. La fiche d'intervention relatant la recherche du trimaran Pen Duick IV (rebaptisé par la suite Manuréva) d'Alain Colas (1943-1978) illustre parfaitement cette activité. L'interview de ce célèbre navigateur, disparu en mer lors de la première Route du Rhum, met en lumière les conditions de mer particulièrement difficiles auxquelles peuvent être confrontés les marins.

Le C.R.O.S.S. Étel est le seul à avoir versé ses archives historiques dans un service d'archives départementales. Le fonds, d'une importance de 30 m.l., est inventorié dans un répertoire numérique détaillé sous la cote 1481 W.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INSTITUTIONS

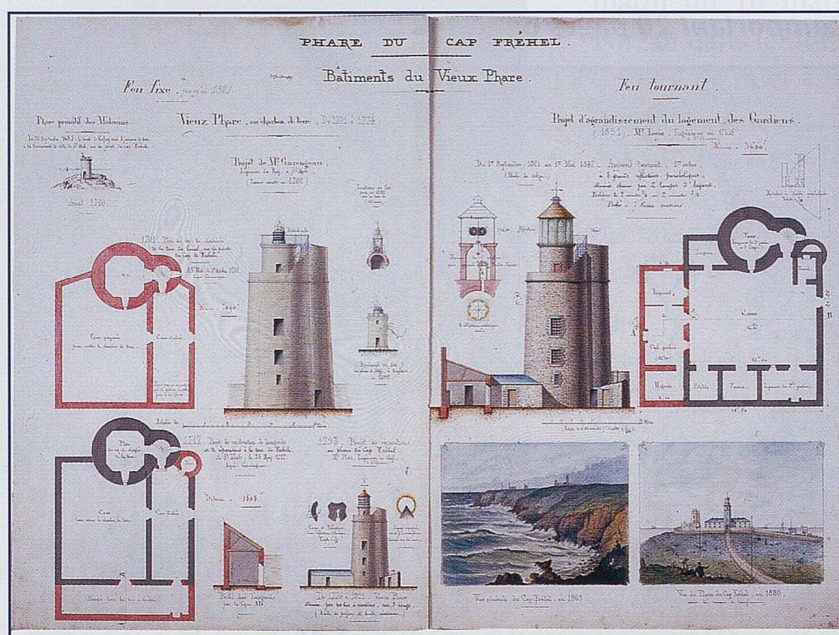
Phares et balises

Vue générale du cap Fréhel en 1865.

Vue du phare du cap Fréhel en 1780, avant les travaux de transformation.

Vieux phare du cap Fréhel édifié par l'ingénieur Garengeau en 1701-1702.

Planches aquarellées inédites du XIXe siècle.



Archives départementales des Côtes-d'Armor, S supplément 561.

La loi du 15 septembre 1792 confie la "surveillance des phares, amers, bouées et balises" au ministère de la Marine.

Le décret du 7 mars 1806 marque véritablement la naissance du service public des Phares et Balises, désormais rattaché au ministère de l'Intérieur (Ponts et Chaussées).

La conception française du service public de la signalisation maritime est née. Le premier responsable en est Augustin Fresnel (1788-1827), alors secrétaire de la Commission des Phares, inventeur du système lenticulaire qui l'a rendu célèbre.

En 1998, un versement historique de toute première importance a été réalisé aux Archives départementales des Côtes-d'Armor par la subdivision des Phares et Balises de Lézardrieux.

Ce fonds permet d'engager l'histoire de la signalisation maritime dans les Côtes-d'Armor, de la seconde moitié du XIXe siècle à 1940.

Le XIXe siècle représente à cet égard l'âge d'or des grands travaux d'éclairage : transformation des anciens feux mais surtout, à partir de 1840 et jusqu'à la fin de ce siècle, des principaux ouvrages tels les Héaux de Bréhat (1840), le nouveau phare de Fréhel (1847), les feux de Saint-Quay (1850), le phare des Sept-Iles (1854), le phare des Roches-Douvres (1868), le Grand Léjon (1881), etc.

Ce fonds particulièrement riche comprend notamment un ensemble exceptionnel de documents iconographiques : de très nombreux plans, croquis et dessins dont certains aquarellés, des vues photographiques et en particulier un atlas de 22 planches dont sont tirées celles du cap Fréhel.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL

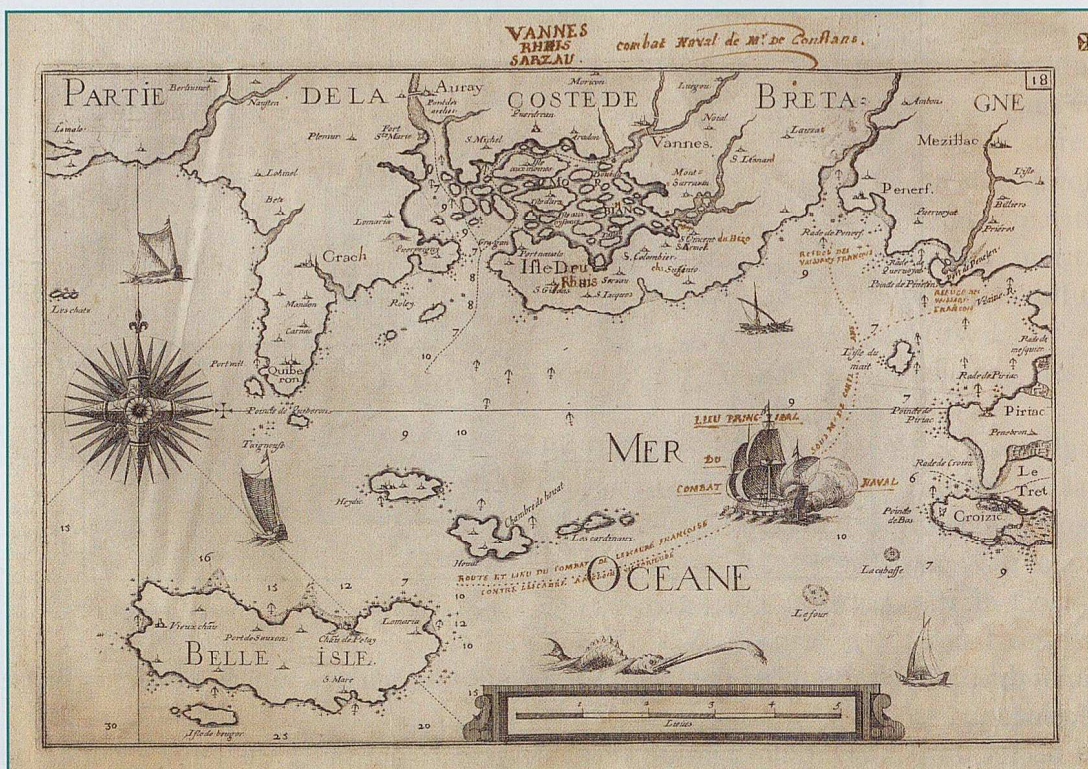


GÉOGRAPHIE ET ENVIRONNEMENT

Géographie physique

« Cartes générales et particulières de toutes les costes de France, tant de la mer océane que Méditerranée, ou sont remarqués toutes les isles, golphes, ports, havres, rades, bayes, bancs, écueils et rochers plus considérables avec les anchrages et profondeurs nécessaires. Par le Sieur Tassin géographe ordinaire de sa magesté. Par privilège du roy. », 1631.

Atlas comportant 20 pages de texte, 32 planches gravées.



Archives départementales du Morbihan, FB 53.

La planche 18 représente la côte sud de la Bretagne d'Erdevén au Croisic : le possesseur de cet atlas, au XVIIIe siècle, a rajouté, sur cette planche, des indications manuscrites concernant les routes des escadres française et anglaise qui s'opposèrent à l'occasion de la bataille navale des Cardinaux au nord-est de Belle-Ile-en-Mer le 21 novembre 1759. Le dernier détenteur privé de ce document nous livre dans ses notes (7 J) l'identité de ce personnage : il s'agit de Jean-Vincent Touzée de Grand'Isle qui fut recteur de Sarzeau de 1746 à 1785 et peut-être témoin oculaire de cette bataille depuis la côte sud de la presqu'île de Rhuy. Cet atlas, intégré à la bibliothèque historique, est entré aux Archives départementales à l'occasion d'un dépôt d'archives privées.



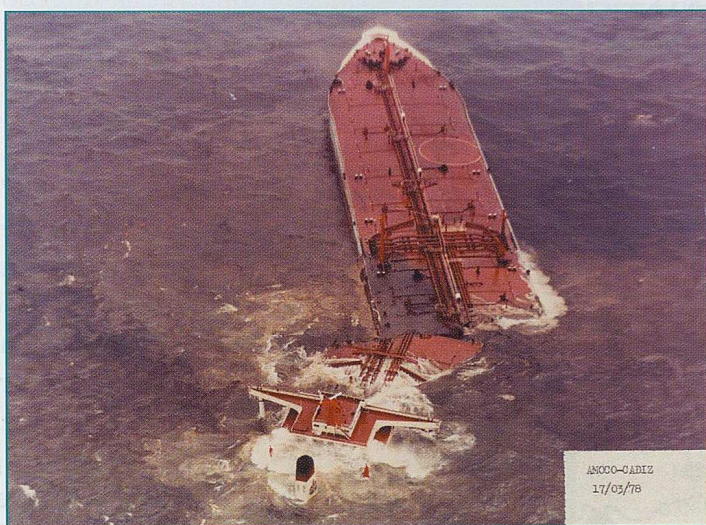
PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



GÉOGRAPHIE ET ENVIRONNEMENT

Pollution et marée noire

Le naufrage de l'Amoco-Cadiz du 16 mars 1978, photographies prises par la Marine nationale.



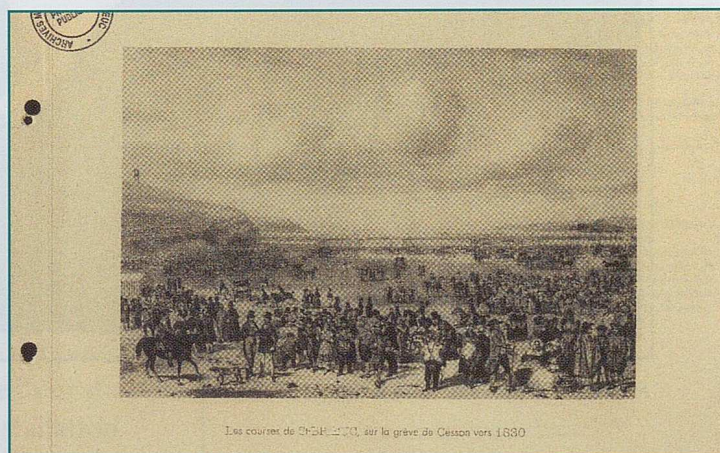
Service historique de la Marine à Brest, 6 A.

Le super tanker Amoco Cadiz s'échoue le matin du 16 mars 1978 sur les rochers de Porsall dans le nord Finistère. Plus de 200 000 tonnes de fuel brut s'en échappent. Les 42 hommes d'équipage sont sauvés avant que le bateau ne sombre. 360 km de côtes sont souillées par les nappes de pétrole et 200 000 hectares de surface marine pollués.

Environnement

Les Courses de Saint-Brieuc sur la grève de Cesson. Gravure de Raphaël Binet, vers 1830.

A partir de 1805, des courses hippiques sont organisées dans six départements. C'est le caractère exceptionnel des grèves de Cesson Langueux dites encore aujourd'hui "grève des Courses" qui permet à Saint-Brieuc d'obtenir d'organiser ces manifestations si populaires. En effet, au fond de la baie, la mer se retire très loin et les falaises, dominées par la romantique silhouette de la tour de Cesson (en haut à gauche de l'image) forment un amphithéâtre naturel. Mais la mer n'a pas dit son dernier mot et les contraintes des marées mettent un terme à ces festivités dans les années 1970, quand un hippodrome "en dur", plus adapté aux structures sophistiquées que les sociétés de pari mutuel doivent monter, voit le jour à Yffiniac.



Archives municipales de Saint-Brieuc, 8 Fi 193.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



GÉOGRAPHIE & ENVIRONNEMENT Environnement

Photographies en couleur de la décharge de la grève des Courses, août 1980.

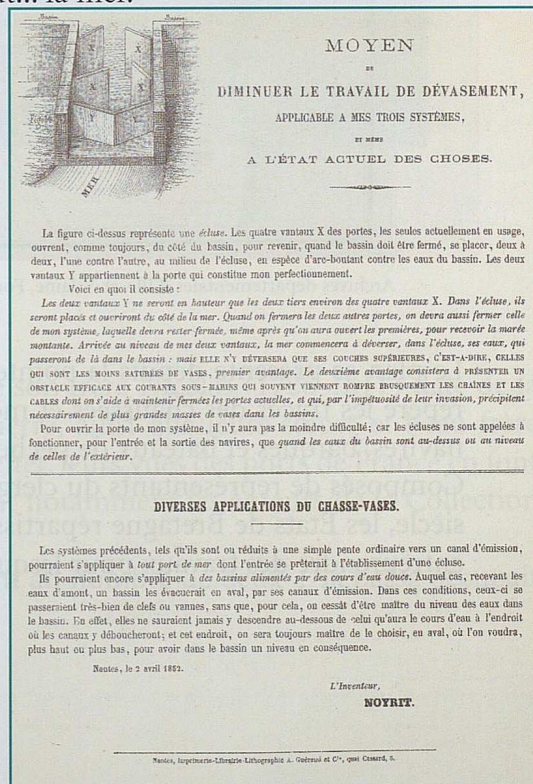


Archives municipales de Saint-Brieuc, 11 Fi 329.

Notice technique imprimée de 8 pages « Le chasse-vases automateur », breveté S.G.D.G. par Noyrit inventeur, Nantes, A. Guéraud et Cie Imprimerie-lithographie Pont d'Orléans, 1862.

Adressée à Monsieur le Maire de Vannes en 1864, pour remédier au phénomène récurrent d'envasement du port, la notice est accompagnée d'un courrier de l'inventeur du procédé, M. Noyrit, né à Vannes, qui propose l'installation de son système et la construction d'une écluse au niveau de Quérino (Kérino). Cette dernière sera réalisée en 1976, année de création du bassin à flot.

Sur cette photographie de 1980, versée aux Archives municipales de Saint-Brieuc par le service de la Propreté urbaine, le problème environnemental créé par la décharge de la grève des Courses est criant. Cette fois-ci, ce n'est plus sur de joyeuses agapes populaires que veille la tour de Cesson mais sur des poubelles jetées à la mer. Ce spectacle et ce qu'il implique en matière de pollution va indigner une association d'écologistes qui proposera un autre regard sur cet espace entre terre et mer : après le lieu festif, puis le trou à combler des restes de notre société, la grève devient, avec ses trésors biologiques et géologiques, un lieu à préserver. En 1998, une réserve est créée qui nous rappelle que le patrimoine maritime, c'est avant tout... la mer.



Archives municipales de Vannes, 3 O 228.



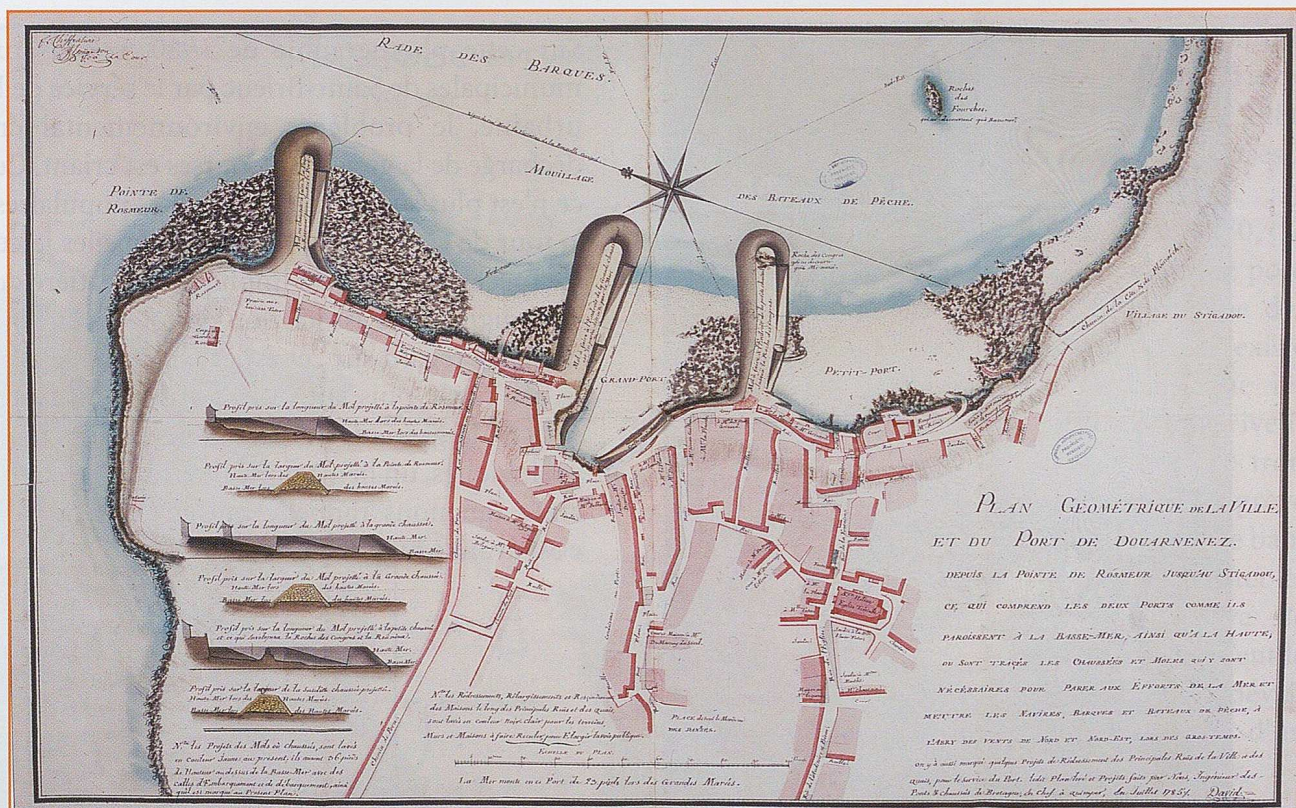
PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENT

Architecture portuaire

Plan géométrique de la ville et du port de Douarnenez, juillet 1785.



Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, Fonds des États de Bretagne, C 3185.

Le plan se présente depuis la pointe de Rosmeur jusqu'au Stigadou ce qui comprend les deux ports ; on repère les tracés des chaussées et môles qui sont nécessaires pour parer aux effets de la mer et mettre les navires, barques et bateaux de pêche à l'abri des vents de nord et nord-est, lors des gros temps. Composés de représentants du clergé, de la noblesse et de députés de 42 communautés de ville au XVIII^e siècle, les États de Bretagne répartissent et lèvent les impôts sur le territoire breton dont une partie sert à entreprendre des travaux pour lesquels sont commandés rapports et plans à l'exemple de Douarnenez.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENT

Architecture portuaire

Vue des corderies de Brest, vers l'aval, oeuvre de Nicolas Ozanne gravée par Jeanne-Françoise Ozanne, papier, seconde moitié du XVIIIe siècle.



Archives municipales et communautaires de Brest, 4 Fi 18.

Transposé sur cuivre par Jeanne-Françoise Ozanne, le dessin de son frère Nicolas (1728-1811) date de la seconde moitié du XVIIIe siècle. Les deux frères, Nicolas et Pierre, ainsi que leurs sœurs et beau-frère participèrent à une grande œuvre artistique et pédagogique. En effet, leurs vues des ports de France en font des témoins privilégiés de la vie maritime de leur temps. Ils sont notamment les auteurs de la Collection des ports de France dessinés pour le roi en 1776.

Les corderies brestoises construites par Choquet de Lindu étaient au nombre de deux : la basse occupait 357 mètres et la haute 392 mètres.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENT

Architecture portuaire

Extrait du plan général de la Ville de Vannes et du projet de halle aux grains à établir sur l'ancienne écluse du port, Vannes, le 22 mai 1826, par l'Architecte-Voyer de la Ville, Brunet-Debaines. Plan aquarellé inédit.

Le plan présente, outre le projet de halle aux grains qui ne sera pas réalisé à cet endroit compte tenu des contraintes techniques et financières, le pont Saint-Vincent ou pont du Morbihan. Ce pont à trois branches reliait, jusqu'à la réalisation de la place du Morbihan, la ville close aux deux rives du port.



Archives municipales de Vannes, 17 Fi.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENT

Architecture portuaire

Vue aérienne du port de pêche de Lorient – Keroman, photographie, 1927.



Archives municipales de Lorient, Fonds Crolard, 5 Fi 3334.

Au début du XXe siècle, le port de Lorient est devenu trop exigü. En outre, un nouveau port de pêche s'avère nécessaire pour faire face aux changements techniques qu'impliquent la pêche en haute mer. C'est de ce constat qu'est construit à Lorient le premier port de pêche industriel français qui ouvre la voie à la multiplication des chalutiers à vapeur jusqu'à la seconde guerre mondiale.

En 1918, le député Louis Nail contacte l'ingénieur des Ponts et Chaussées Henry Verrière pour la conception d'un port de pêche moderne situé entre la presqu'île de Keroman et l'ancien casino de La Perrière. Le projet est adopté dans un contexte d'après-guerre favorable du fait de la pénurie de bétail qui se fait sentir pour le ravitaillement des populations citadines. La pêche industrielle permet l'arrivée du poisson en masse et le port de Lorient est conçu dès son origine pour assurer la conservation, le traitement et l'expédition en un même lieu.

Les installations totalisent 1 530 mètres de quais, une largeur d'entrée de 114 mètres, un plan d'eau de 7,90 hectares, une halle de vente, des magasins sur les quais, une voie ferrée, un môle pour le débarquement du charbon avec cinq silos de 80 tonnes et un frigorifique.

Le chantier démarre en 1919. Le frigorifique inauguré le 29 août 1920 est mis en service en février 1922. Le ministre André Tardieu, inaugure le port lors de fêtes grandioses le 17 juillet 1927. Le slipway commencé en mars 1928 est opérationnel à compter du 9 novembre 1932.

Le port porte le nom de « port Louis Nail » en hommage à son initiateur qui est mort avant de voir son œuvre réalisée. Aujourd'hui Lorient est le deuxième port de pêche français derrière celui de Boulogne-sur-Mer.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENT

Architecture portuaire

La création de la ville de Lorient.

Créée en 1666 pour le compte de la Compagnie française des Indes orientales, la ville de Lorient est d'abord un atout industriel, fleuron de la construction navale militaire toujours actif depuis le XVII^e siècle.

Sur les plans opérationnel et logistique, il offre depuis trois siècles quelques atouts intéressants avec une capacité d'escale et de soutien dans le cadre de la défense de la façade maritime atlantique, une marge de manœuvre d'accueil de partenaires semi-officiels (constructions navales à l'export, échanges avec l'étranger, opérations spéciales...) et un bassin de recrutement de nombreux marins et soldats, spécialistes de qualité pour la Marine.

Dépendant naturellement de Brest, le port alterne des phases de pleine autonomie (guerres de Louis XIV, Révolution française, Seconde Guerre mondiale et guerre froide...) et des périodes d'effacement (XVIII^e siècle, début et fin des XIX^e et XX^e siècles).

Architecture militaire et fortification

Carte des environs de Lorient et du Port-Louis de l'ingénieur Le Rouge à Monseigneur le comte d'Argenson, Ministre et secrétaire d'Etat de la guerre, 1753-1757.

Dim. : 49,4 x 90,9. Echelle : 180 mm = 100 toises.



Archives municipales de Lorient, Fonds C. Chrestien, 2 Fi 203.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENT Architecture militaire et fortification

Suite à l'attaque de Toulon par les Anglais en février 1744, Monsieur de Fulvy soumet à la communauté de Lorient la construction d'une enceinte fortifiée pour la défense de la ville. Ce projet est entériné par le roi le 15 avril 1744. Les travaux commencent dès le 16 avril sans plan ni devis. Le mur d'enceinte et ses deux bastions sont achevés lorsque les troupes anglaises débarquent au Pouldu, le 30 septembre 1746. La porte du Morbihan est réalisée en 1756 et celle de Ploemeur en 1757. La menace ne se faisant plus sentir, les remparts sont démolis à partir du mois de mars 1907 afin de permettre la création de larges avenues qui favorisent l'accès à la ville. Les derniers vestiges disparaissent en 1930.

Georges Louis Le Rouge (1722-1778), ingénieur militaire des fortifications, cartographe, réalise des cartes destinées aux armées et à la Marine royale. Sa production se concentre sur les années 1740 à 1780, à Paris rue des Augustins. Il est l'auteur de nombreux atlas et cartes marines. Il fut également ingénieur du Roi. Le comte Marc Pierre d'Argenson (1696-1764) lieutenant général de police, chancelier du duc d'Orléans, conseiller d'Etat, intendant général des Postes, a été ministre et secrétaire d'Etat de la Guerre de Louis XV de 1743 à 1757. Antijanséniste notoire, il entre en disgrâce en février 1757 suite à l'hostilité de Madame de Pompadour qui a une influence grandissante. Il emporte dans son exil forcé dans sa terre des Ormes les papiers de son ministère et ceux du maréchal de Saxe. Diderot et d'Alembert lui ont dédié l'Encyclopédie.

Architecture balnéaire

Carte postale du début XXe siècle - Conleau - Le Café et la Promenade. LL.



6 CONLEAU. — Le Café et la Promenade. — LL.

Archives municipales de Vannes. 7 Fi

Extension maritime de la ville de Vannes, l'île de Conleau devient une presqu'île, dès 1877, avec la construction d'une digue à l'initiative d'un de ses propriétaires, François-Marie Rouillé, qui souhaite en faire une véritable station balnéaire. Cinq chalets loués en meublés, un hôtel-restaurant avec casino, des cabines de bain, et une piscine d'eau de mer en sont les attributs.



PATRIMOINE MARITIME : LE CADRE GÉNÉRAL



INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENT

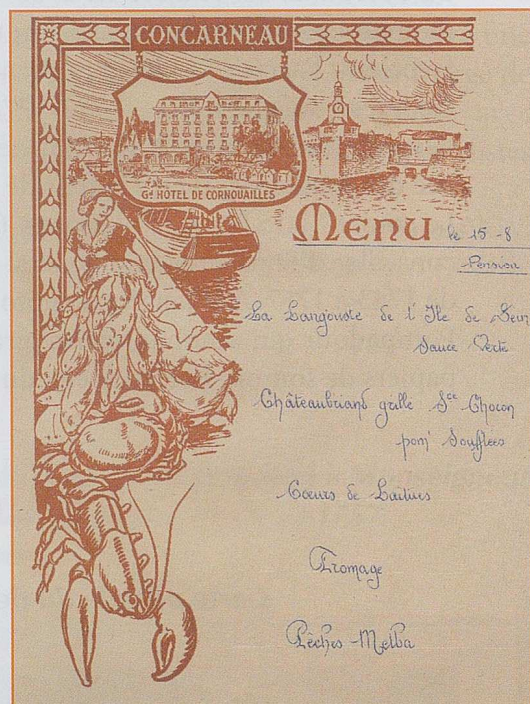
Architecture balnéaire

Grand hôtel de Cornouaille à Concarneau : menu pension, vers 1955.

Vue du Grand Hôtel de Cornouaille à Concarneau (propriété Nader), photographie noir et blanc.



Archives municipales de Quimper, Fonds Nader, 14 J.



Un certain nombre de dossiers intéresse l'histoire de cet établissement balnéaire construit vers 1914 devant la plage des Sables Blancs à Concarneau dont Nader était devenu propriétaire. Outre des dossiers portant sur la construction, l'aménagement et le développement de cet hôtel, avant et après la guerre 1939-1945, on trouvera des archives relatives aux réquisitions opérées par les autorités françaises, puis allemandes pendant le conflit. De la correspondance échangée avec des fournisseurs, quelques clients et des inventaires du mobilier de l'hôtel complètent cet intéressant ensemble. A partir de 1949, l'on trouve divers dossiers de fournisseurs de l'hôtel, des livres de caisse, des bulletins de salaires des personnels.

En 1989, la ville de Quimper fait l'acquisition des anciens bâtiments des chais du port du Corniguel, construits en 1949-1950 par Hervé Nader (1899-1985). Dans ces bâtiments désaffectés et vandalisés dormaient, oubliées depuis plusieurs décennies, les archives de l'entreprise. Celles-ci, conservées dans de très mauvaises conditions, sur les cuves à vins, à 15 mètres de hauteur, ont beaucoup eu à souffrir de l'humidité, de l'activité des rats et des dégradations opérées par des squatters. L'ensemble compose une masse de plusieurs mètres cubes de papiers dont 18 mètres linéaires environ ont été sauvés après un tri sur place.



LES HOMMES ET LA MER

Sous-la-Tour-Saint-Brieuc, arrivée des bateaux de pêche, carte postale, 1928.



Archives municipales de Saint-Brieuc, 8 Fi 147.

Vision stéréotypée d'une Bretagne éternelle telle que nous la présentent souvent les cartes postales du début du siècle dernier. Rien n'y manque : ni les pittoresques bateaux à voile, ni les femmes en costume attendant le retour des marins.

Pourtant, si la pêche côtière est importante pour la subsistance des populations locales, elle n'est pas le secteur d'activités le plus porteur du port du Légué. La pêche à la morue elle-même, pourtant peu développée par rapport à d'autres ports, a pu représenter au XIXe siècle jusqu'à cinq fois, en tonnage, le produit de ce qu'on appelle la "petite pêche".



LES HOMMES ET LA MER



LES PROFESSIONNELS DE LA MER Vie professionnelle

Dahir. Distinction honorifique attribuée par le gouvernement chérifien de Rabat le 6 Doul Kaâda 1333 (15 septembre 1915) au capitaine de frégate Maurice Loyer à bord du du Chayla. Traduction française, 30 octobre 1915.



Maurice Loyer, capitaine de vaisseau breton né à Brest en 1867, est commandant du navire du Chayla de novembre 1914 à juillet 1916. Il navigue entre Rochefort, la Méditerranée et les ports d'Afrique du Nord.

A la fin du mois d'août 1915 il est au Maroc et participe au bombardement de différents villages au sud d'Agadir. Cela lui vaut une nomination au grade de commandeur de l'ordre du Ouissam Alaouite Chérifien.

Dans un journal personnel, conservé aux Archives du Finistère, il évoque cet épisode et dépose le document relatif à la distinction qui lui a été remise, dont la traduction est présentée ici.

Les colonies et autres protectorats tel le Maroc offraient aux militaires l'occasion de se distinguer et de représenter outre-mer à la fois l'autorité et la bienveillance de la métropole.

Archives départementales du Finistère, fonds Manach, 60 J 235.



LES HOMMES ET LA MER



LES PROFESSIONNELS DE LA MER Vie professionnelle

Meeting du syndicat des travailleurs réunis du port de Brest. Affiche du 26 novembre 1913.

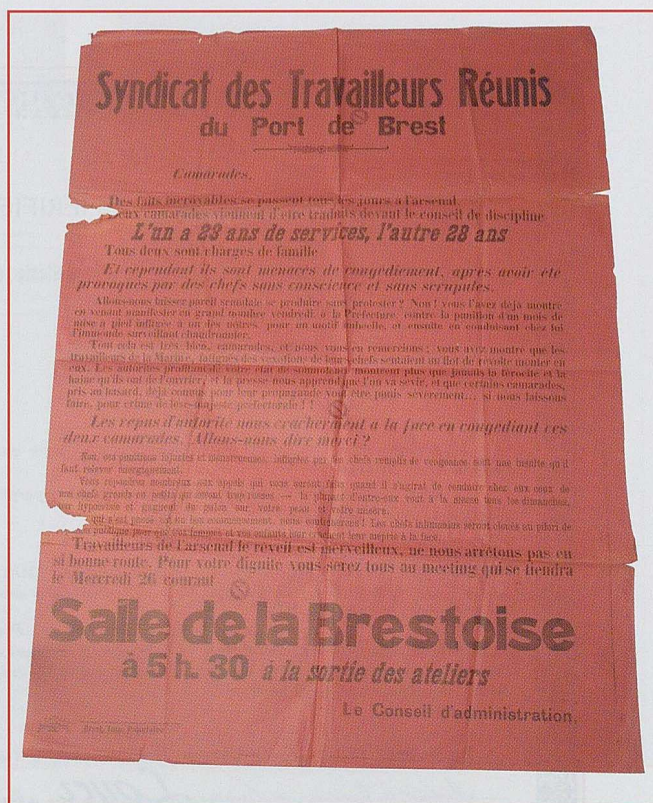
Le 26 novembre 1913 le syndicat de l'arsenal de Brest organise une grande réunion salle de la Brestoise. Tous les ouvriers, syndiqués ou non, sont conviés par affiche. Il s'agit de protester contre des mesures de rigueur jugées excessives prononcées par l'autorité maritime contre certains employés et ouvriers, punis ou congédiés pour ce que le syndicat estime être des futilités. Les termes de l'affiche sont violents, et pendant les réunions on entend parler d'esclavage !

L'affaire démarre début novembre. Une simple altercation a lieu entre un agent technique et un ouvrier qui estime que les tâches que lui confie son supérieur incombent normalement à un journalier. L'altercation dérive, l'ouvrier gifle l'agent technique, il est déféré devant le conseil de discipline. Le syndicaliste Devic, témoin de la scène, organise une manifestation. Le jour même dès la sortie de l'arsenal un cortège de près de 500 ouvriers se dirige vers la Préfecture maritime pour conspuer le Préfet.

Dans les jours qui suivent l'autorité maritime prend des mesures répressives et les manifestants sont sanctionnés. Devic écope de deux mois de prison avec sursis, d'autres subissent des rétrogradations ou passent en conseil de discipline. L'ambiance se dégrade, la rumeur et la presse s'animent, mais le syndicat ne peut engager ses adhérents dans des manifestations qui tomberaient sous le coup de la répression organisée par l'autorité administrative.

Face à elle, syndicats et mouvements anarchistes, alors bien implantés dans la vie ouvrière locale, s'accordent pour la défense des intérêts des ouvriers de l'arsenal et organisent un nouveau meeting le 7 janvier, criant à l'abus et à l'injustice, reprochant à l'arsenal des punitions infligées sans mesure ni souci des règlements, et aux autorités maritimes et judiciaires des sanctions disproportionnées.

Les autorités quant à elles invoquent une opération destinée uniquement à ramener vers le syndicat nombre d'adhérents qui s'en seraient détachés.



Archives départementales du Finistère, 7 R 4.



LES HOMMES ET LA MER



LES PROFESSIONNELS DE LA MER

Vie professionnelle

Etat de répartition des secours attribués sur les fonds du budget du ministère de l'Intérieur (exercice 1903) pour venir en aide aux pêcheurs nécessiteux, victimes de la crise sardinière, dans la commune de Riec-sur-Bélon, 1905.

Commune de Riec-sur-Bélon

Etat de répartition des secours attribués sur les fonds du budget du Ministère de l'Intérieur (exercice 1903) pour venir en aide aux pêcheurs nécessiteux, victimes de la crise sardinière.

Noms des bénéficiaires	Communes du domicile des bénéficiaires	Sommes allouées par an pour secours	Observations
Melle. Bocquet, Yvet	Riec-sur-Bélon	969.	boulangère à Robbras
L. Roux, Jean, fils	do	1087.	boulangère au bourg
Térennes, Louis	do	2396.40	do
Logachmeur, Victor	do	103.	do
Peyenne, Alain	do	58.20	boulangère à Landemere
Basoul, François	do	195.	boulangère au bourg
Quémener, Valentin	do	215.	do
Bourhis, Jean	do	116.	do
Cadoret, Pierre	do	3165.40	do
Cadoret, Benjamin	do	1102.	marchand de draps au bourg
Carot, Alexandre	do	365.	do
Sellin, V. me Couffame	do	97.	do
Bourhis, Yvet	do	152.	do
Lehee, Yvet	do	59.	do
Total:		6560.00	

Certifié sincère et véritable
 Les membres du Comité local de secours, Le Maire,
 Président du Comité local de secours.

Au début du siècle dernier une crise frappe le monde de la pêche et tous ceux qui directement ou non vivent de cette activité. La Préfecture établit à 17 000 le nombre de familles vivant exclusivement de la pêche à la sardine ou du travail dans les usines qui fabriquent les conserves alimentaires. Dans chaque famille il faut nourrir six bouches. Ceci porte à 102 000 le nombre de personnes éprouvées par la crise sardinière, sans compter ceux qui sont indirectement atteints.

Les députés et les sénateurs du département lancent un appel à la charité afin de porter secours aux populations concernées. Un comité départemental est mis en place pour gérer cette opération et placé sous la présidence d'honneur du préfet maritime à Brest et du préfet du Finistère à Quimper. Le président exécutif est Monsieur de Kerjégu, député et président du Conseil général.

En 1905, le trésorier du Finistère s'inquiète de ce que l'emploi des sommes considérables distribuées par le comité départemental n'a pas été justifié. Il fait établir par commune des états qui sont autant d'informations sur les effets de la crise sardinière.

Archives départementales du Finistère, 27 J 8.



LES HOMMES ET LA MER



LES PROFESSIONNELS DE LA MER

Vie professionnelle

Marine impériale. Port de Brest, signalement du déserteur René Le Bert, 28 décembre 1813.

PORT de *Brest* No. *16* de *Blottelle*. MARINE IMPÉRIALE. N.° 5 DE L'INSTRUCTION du 22 juin 1812.

Désigner ici le Corps ou le Bâtiment. *Dépôt du 16. de Blottelle. (De Vougrre le Requin)*

SIGNALEMENT D'UN DÉSERTEUR RENTRÉ.

NOMS ET PRÉNOMS.	SIGNALEMENT.	ÉTAT Jors de l'entrée au service.	GRADES et numéros d'inscription.	DATES		OBSERVATIONS.
				de la désertion.	de la rentrée.	
<i>Le Bert René</i>	Fils de <i>Pierre</i> et de <i>Anne</i> <i>plébour</i> domiciliés à <i>plouguerneau</i> canton de <i>lammiller</i> départ. de <i>Finistère</i> né le <i>16 Mars</i> an <i>1791</i> à <i>plouguerneau</i> canton de <i>lammiller</i> départ. de <i>Finistère</i> taille d'un mètre <i>572</i> millimètres, cheveux <i>bruns</i> sourcils <i>br.</i> yeux <i>roux</i> front <i>ronde</i> nez <i>bien fait</i> bouche <i>troussée</i> menton <i>ronde</i> visage <i>oval</i> teint <i>brun</i> Marques particulières: _____	<i>Coment 180</i>	<i>entre au corps le 19 avril 1811 inscrit au registre des matricules sous le No. 592 de 1070e de 1812</i>	<i>de 1070e de 1812</i>	<i>de 1070e de 1813</i>	<i>Déserteur au retour ayant été arrêté par Juge du 21 janvier 1813. Le dit Le Bert, rené, a été arrêté sur la route de Landerneau par la gendarmerie le 11. 7. 1813.</i>

Vu et vérifié par le Commissaire des Armées *Mary*

CERTIFIÉ véritable par *Le Capte Desfrigate Major*
A *Brest* le *28 Decr* 1813. *Bigault*

Archives départementales du Finistère, 7 R 3.

En 1812, Napoléon entame la campagne de Russie. Il a besoin d'hommes et cherche à ramener dans son armée de nombreux déserteurs.

En vertu d'une instruction du 22 juin il demande aux Préfets de les rechercher. La Marine impériale fait établir dans tous les ports des listes. A la fois ferme et pragmatique, Napoléon met en place un système de sanctions pour les déserteurs à venir mais se montre adroitement indulgent avec ceux qu'il souhaite voir rejoindre l'Armée, en leur promettant l'amnistie.

Les dossiers se composent de fiches individuelles de signalement des déserteurs rentrés, comme celle de René Le Bert, arrêté sur la route de Landerneau le 11 septembre 1813, quelques jours avant que Napoléon n'abandonne l'Allemagne pour entamer la campagne de France.



LES HOMMES ET LA MER

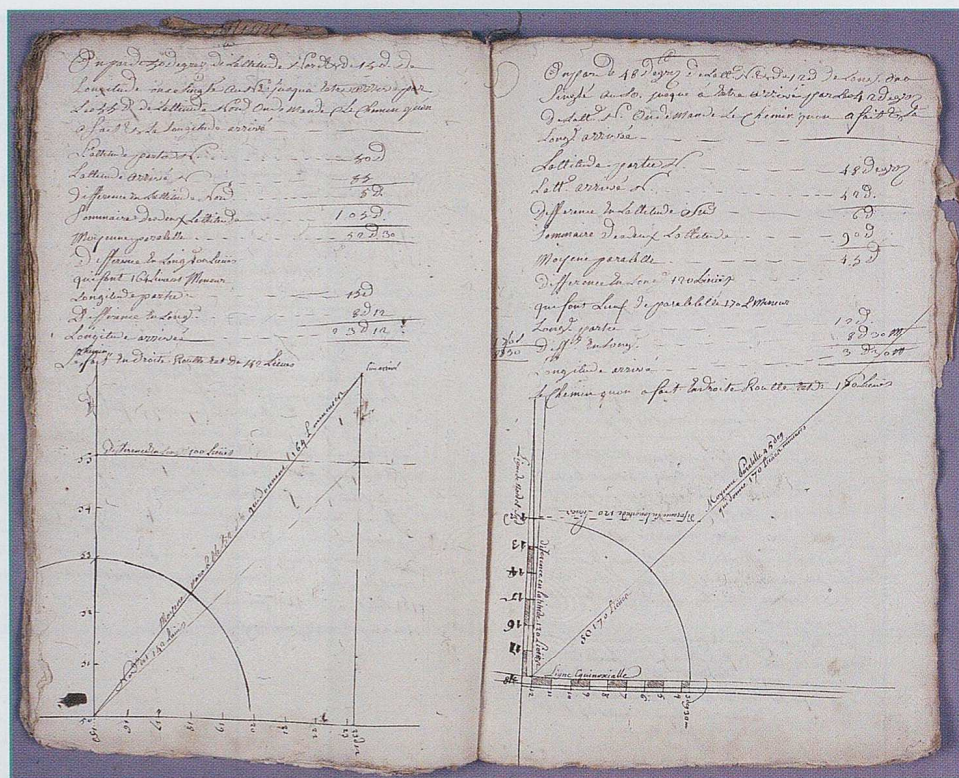


ENSEIGNEMENT ET FORMATION

Ecoles d'hydrographie

Cours et exercices d'hydrographie, cahier de notes (29 feuillets) d'un élève [XVIIIe siècle].

Le terme hydrographie doit être compris comme art de la navigation jusqu'au XIXe siècle. En effet, le programme d'enseignement de ces écoles, défini dans l'ordonnance de 1689, comprend des cours théoriques (mathématiques, astronomie, géométrie...) et pratiques (manœuvres du navire, point en mer, canonnage...). Il s'appuie sur des traités imprimés, dont les plus remarquables sont l'Hydrographie contenant la théorie et la pratique de toutes les parties de la navigation de Georges Fournier, s. j. (1667), le Traité de navigation de Jean Bouguer, professeur au Croisic (1698) repris par son fils Pierre en 1753 et encore



Archives départementale d'Ille-et-Vilaine, 4 Fg 52.

revu et corrigé par l'abbé de Lacaille en 1760, le Cours de mathématiques à l'usage des gardes de la marine d'Étienne Bezout (1764-1769, souvent réédité au XIXe siècle) et le Guide du navigateur de Pierre Lévêque, professeur à Nantes (1779). Ces ouvrages sont cependant très onéreux et si le professeur a obligation d'en posséder un exemplaire pour le mettre à disposition de ses élèves, ceux-ci doivent avoir un cahier où ils recopient les cours et, éventuellement, des extraits des ouvrages.

Presque tous les traités suivent le même plan d'enseignement. Le professeur explique des notions générales d'astronomie (division du temps, cycle solaire, épacte, courants, marées...) et de géométrie (nombre d'or, division et usage des cartes...), avant d'aborder des questions pratiques : utilisation de la boussole pour s'orienter, des instruments de mesure (arbalète, quartier de Davis, sextant...) pour se positionner, la pratique de l'estime, la variation de la boussole, la dérive du navire. Il enseigne aussi le dessin afin que les pilotes et officiers puissent dessiner les côtes qu'ils fréquentent et dresser des cartes. Cet enseignement prend une teneur de plus en plus scientifique tout au long du XVIIIe siècle.

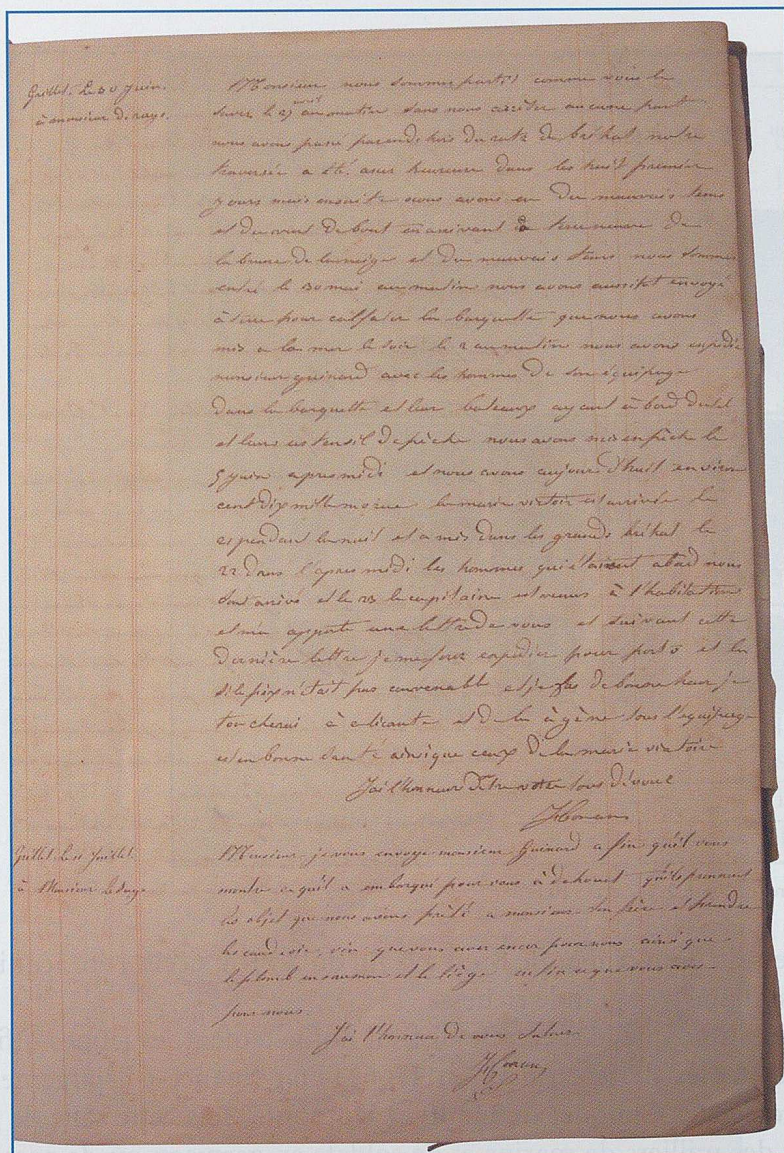


LES HOMMES ET LA MER



VIE QUOTIDIENNE

Extrait du journal de bord de Joseph Charles Conan, 1853-1862.



Le fonds 10 Z 5 concerne l'activité professionnelle de Joseph Conan, capitaine au long cours, de 1853 à 1862. Il rassemble les journaux de bord des différents navires (le Saint-Brieuc, le Auguste-et-Marie, le Renommée) que J. Conan a commandé vers des destinations diverses (Terre-Neuve, Islande). On y trouve notamment de la comptabilité et de la correspondance établie avec les armateurs ainsi que l'état de service de ce marin qui nous livre ici un peu du sel de la vie en mer.

« ... nous sommes partis comme vous le savez le 27 avril 1853 au matin sans nous arrêter aucune part... nous notre traversée a été assez heureuse dans les huit premiers jours mais ensuite nous avons eu du mauvais tems et du vent ...en arrivant à terre-neuve de la brume de la neige et du mauvais temps...nous avons expédié monsieur Guimard avec les hommes de son équipage dans la barquette et leur bateaux ayant à bord du sel et leurs ustensiles de pêche nous avons mis en pêche le 5 juin après-midi et nous avons aujourd'hui environ cent dix milles morue... J'ai l'honneur d'être votre tous dévoué. Conan".

Archives municipales de Saint-Brieuc, 10 Z 5.



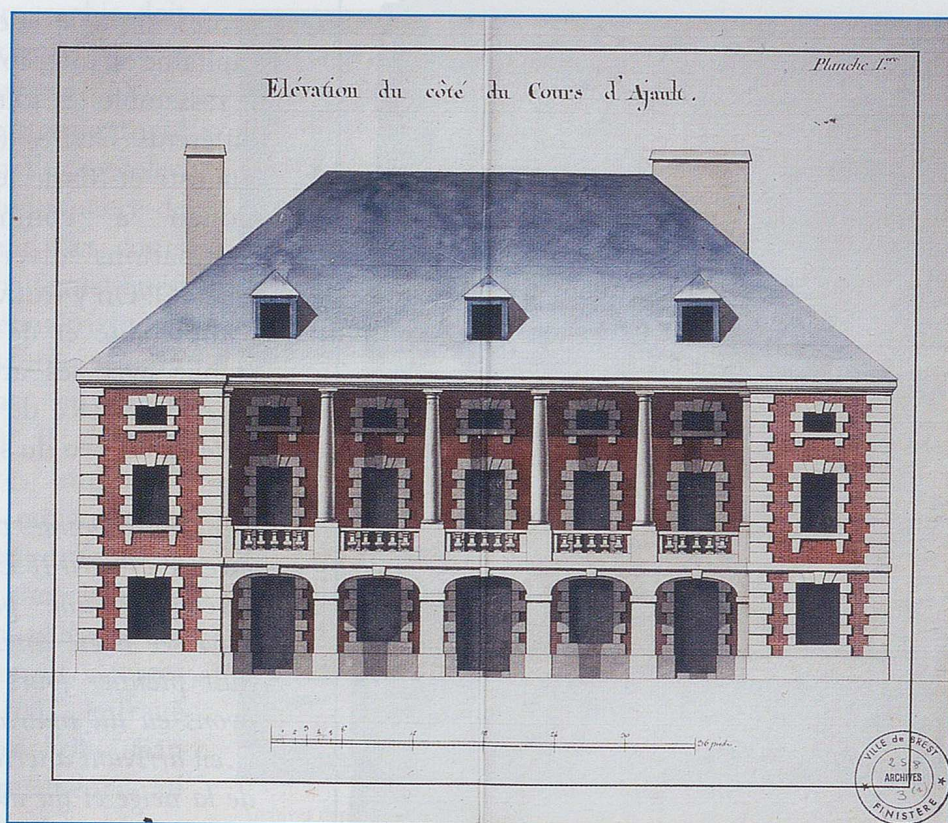
LES HOMMES ET LA MER



VIE QUOTIDIENNE

Ecoles d'hydrographie

Plan aquarellé concernant un projet d'établissement pour les récréations des marins et des troupes en la ville de Brest, façade sur le cours Dajout, vers 1780.



Archives municipales et communautaires de Brest, 2 S 8 [akta : 10 Fi 58].

Le fonds Langeron qui regroupe les papiers du gouverneur de Brest à la fin du XVIII^e siècle a été acquis par la Ville de Brest en septembre 1866 ; il est d'une très grande richesse.

Au XVIII^e siècle, l'intendant de la marine estime que le spectacle distrait honnêtement les jeunes officiers enclins aux plaisirs plus redoutables des tables de jeu. Aussi, en 1766, l'Etat finance-t-il largement la construction d'un théâtre, œuvre des architectes Choquet de Lindu et Dumont. Mais cette salle de 1300 places ne pouvait suffire à la distraction des milliers de marins et de soldats en garnison ou de passage à Brest lors des grands armements de la guerre d'indépendance américaine. Aussi vit-on naître, vers 1780, une initiative privée pour doter la ville d'un nouveau lieu de plaisir. L'offre du promoteur, Monsieur Longo, directeur de la troupe des comédiens de Brest, ne trouva pas d'écho favorable et l'établissement ne vit donc jamais le jour.

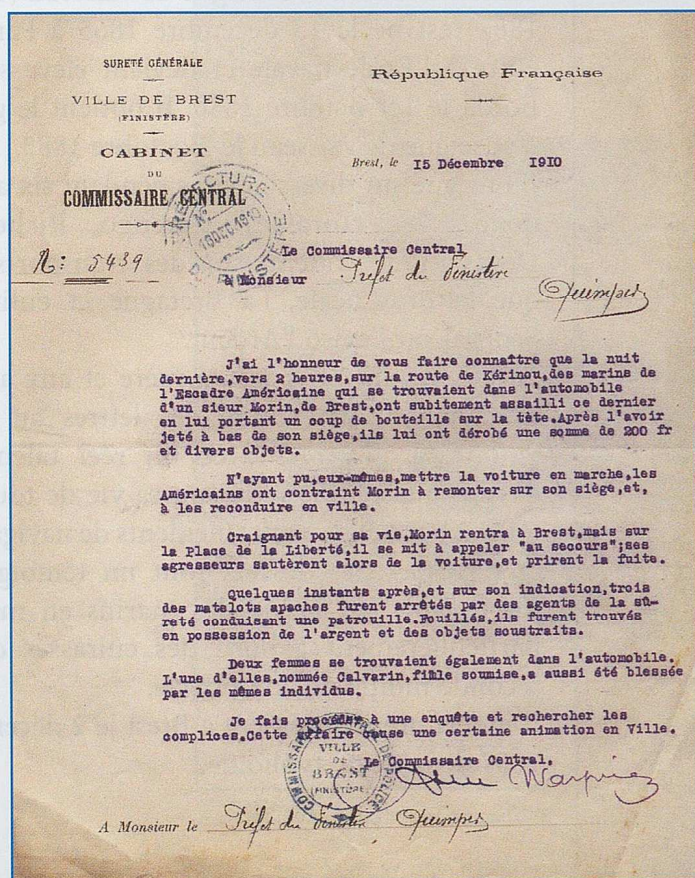


LES HOMMES ET LA MER



VIE QUOTIDIENNE

Lettre du commissaire central du cabinet de la sûreté générale à Brest au Préfet du Finistère concernant les agissements des marins de l'escadre américaine, 15 décembre 1910.



Archives départementales du Finistère, 7 R 4.

Le 15 novembre 1910, la quatrième division de l'escadre américaine, composée de quatre cuirassés, arrive à Brest. Le commissaire central du cabinet de la sûreté générale s'adresse au Préfet dès le premier jour pour lui signaler les déboires d'un dénommé Morin ayant eu maille à partir avec des marins américains.

Dans les jours qui suivent, de nombreux incidents mettent en émoi la population brestoise. Dans les cafés de Recouvrance les marins américains refusent de payer leurs consommations. Rue de Siam, ils brisent des bouteilles de liqueur et la police doit intervenir pour protéger le propriétaire d'un débit de boissons. Un policier reçoit un coup de casse-tête. Chez un cordonnier de la rue du Pont, ils se font remettre des chaussures et veulent les emporter sans payer, une bagarre éclate. Sur le quai de l'Ouest ils brisent des tréteaux et font un feu de bois à côté de barriques de nitrate. Ailleurs ils rencontrent des soldats français, les désarment et emportent leurs épées-bayonnettes.

Les autorités maritimes et municipales se concertent pour prendre des mesures visant à enrayer les excentricités des marins de l'escadre, et dès le 22 novembre le commissaire se montre rassurant en rapportant au Préfet les derniers incidents survenus. Ce dernier alerte le ministère de l'Intérieur qui informe le bureau du contrôle des étrangers au ministère des Affaires étrangères.



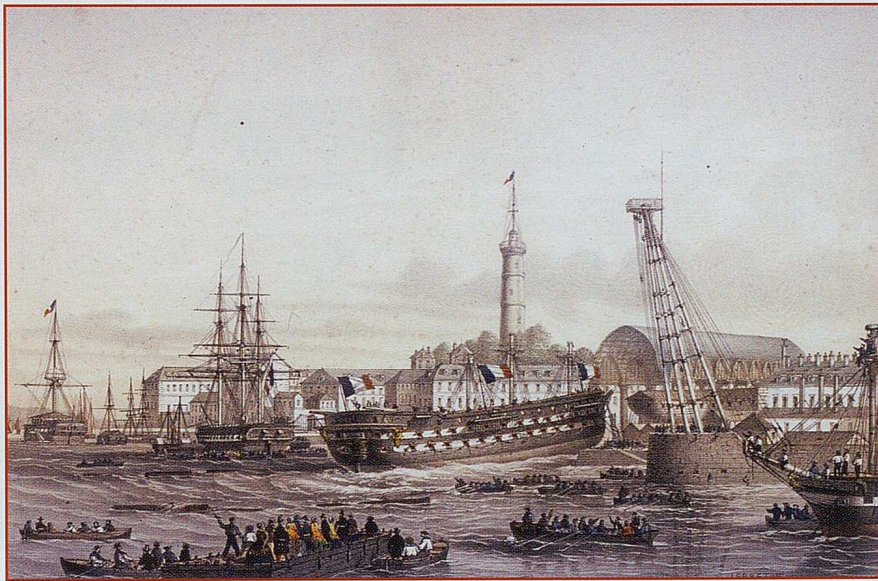
LES ACTIVITÉS MARITIMES



LE BATEAU

Construction navale

Intérieur du port militaire. Dessin de Louis Lebreton, XIXe siècle.



Archives municipales de Lorient, Fonds C. Chrestien, 8 Fi 172.

La population est venue assister au lancement d'un navire depuis la cale couverte sur la rive droite du Scorff. Cette cale dite cale C a une structure en arcades avec des piliers ronds et une couverture en zinc laminé. De nombreux Lorientais assistaient aux lancements des différents navires.

Le privilège de la compagnie des Indes étant suspendu en 1769, Lorient se transforme progressivement en ville industrialo-militaire. La marine prend possession des locaux de la Compagnie dès le 26 avril 1770. Le département de la Marine est créé à Lorient en 1771 et la ville devient siège d'amirauté et juridiction consulaire en 1782. Dans les deux premiers tiers du XIXe siècle, l'arsenal militaire garantit le maintien de l'économie lorientaise où les hommes sont pour plus de la moitié ouvriers de l'arsenal ou militaires. Dans le même temps, on assiste à un transfert important des constructions navales au chantier de Caudan sur la rive gauche : en 1857, on y dénombre 11 cales. Si Lorient est très dépendante de l'activité de la Marine jusqu'en 1914, elle ne l'est plus depuis la suppression du port militaire en l'an 2000.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



LE BATEAU

Construction navale

Vue de Lorient prise depuis le chantier de Caudan, lithographie de Louis Garneray 1815-1830.

concernant les agissements des marins du Escadre américaine, 13 décembre 1910.



Archives municipales de Lorient, Fonds C. Chrestien, 8 Fi 173.

Au premier plan, sur la rive gauche, apparaissent les bagnards employés pour les travaux de construction navale et au second plan, les infrastructures du port militaire. Le bagne de Lorient, ouvert en 1796, est supprimé en 1830. Les bagnards représentent une main d'œuvre abondante à bon marché. En 1823, les criminels de droit commun sont évacués sur Brest et Rochefort. L'effectif passe alors de 1 800 à 600 détenus. Leur départ constitue une perte financière considérable pour la direction des Travaux maritimes. Il ne reste plus que les condamnés disciplinaires de la Marine et de l'armée qui ne les jugent guère utiles.

Louis Garneray (1783-1857), marin français, est corsaire et même pirate. Devenu peintre et historien de la marine, il va laisser 64 vues des principaux ports de France. Fait prisonnier par les Anglais, avec l'équipage de la Belle Poule, en 1805, il est libéré le 18 mai 1814. Formé par un père peintre qui était élève de David, il réussit à se procurer de quoi dessiner en captivité. Après sa libération, il se consacre à la peinture. Nommé peintre de la Marine, il collabore aux travaux de la manufacture de Sèvres après avoir été conservateur du musée de Rouen.

Son œuvre représente au total 141 tableaux, 176 gravures et 22 aquarelles.



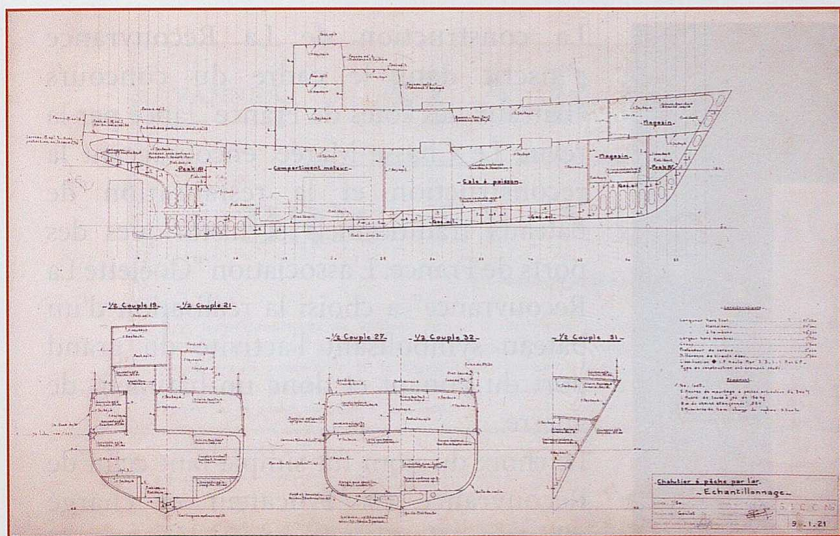
LES ACTIVITÉS MARITIMES



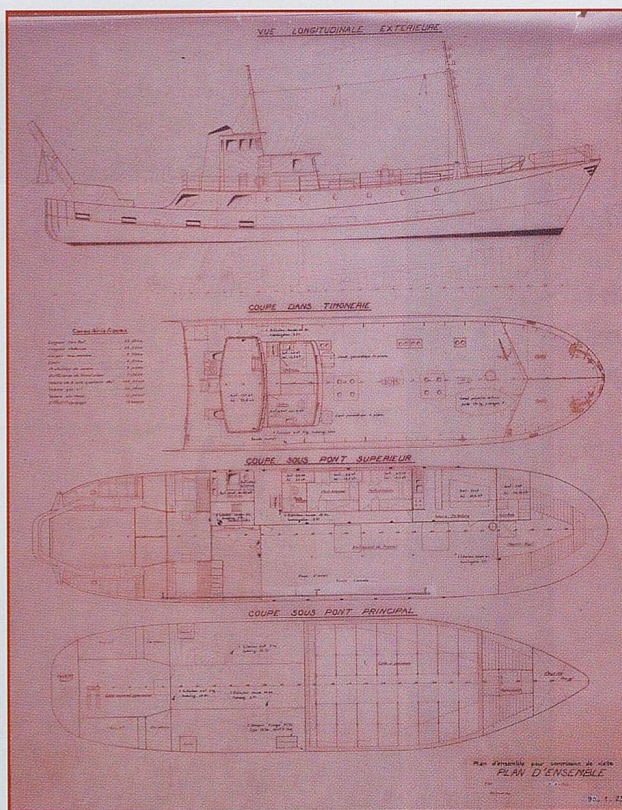
LE BATEAU

Construction navale

Chalutier de pêche arrière Président-Alloy, construit par la S.I.C.C.N.A. pour l'A.C.A.F. de Douarnenez. Plan général pour la visite de la commission de sécurité et détails de la timonerie, 1967.



Archives municipales de Saint-Malo, 66 S 4.



La construction navale occupe une place importante dans l'économie malouine de la fin du XVIIe siècle à la fin du XXe siècle. Quoique spécialisés dans la construction de navires pour le commerce, la pêche et la plaisance, les chantiers malouins ont aussi travaillé pour l'État en fournissant de nombreuses frégates. Ils ont longtemps construit uniquement en bois, mais après la seconde guerre mondiale, la S.I.C.C.N.A. (Société industrielle et commerciale de constructions navales) ouvre un grand chantier sur lequel elle construit jusqu'en 1975 essentiellement des navires de pêche (chalutier, thonier-senseur, thonier-congélateur, etc.) pour une clientèle très diversifiée, française et étrangère. Le site est ensuite occupé par les Ateliers et chantiers de la Manche, puis l'entreprise Leroux et Lotz et, enfin, Alstom Leroux Naval, qui juste avant de fermer le chantier malouin en novembre 2003 a donné ses plans aux archives de Saint-Malo.

Ils ont longtemps construit uniquement en bois, mais après la seconde guerre mondiale, la S.I.C.C.N.A. (Société industrielle et commerciale de constructions navales) ouvre un grand chantier sur lequel elle construit jusqu'en 1975 essentiellement des navires de pêche (chalutier, thonier-senseur, thonier-congélateur, etc.) pour une clientèle très diversifiée, française et étrangère. Le site est ensuite occupé par les Ateliers et chantiers de la Manche, puis l'entreprise Leroux et Lotz et, enfin, Alstom Leroux Naval, qui juste avant de fermer le chantier malouin en novembre 2003 a donné ses plans aux archives de Saint-Malo.

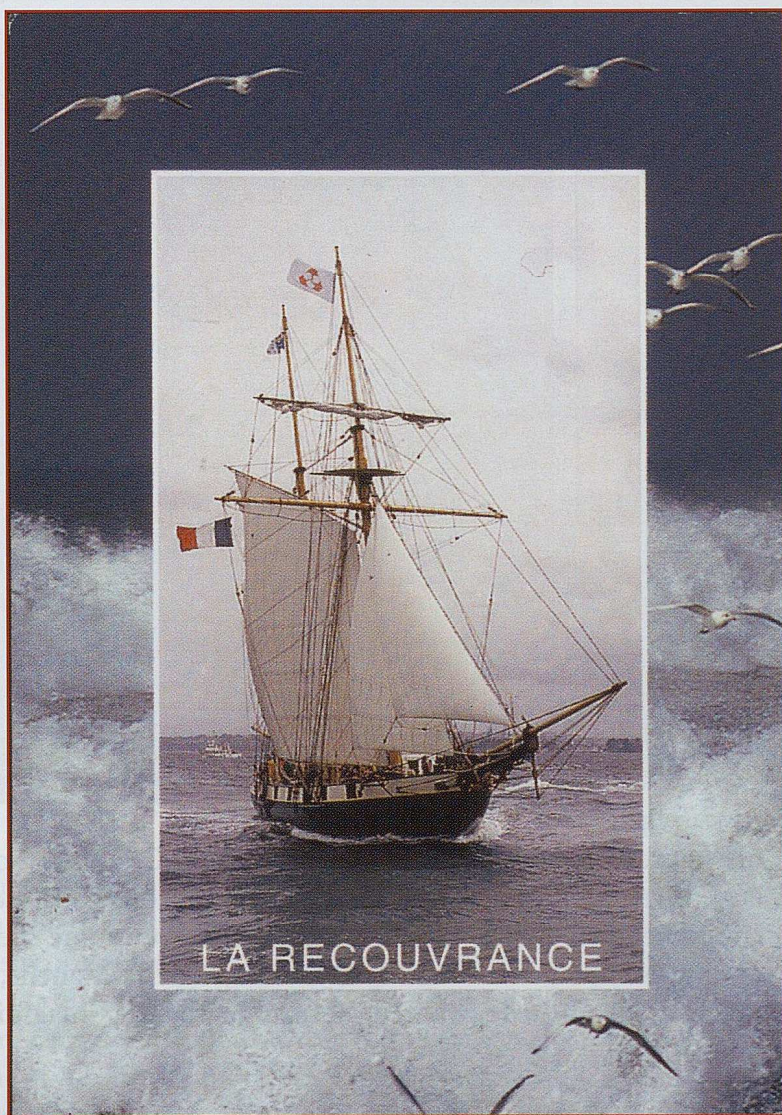


LES ACTIVITÉS MARITIMES



LE BATEAU Construction navale

Goélette à hunier *La Recouvrance*, cliché d'Y.R. Caoudal. Editeur : YCA.



Archives municipales et communautaire de Brest, 3 Fi 118-009.

La construction de *La Recouvrance* s'inscrit dans le cadre du concours "Bateaux des côtes de France" lancé par la revue *Le Chasse-Marée*, encourageant la reconstruction et la restauration de bateaux traditionnels et historiques des ports de France. L'association "Goélette *La Recouvrance*" a choisi la réalisation d'un bateau symbolisant l'activité du grand port du Ponant et donc un bâtiment de guerre.

Le choix du nom fut simple tant celui de *Recouvrance* est évocateur et chargé d'histoire. Il parut le mieux à même de porter sur les mers le nom de Brest.

Le 11 juillet 1991 était posée la quille de *La Recouvrance* et le 14 juillet 1992, en grande pompe devant 2 000 bateaux de 20 pays, elle était mise à l'eau.



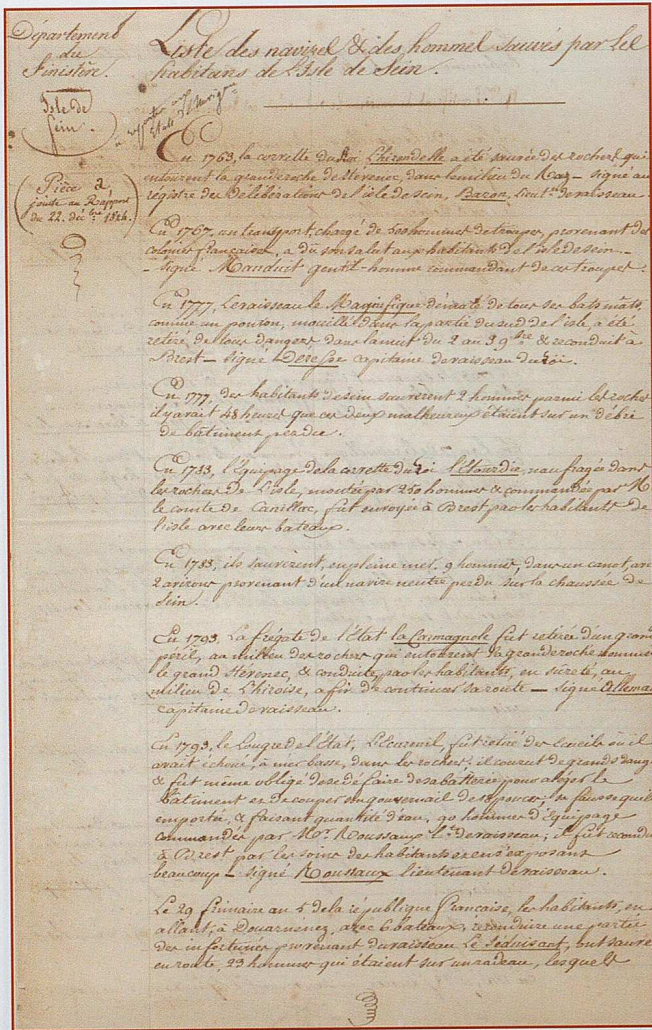
LES ACTIVITÉS MARITIMES



LE BATEAU

Naufrage et sauvetage

Liste des navires et des hommes sauvés par les habitants de l'île de Sein, décembre 1824.



Archives départementales du Finistère, 10 J 780.

Dans la nuit du 22 au 23 novembre 1824, une tempête fait des ravages dans toute l'Europe et jette la consternation dans le Finistère. L'île de Sein est durement touchée.

La tempête a renversé sur plus de 115 mètres le mur en pierres et galets servant de digue. Les muretins d'enceinte des terres cultivées ont été détruits sur presque toute la côte sud de l'île. Les dépôts salins ont été altérés et la mer a submergé les trois quarts des terres labourables, compromettant les récoltes des trois années à venir. Près de trente maisons ont été submergées par les flots, un bateau s'est brisé dans le port, un autre a été enlevé par la lame et poussé entre Audierne et Penmarc'h, traînant sa pierre d'amarrage à huit lieues de distance.

Très vite les habitants réparent les digues et les clôtures, se répartissant entre des tâches alternatives, c'est à dire un jour de travail pour la vie (la pêche de coquillages), un jour pour les travaux sur les habitations. Mais ils sont rapidement découragés. Ils manquent de nourriture et pendant plusieurs mois ils ne mangeront pas de pain, la pomme de terre sera leur alimentation la plus fine. Leurs efforts pour réparer les murs et les digues sont réduits à néant à chaque tempête. La misère, la fatigue, l'incertitude s'installent donc pendant l'hiver.

Un mois après la tempête, l'ingénieur en chef au corps royal des ponts et chaussées du Finistère effectue une visite à l'île de Sein et rédige un rapport.

Il décrit un spectacle affreux contrastant avec une population humaine et zélée. Il propose en priorité et avant même des travaux de réparation, un secours annuel et permanent à cette population pauvre mais hospitalière.

Il fait alors établir une liste des navires et des hommes sauvés par les habitants de l'île de Sein pour témoigner de la reconnaissance qu'il convient de leur apporter.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



LE BATEAU

Naufrage et sauvetage

Correspondance adressée à Sarah Bernhardt par le maire de Sauzon relative à l'acquisition d'un canot de sauvetage [1907].

Monsieur

Puisque vous voulez bien vous occuper auprès de qui il appartient de faire les démarches nécessaires pour nous donner un bateau de sauvetage je me permets de vous adresser ci-joint une délibération du Conseil municipal de Sauzon tendant à l'acquisition d'un canot de sauvetage et la liste des ministres arrivés depuis quelques années à Sauzon.

J'ose espérer Madame que vous voudrez bien vous occuper activement et nous donner le plus tôt possible un bateau de sauvetage. Et j'ose aussi que grâce à vos hautes influences vous ferez notre part de ce bateau que nos marins méritent et plus longtemps.

Vous connaissez assez Belle-Île, Madame

Il n'est donc pas nécessaire que j'insiste davantage sur ce que vous savez que un bateau de sauvetage est indispensable au Port de Sauzon, sans même parler de la situation de ce port qui est un lieu de refuge pour un grand nombre de pêcheurs et où les bateaux étrangers viennent souvent se réfugier. Vous savez donc mieux que moi l'importance de cette affaire et l'importance de la Société Centrale de Sauvetage et nous sommes satisfaits de la possibilité de nous voir donner un bateau de sauvetage. Je vous prie de nous dire Madame que nous sommes très reconnaissants à vous pour votre dévouement et nous espérons que vous voudrez bien nous en faire part.

Nous prenons la liberté Madame de vous adresser à nos collègues Préfets nous sommes très heureux et honorés si vous voulez bien accepter notre invitation. Nous prions, pour vos regrets de la terrasse de l'Hôtel de la place ou une place vous sera réservée.

Dans l'espoir, veuillez agréer Madame, l'assurance de nos sentiments les plus respectueux et les plus dévoués

Le Maire
Boutin

P.S. Nous invitons en même temps Madame Bernhardt, nous espérons qu'elle acceptera aussi notre invitation.

Archives départementales du Morbihan, 3 ES 241/28.

La Société Centrale de Sauvetage des Naufragés est créée en 1865. Elle œuvre pour aménager progressivement sur les côtes françaises un réseau de stations et de canots. Une seconde société de sauvetage, la Fondation des Hospitaliers Sauveteurs Bretons, voit le jour en 1873. Les deux sociétés fusionnent en 1967 sous le nom de Société Nationale de Sauvetage en Mer.

Préoccupé par le nombre croissant de naufrages sur ses côtes, le conseil municipal de Sauzon décide d'acquérir un canot de sauvetage. En 1907, le maire demande à Sarah Bernhardt, résidente d'été à Belle-Île-en-Mer depuis 1894, d'user de son influence auprès du ministre et de la Société Centrale afin d'obtenir satisfaction. La station de sauvetage est finalement créée en 1913.

Les archives de Sauzon déposées sous la cote 3 ES 241 permettent de découvrir le patrimoine d'une commune îlienne.



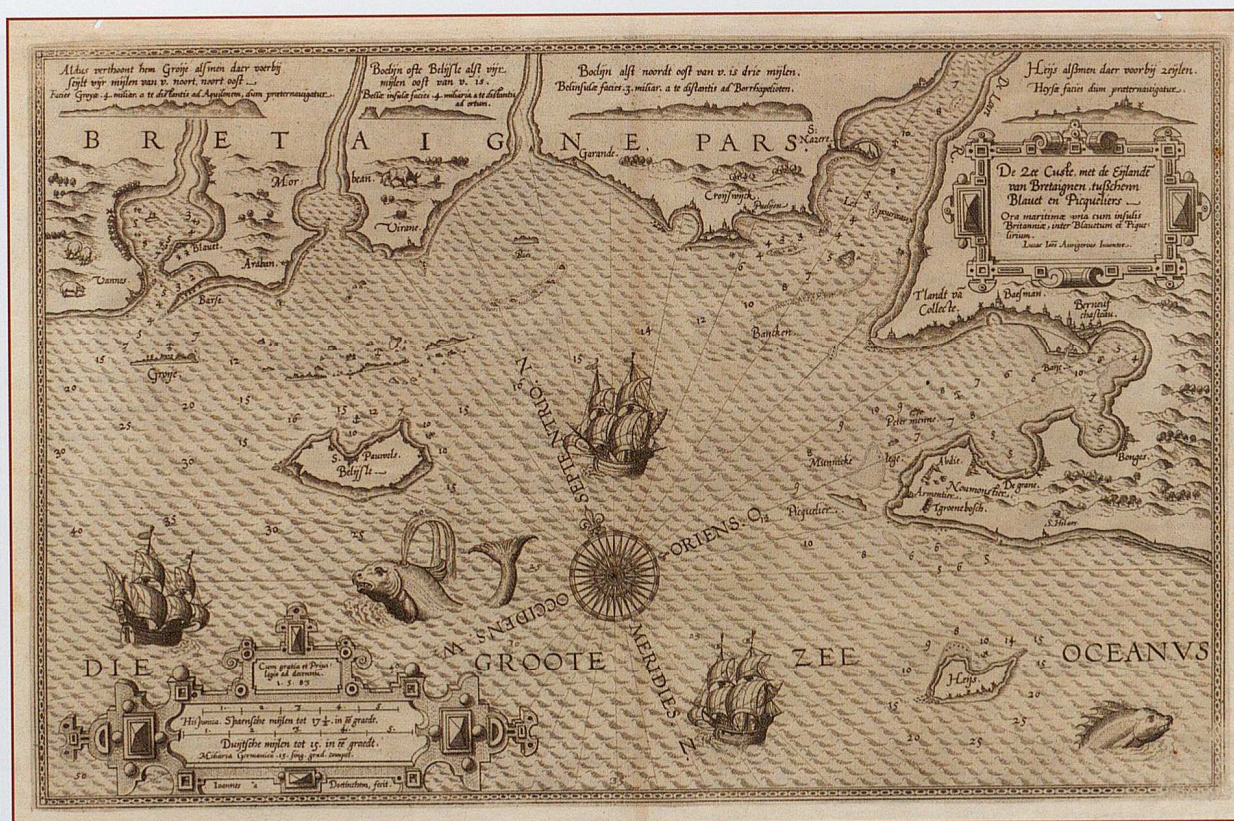
LES ACTIVITÉS MARITIMES



NAVIGATION

Sciences et outils : cartographie

Planche sud Bretagne du *Spieghel der Zeevaerdt de Waghenaer*, gravure noir et blanc sur papier, 1583.



Archives départementales du Morbihan, 1 Fi 1034/2.

Cette planche est issue de l'édition latine de 1586 de l'atlas *Spieghel der Zeevaerdt* (Miroir de la navigation) du cartographe et pilote hollandais Lucas Janszoon Waghenaer. Elle couvre la côte du Blavet au sud de Noirmoutier. Waghenaer a figuré les ports, les estuaires, les amers (clochers, moulins qu'on aperçoit de la mer), les hauts-fonds, les écueils (symbolisés par une croix) et les profondeurs ; ces indications sont plus denses pour les zones les plus fréquentées par les navigateurs, ce qui est le cas pour l'embouchure du Blavet alors que le golfe du Morbihan « Morbean » ne comporte aucune cote. Le cartographe a situé Vannes à l'embouchure du Blavet. Aux Archives départementales du Morbihan la série Fi (documents iconographiques entrés par dépôt, achat ou don) comporte de très nombreux documents liés à l'histoire maritime (plans, cartes, estampes, photographies). Cette source permet aux chercheurs d'illustrer les recherches faites dans les fonds d'archives publiques.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



NAVIGATION Sciences et outils : cartographie

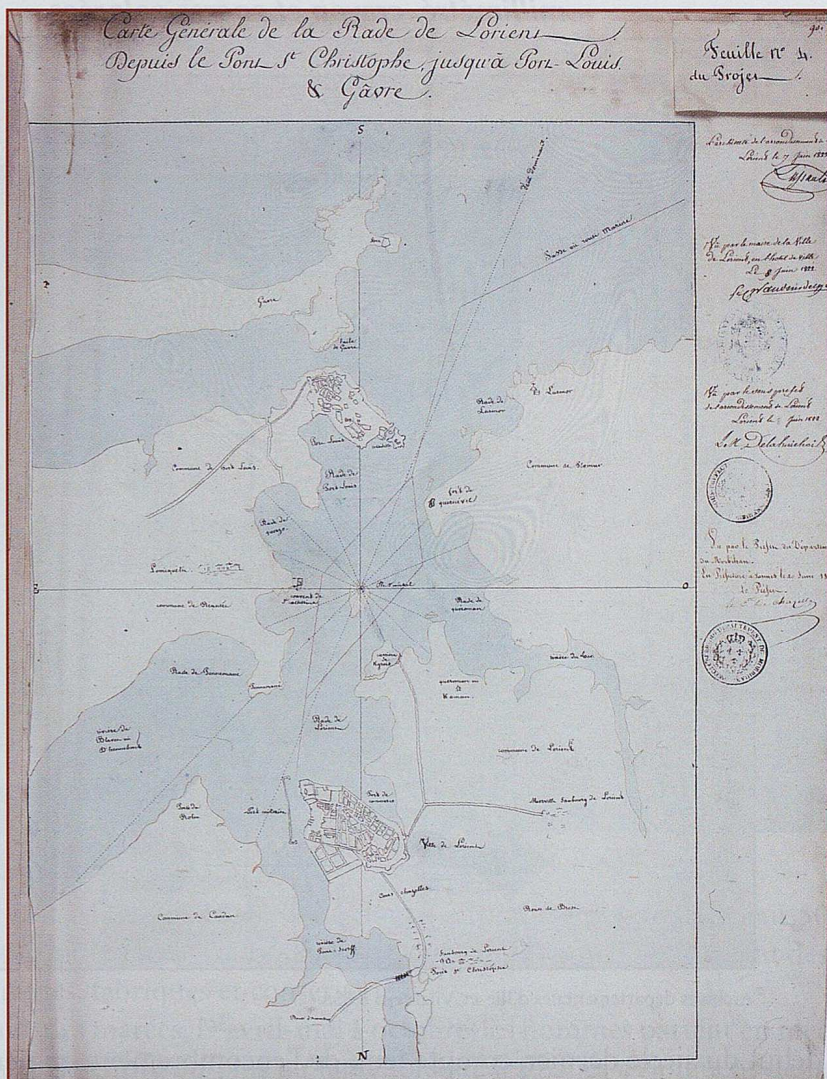
Carte maritime générale de la Rade de Lorient depuis le pont Saint-Christophe jusqu'à Port-Louis et Gâvres, par Lussault, architecte de l'arrondissement de Lorient, 1822.

Cette carte maritime a été réalisée d'après une carte de Jean-Baptiste d'Après de Manneville (1707-1780). Ecuyer, chevalier de l'ordre du roi, ancien capitaine de vaisseau de la compagnie des Indes, correspondant de l'Académie des sciences, il décède à Lorient le 1er mars 1780.

Hydrographe précurseur, il est le premier à avoir déterminé la longitude en mer par la distance de la lune au soleil et aux étoiles pour établir ses cartes.

Navigant pour le compte de la compagnie des Indes orientales, il s'installe à Lorient en 1732 où il épouse le 21 avril Marie Madeleine de Binard. En 1745, il publie « Le Neptune Oriental », ouvrage accompagné de 77 cartes, accueilli chaleureusement par les navigateurs européens. Afin de compléter ses explorations de l'océan, la compagnie lui confie le commandement du vaisseau « Le Glorieux ». Il présente le résultat de ses voyages au roi en 1753 sous forme de cartes générales de « l'Océan Oriental ».

En 1762, il est nommé inspecteur et garde du dépôt des plans, cartes et journaux de la Marine relatifs à la navigation des vaisseaux de la compagnie à Lorient. Membre fondateur de l'Académie de marine, il travaille jusqu'à sa mort à rectifier les erreurs des anciennes cartes et à remanier son ouvrage « Le Neptune Oriental ». En 1765, il publie l'abrégé de navigation « Mémoire sur la navigation de France aux Indes ». Il est anobli en 1768. Son premier ouvrage est réédité en 1775 et le supplément qu'il préparait sera édité un an après sa mort.



Archives municipales de Lorient, 2 Fi 201.



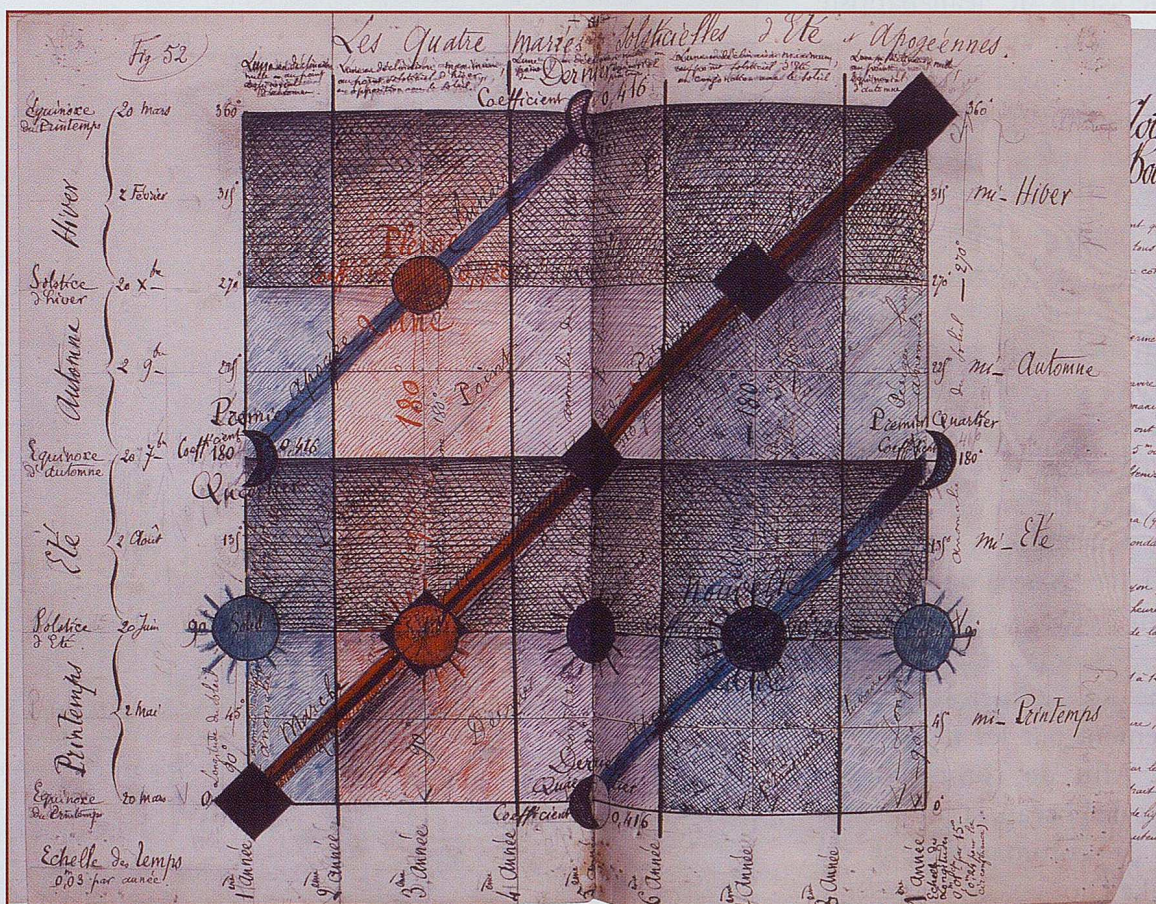
LES ACTIVITÉS MARITIMES



NAVIGATION

Sciences et outils : cartographie

Les courbes de marées. Dessin (s) relatif (s) à la détermination des hauteurs d'eau minimales pendant la saison d'été au quai de la Bourse du port de Saint-Malo par M. Thiébaud, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, novembre 1904, papier et papier millimétré, crayon et encres colorées.



Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4 S 838.

Au début du siècle dernier, compte tenu de l'encombrement, en période estivale, des quais du port de Saint-Malo, par les transports de pommes de terre, l'administration de l'époque se préoccupe de trouver de nouveaux lieux d'embarquement et de débarquement pour les navires afin d'assurer la liaison des quelques 500 000 passagers qui chaque année vont d'une rive à l'autre de l'embouchure de la Rance et dont le trafic s'accroît lui aussi considérablement en été.

Dans le cadre du renouvellement de la ferme du bac de Dinard qui assure ces communications, M. Thiébaud, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, a été chargé de déterminer les durées de flottaison possible au quai de la Bourse. Pour estimer les hauteurs de marée, il est amené à faire différents calculs et études qu'il matérialise sur une série de dessins complexes et d'une grande précision.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



EXPLOITATION DES RESSOURCES

Pêche à la sardine

*Pêche à la sardine devant le Port-Louis à l'entrée de la rade de Lorient. [S.d.].
Lithographie couleur de Louis Lebreton, XIXe siècle. Editeur Sinnet, Imprimeur
Becquet.*



Archives municipales de Lorient, Fonds C. Chrestien, 8 Fi 168.

Le XIXe siècle est la grande époque de la pêche à la sardine. En 1830, il y a dans l'arrondissement de Lorient 50 presses occupant 100 tonneliers et pas moins de 400 femmes. Avec l'abondance de la sardine, les presses utilisant des procédés antiques se transforment peu à peu en friteries, fabriques et conserveries.

Les villages aux alentours de Lorient vivent au rythme des marées. D'avril-mai à octobre, les hommes partent en mer pêcher la sardine ou le maquereau dans les coureux de Groix ou plus au large lorsque les bancs s'éloignent de la côte. A terre, femmes et enfants travaillent dans les conserveries. La sardine a fait la prospérité des pêcheurs et des conserveries de la région jusqu'à la crise de 1909.

Louis Lebreton (1818-1866) est considéré comme le plus grand lithographe de marine. Elève à l'école de médecine navale de Brest, il embarque à 19 ans comme aide chirurgien sur l'Astrolabe dans l'expédition de Dumont d'Urville durant laquelle il réalise ses premiers croquis en amateur. Suite au décès du dessinateur de l'expédition, il prend le rôle de dessinateur scientifique. En 1843, il travaille avec Dumont d'Urville au dépôt des cartes et plans à Paris. Il est nommé comme dessinateur au service des plans et cartes de la Marine en 1847 suite à sa démission de chirurgien de la Marine. Il est un des peintres graveurs les plus prolifiques de son époque.



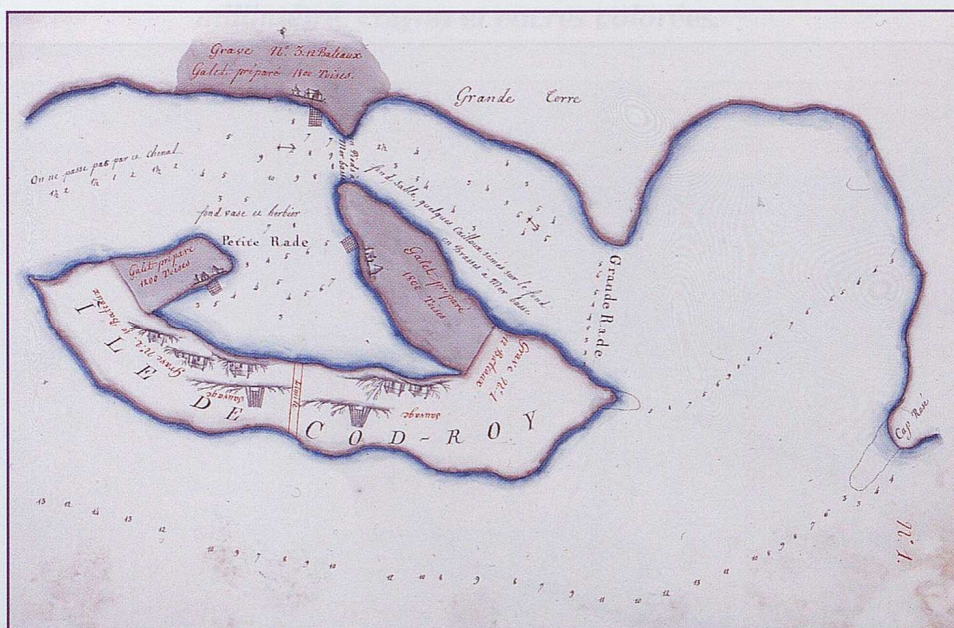
LES ACTIVITÉS MARITIMES



EXPLOITATION DES RESSOURCES

Pêche à Terre-Neuve

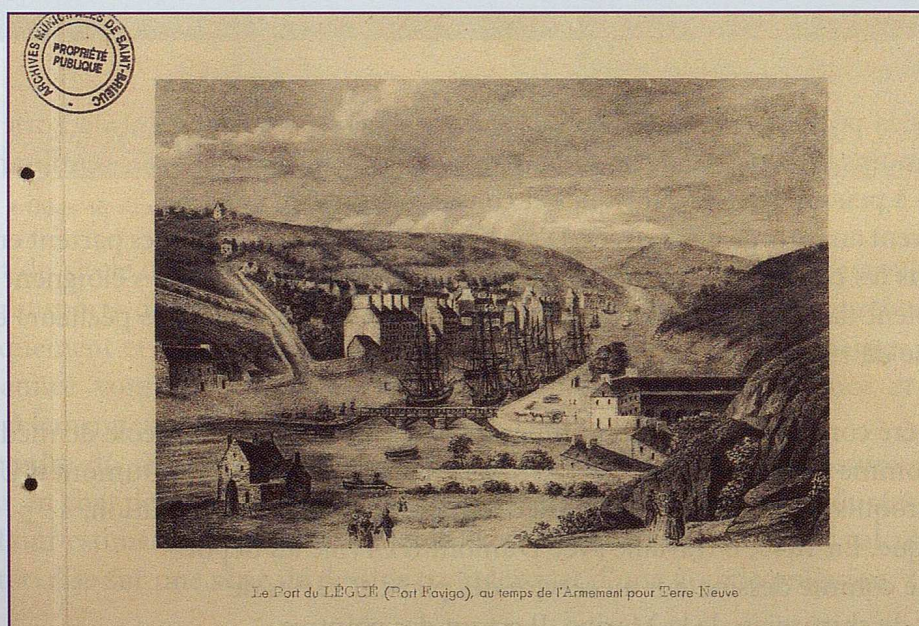
Pêche de la morue à l'île de Terre-Neuve, dessins des havres et grèves depuis la baie Ha-Ha jusqu'à la baie de la Scie, [1821].



Ensemble de 57 plans réalisés par Letourneur, ancien lieutenant de vaisseau, capitaine au long-cours, du quartier de Granville.

Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, 4 Fg 18.

Le port du Légué (Port Favigo) au temps de l'armement pour Terre-Neuve, gravure de Raphaël Binet.



Le Port du LÉGUÉ (Port Favigo), au temps de l'Armement pour Terre-Neuve

Archives municipales de Saint-Brieuc, 8 Fi 203.

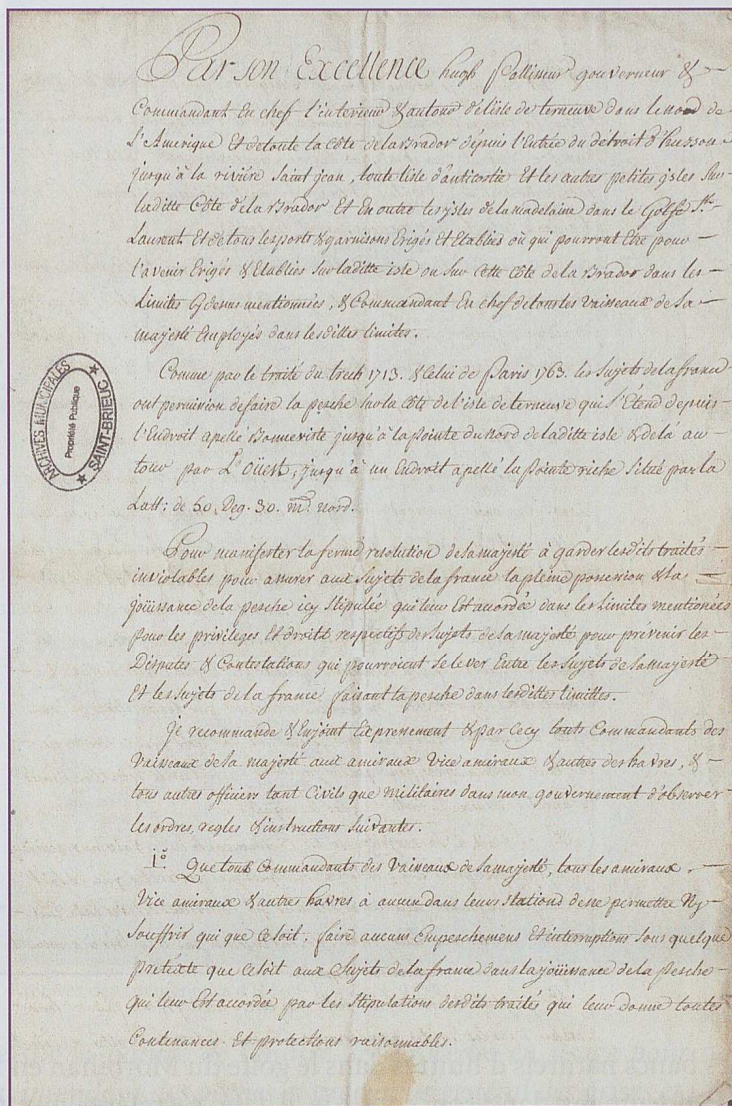


LES ACTIVITÉS MARITIMES



EXPLOITATION DES RESSOURCES Pêche à Terre-Neuve

Instruction d'Hugh Palisseur, gouverneur de Terre-Neuve, 3 mai 1764.
Dim. : 37 x 24 cm.



Archives municipales de Saint-Brieuc, HH 21.

Depuis le XVI^e siècle, la pêche à la morue, la "Grande Pêche" est l'affaire de nombreux ports, du littoral nord de Bretagne en particulier. Mais autour de l'île de Terre-Neuve, différentes nations (français, espagnols, anglais) se disputent cette manne halieutique.

Le traité d'Utrecht de 1713 qui met fin à la guerre de succession d'Espagne, consacre la prépondérance maritime de l'Angleterre. La France cède Terre-Neuve aux Anglais mais les Français gardent le monopole de la pêche sur la côte nord de l'île. Le document établi par le gouverneur de Terre-Neuve, cinquante et un ans après le traité, indique les difficultés qu'il y a à faire respecter les dispositions du traité dans cet univers maritime qui est souvent une zone de non droit. Il donne aussi des indications précises sur les activités des pêcheurs à Terre-Neuve. Ainsi est-il mentionné "la permission de pescher et sescher à terre et d'y ériger des chauffaux faits de bois et cabanes nécessaires à cet effet".

La présence de ce document dans le fonds des Archives municipales de Saint-Brieuc ainsi que la gravure montrant les majestueux trois-mâts prêts au départ, rappelle que, bien que moins importante que dans d'autres ports comme Saint-Malo, Binic ou Paimpol, la pêche à la morue a joué un rôle dans l'économie du port du Légué.





EXPLOITATION DES RESSOURCES

Ostréiculture

Plan de situation des huîtres du Morbihan, plan manuscrit et aquarellé sur calque toilé, 1887.



Archives départementales du Morbihan, 2 J 111.

Ce plan donne la situation et la production des bancs naturels d'huîtres dans le golfe du Morbihan en 1887. Il s'agit d'un document isolé. Pour situer ce document dans son contexte il faut se référer aux fonds administratifs de la même époque et notamment aux archives du service maritime des Ponts et Chaussées (série S). À cette période, et ce depuis une vingtaine d'années, on perçoit aux travers de nombreux rapports scientifiques et administratifs l'enjeu que représente le développement de l'ostréiculture pour satisfaire la demande et pallier l'épuisement des bancs. Document entré aux Archives départementales du Morbihan à l'occasion du dépôt des archives privées d'une famille d'imprimeurs.

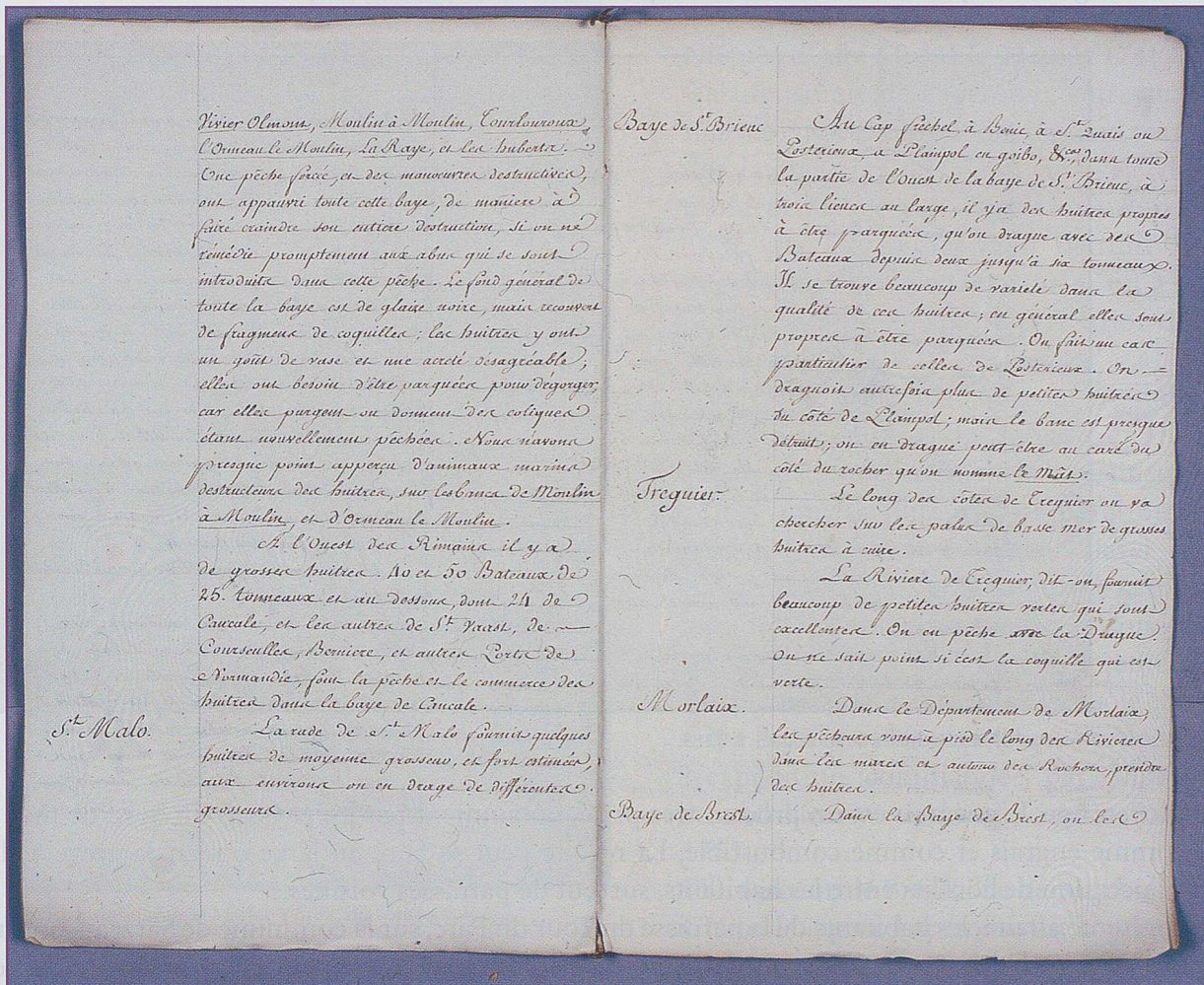




EXPLOITATION DES RESSOURCES

Ostréiculture

Mémoire sur les huîtres, 17 juin 1786.



Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, C 1594.

Mémoire sur la nature de l'huître, les procédés en usage pour sa pêche et les lieux où se trouvent les huîtrières par Chardon, intendant des pêches et procureur général des prises et l'Abbé Dicquemare, 17 juin 1786. Le mémoire se divise en trois parties : la première traite de la nature de l'huître ; la seconde des fonds propres à la multiplication des huîtres, des moyens à employer pour leur conservation et des lieux propres aux huîtrières sur les côtes de Bretagne et la dernière partie traite de la pêche des huîtres, des abus qui s'y sont introduits et des moyens d'y remédier. Les villes de Cancale, Saint-Malo, baie de Saint-Brieuc, Tréguier, Morlaix, baie de Brest sont mentionnées dans le mémoire.

« Il se trouve beaucoup de variétés dans la qualité de ces huîtres, en général, elles sont propres à être parquées ».



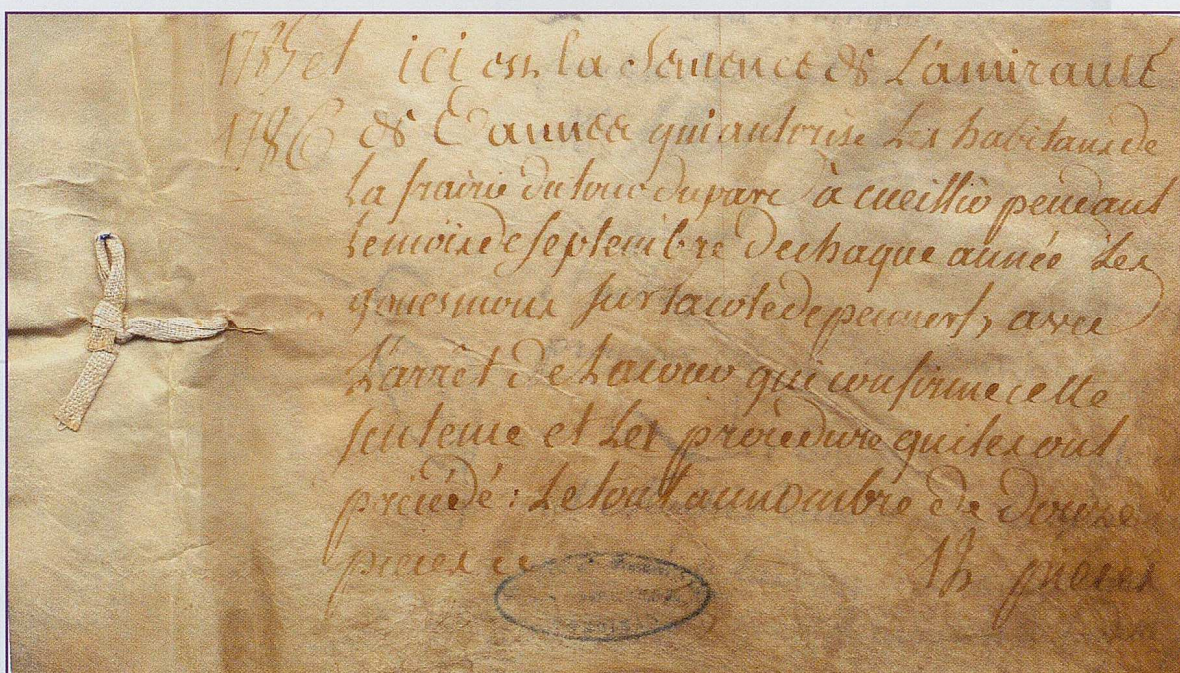
LES ACTIVITÉS MARITIMES



EXPLOITATION DES RESSOURCES

Récolte du goémon

Sentence de l'Amirauté de Vannes autorisant tous les ans, en septembre, la récolte du goémon par les habitants de la paroisse du Tour du Parc, 1785.



Archives départementales du Morbihan, 9 B 189.

Dès le Moyen Âge, le goémon est un produit très prisé, notamment par les paysans du bord de mer. Il est utilisé comme engrais et comme combustible. La récolte peut se faire au large ou sur la grève ; elle est souvent l'occasion de conflits entre les habitants, surtout de paroisses voisines.

Dans la présente affaire, les habitants de la paroisse du Tour du Parc, sur la commune de Sarzeau, ont trouvé un accord avec les habitants de la paroisse d'Ambon, et plus particulièrement ceux de la côte de Pénerf, pour pouvoir y récolter le goémon. Leur propre côte était, en effet, trop plate et sablonneuse pour que les algues s'y accrochent. Lorsqu'ils se sont trouvés empêchés de procéder à cette récolte, ils déposent une plainte, par l'intermédiaire de la comtesse de Sérent, contre les habitants de la paroisse d'Ambon. A la fin de l'année 1785, l'Amirauté de Vannes les « autorise à cueillir pendant le mois de septembre de chaque année les gouesmons sur la côte de Pennerf ».

Un certain nombre d'édits et ordonnances a réglementé la récolte du goémon, notamment la grande ordonnance sur la Marine de 1681, ainsi que la déclaration royale de 1772 sur l'exploitation du varech qui restreint la coupe du goémon.

Toutes les affaires maritimes relevaient de la juridiction des amirautés ; dans le Morbihan, coexistaient celle de Vannes (sous-série 9 B) et celle d'Hennebont (sous-série 8 B) jusqu'en 1692, date du rattachement de celle-ci à Vannes ; l'amirauté de Lorient (sous-série 10 B) est créée en 1782.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



COMMERCES ET VOYAGES

Exploration et voyages scientifiques

Portrait de Jean-François Galaup de Lapérouse.



Service historique de la Marine à Brest, Bibliothèque, R 5597.

Né près d'Albi (Tarn) le 23 août 1741, Jean-François Galaup, comte de Lapérouse, entre aux gardes de la marine en décembre 1756. Il prend part aux combats de la guerre de Sept ans et de la guerre d'Indépendance des Etats-Unis. Il commande, en 1782, une expédition pour détruire les comptoirs anglais dans la baie d'Hudson. C'est à cette occasion qu'il rencontre et apprécie Fleuriot de Langle, son futur second.

Il est choisi par Louis XVI pour conduire une grande expédition autour du monde en raison de son expérience et de ses qualités humaines.

Après une minutieuse préparation à Paris, les instructions, rédigées par Claret de Fleurieu, directeur des ports et arsenaux de la marine et grand ami de Lapérouse, sont relues et corrigées par Louis XVI qui s'y est particulièrement intéressé. L'armement des navires, La Boussole et l'Astrolabe, se fait à Brest sous la surveillance de Fleuriot de Langle. L'expédition commandée par Lapérouse et son second Fleuriot de Langle, quitte Brest le 1er août 1785.

Elle parcourt le Brésil, l'île de Pâques, la Californie, la Chine, le Japon, Lapérouse est le premier navigateur européen à pénétrer dans les eaux situées entre la

Chine, le Japon et la Corée. Elle se dirige ensuite vers le Kamtchatka, redescend vers les Iles Samoa où Fleuriot de Langle et une partie de l'équipage sont massacrés par les indigènes. Lapérouse, très ébranlé par la perte de son ami, fait une dernière escale à Botany Bay en Australie et appareille vers les îles Santa Cruz où l'expédition fait naufrage sur les récifs de Vanikoro (îles Salomon) en 1788.

D'Entrecasteaux en 1791 sans succès, puis Dumont d'Urville en 1830 partiront à la recherche des restes de l'expédition. L'Association Salomon effectue actuellement des campagnes de fouilles sous-marines et terrestres pour explorer les vestiges des deux navires et les installations d'éventuels survivants à terre.



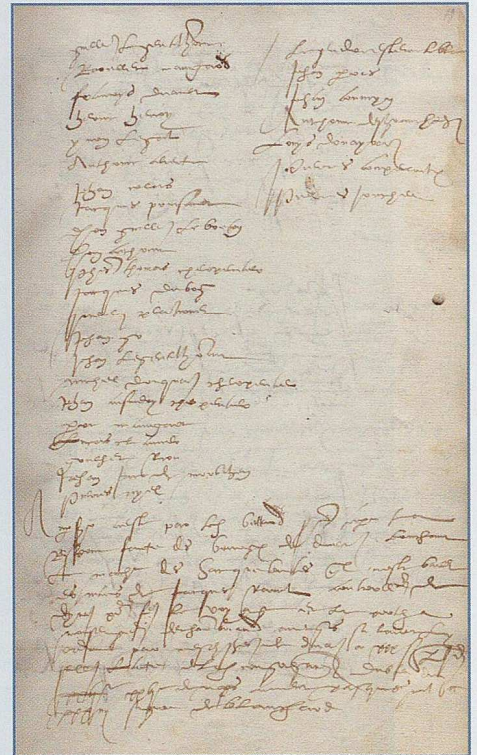
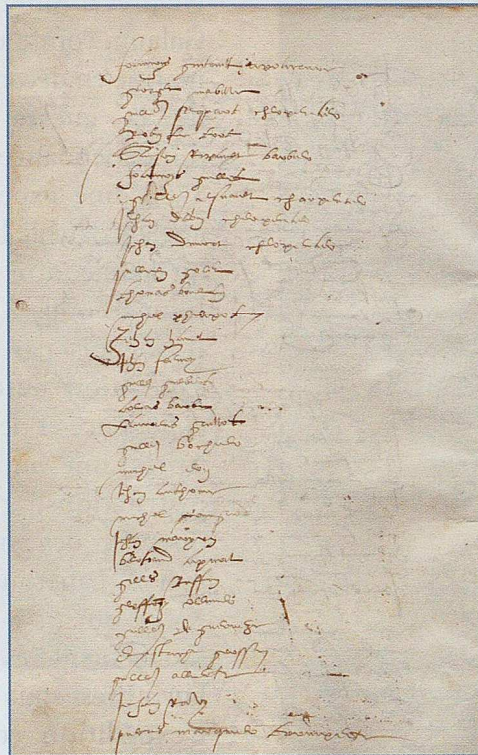
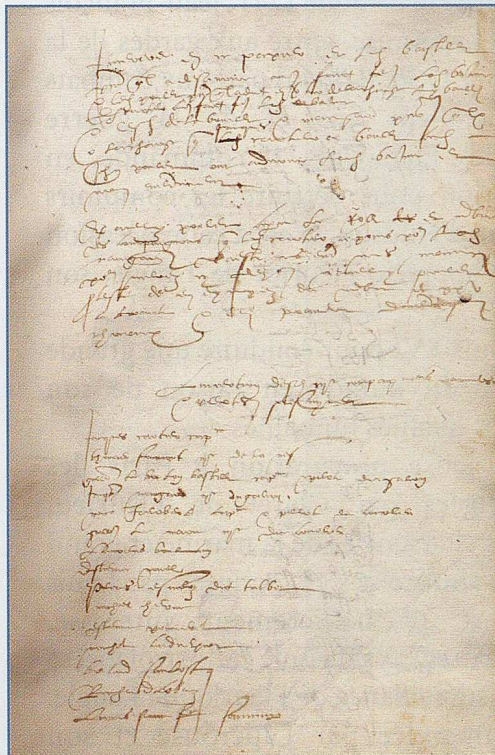
LES ACTIVITÉS MARITIMES



COMMERCES ET VOYAGES

Exploration et voyages scientifiques

Liste des compagnons de Jacques Cartier pour son second voyage. Extrait de la délibération de la communauté de ville, 31 mars 1535.



Archives municipales de Saint-Malo, SM BB 4.

En 1534, Jacques Cartier (vers 1491-1557), un des capitaines les plus importants de Saint-Malo, entreprend un voyage pour découvrir un passage vers l'Asie en passant par l'ouest. Il découvre ainsi le golfe du Saint-Laurent et le Canada. Ses premières découvertes suscitent de grands espoirs. Sur ordre de François Ier, Jacques Cartier arme donc la Grande-Hermine, la Petite-Hermine et l'Émerillon, pour une seconde campagne, en 1535 et 1536, qui lui permet de remonter le Saint-Laurent jusqu'à Hochelaga (Montréal). Cette délibération recense 73 Malouins embarqués pour cette campagne, ce qui ne représente peut-être pas la totalité des équipages. Les historiens pensent que ces noms ont été inscrits pour éviter que ces marins ne soient débauchés par les armateurs pour la pêche à Terre-Neuve, dont Saint-Malo était déjà un centre très important. Les registres de délibérations des communautés de villes permettent de suivre toutes les affaires traitées par le maire et les conseillers, questions souvent financières, mais aussi celles qui touchent à l'activité et à la vie quotidienne des habitants. Dans une ville portuaire, l'on peut trouver d'importantes indications sur les affaires maritimes, surtout avant que n'existent des institutions d'État telles que l'amirauté et les affaires maritimes.



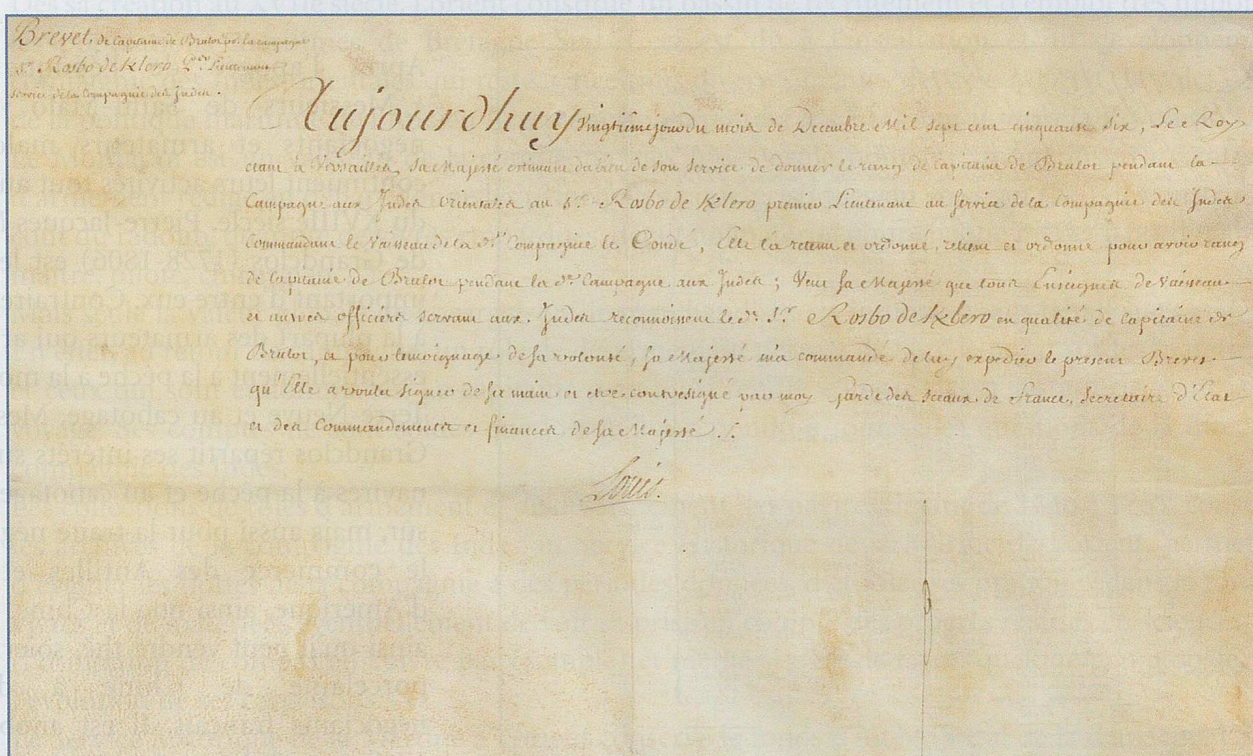
LES ACTIVITÉS MARITIMES



COMMERCES ET VOYAGES

Commerce colonial

Brevet de nomination au rang de capitaine de brûlot au sieur Rosbo de Kerlero, premier lieutenant au service de la compagnie des Indes, 20 décembre 1756.



Archives municipales de Lorient, Fonds C. Chrestien, 9 Z 196.

Jacques Kerlero de Rosbo est nommé par le Roi, reconnaissant de son service pendant la campagne aux Indes Orientales, au commandement du vaisseau de la Compagnie le Condé. Le brevet, établi à Versailles, est signé, de la main de Louis XV et contresigné par le garde des sceaux Jean-Baptiste de Machault d'Arnouville. Perdant les faveurs de Madame de Pompadour, il est disgracié en 1757. Arrêté pendant la Terreur, il meurt en prison.

Le brûlot était un petit vaisseau sans équipage chargé de matières inflammables et de poudre que l'on utilisait pour incendier les navires ennemis. Dirigé vers l'adversaire, il n'était allumé qu'à proximité du navire ennemi.

Jacques Kerlero de Rosbo, natif de Pont-Scorff, a été capitaine au long cours de plusieurs navires pour le compte de la deuxième Compagnie des Indes à Lorient. En 1736, il navigue sur le Chauvelin. Il a notamment commandé entre 1752 et 1764, le Vaisseau le Mascarin, la frégate Diane, les vaisseaux Bertin, Villevault et le Duc de Choiseul. Ses différents commandements le mènent à l'île de France (Maurice aujourd'hui), au Bengale, en Chine et aux Indes. L'immeuble de la famille Kerlero de Rosbo existe toujours au 6 avenue du Général-de-Gaulle et porte leurs armes.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



COMMERCES ET VOYAGES

Commerce colonial

Rôle d'armement du Montaran, 1753.

Dès sa création au XVIII^e siècle, Lorient constitue un bassin de recrutement et d'emploi très important pour les populations maritimes de Bretagne Sud. Ceci est dû à l'installation et au développement de la compagnie des Indes orientales qui reste active sous diverses formes de 1666 à 1794. Ce volet commercial de la politique maritime de l'Ancien Régime reste prépondérant à Lorient jusqu'à la Révolution.

Le Montaran est un vaisseau de la compagnie des Indes armé pour un voyage jusqu'à Canton. Le rôle d'armement rédigé au départ donne les principales caractéristiques du vaisseau (lieu de construction, date, coût du radoub, quantité de vivres embarqués, détail du matériel pour chaque métier à bord (calfat, voilier, maître, pilote, chirurgien...).

Mais seule la valeur globale de la cargaison de marchandises est indiquée, sans détail sur sa composition. En effet, au retour de campagne, un rôle de désarmement permet de faire le point sur les matériels revenus et ceux qui sont endommagés. Le capitaine peut ainsi rendre compte de sa gestion pendant la durée du voyage. Ses comptes ne sont soldés que lorsqu'il a répondu à toutes les questions de la direction de la compagnie des Indes.

Les collections de rôles d'armement et de désarmement des navires datant de 1746 à 1769, conservés dans les archives de la compagnie des Indes au Service Historique de la Marine de Lorient, permettent ainsi d'évaluer les flottes de la compagnie à des périodes données, d'étudier ses pratiques dans la fourniture de vivres et de matériels, éventuellement de voir sa prise en compte des progrès réalisés en sciences nautiques (l'utilisation de compas en cuivre par exemple) et même si c'est de façon quelque peu globale, connaître l'évolution de ses cargaisons.

Le Service historique de la Marine à Lorient conserve le fonds d'intérêt local de la deuxième Compagnie, la compagnie perpétuelle des Indes de 1717 à 1770. Sans équivalent dans les autres ports, la sous-série 1 P est la plus connue et la plus prestigieuse des séries d'archives du service.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



COMMERCES ET VOYAGES Commerce maritime

Levée de taxes sur les marchandises entrant et sortant du port de Saint-Malo.
Registres des droits patrimoniaux, 1775.



Archives municipales de Saint-Malo, SM CC 55.

L'arrêt du roi du 15 juillet 1755 réorganise les droits patrimoniaux, ou taxes, à lever sur toutes les marchandises entrant et sortant de Saint-Malo par la Grand'Porte. Les revenus sont répartis entre le gouverneur et la communauté de Ville. Comme tous les impôts d'Ancien Régime, leur levée est affermée à un receveur qui doit rendre des comptes. Les marchandises sont taxées qu'elles arrivent par voie de terre ou de mer. Chaque capitaine déclare les marchandises (type et quantités) transportées pour différents négociants dans des caisses identifiées par des lettres. Ces mêmes lettres sont reportées dans la marge du registre pour réclamer les taxes au négociant concerné. Étant donné l'importance du port de Saint-Malo, l'historien est surtout renseigné sur les cargaisons des navires déchargeant à Saint-Malo. Il peut ainsi d'une part évaluer le type et les quantités de marchandises débarquées, d'autre part dresser une géographie des provenances, étudier les négociants ainsi que leurs secteurs d'activités. Les Malouins reçoivent en 1775 des produits aussi divers que de la nourriture, des vins, des éléments pour la construction navale, que des marchandises exotiques.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



COMMERCES ET VOYAGES

Commerce maritime

Bassin de commerce, sur le quai, barils de rogne venant de Norvège, photographie, 1910-1919.



Archives municipales de Lorient, Fonds Crolard, 5 Fi 1550.

Le commerce lorientais prend un essor important grâce à la construction du bassin à flot en 1805. Les quais sont utilisés pour le petit commerce et par la Compagnie Générale des Paquebots dès 1859. Au cours du XIXe siècle, le port se spécialise dans le commerce de bois du littoral de la Bretagne sud et dans l'importation de la rogne de Norvège pour les besoins de la pêche.

Début du XXe siècle, le port de commerce, situé dans l'avant-port, connaît une forte croissance grâce au charbon britannique qui représente la moitié du trafic portuaire. On passe de 31 000 tonnes en 1901 à 239 000 tonnes en 1930. Cette augmentation est le résultat de la révolution industrielle avec l'utilisation du charbon par les machines à vapeur des locomotives des réseaux d'Orléans et par les navires. La balance commerciale est maintenue avec l'exportation des poteaux de mines vers l'Angleterre. C'est un système où l'importateur est aussi l'exportateur et son propre armateur, ce qui a pour effet de diminuer le prix de revient du charbon et de rendre rentable le transport du bois.

Face à ces nouveaux besoins, un port en eau profonde devient nécessaire. Un premier quai de 113 mètres est mis en service en 1919 sur le site de Kergroise. Le déplacement du port change alors le visage de la ville. Durant l'entre-deux guerres, le port de commerce fonctionne sur deux sites : l'avant-port et Kergroise. Après la seconde guerre mondiale, les conditions de commerce se modifient. L'apportement pétrolier de 112 mètres est mis en service en 1961. Un quai de 46 mètres est construit en 1963, un autre de 94 mètres en 1964 qui est agrandi de 46 mètres en 1972. En 1987, ceux sont 150 mètres de quais qui se rajoutent. Aujourd'hui premier port de commerce de la région, il est un relais essentiel de l'agro-alimentaire en Bretagne.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



COMMERCES ET VOYAGES Commerce maritime

Importation de vins algériens à destination des chais du port du Corniguel :
manifeste de la cargaison du navire Algéria, Papier, 1 f., 1953.

ARMEMENT FRANÇAIS A MOTEURS
Responsabilité limitée au Capital de 1.400.000 Francs

EXEMPLAIRE ORIGINAL

86, Quai de la Fosse
NANTES
TÉLÉPHONE : 314-70
F. C. Nantes 2305 B

Adresse Télégraphique : AFMOT-NANTES

Il a été chargé par Grands Vins Tlondon
Il a été reçu pour être chargé de BREU-SAP sous le franc tillac
en bon état apparent de conditionnement à BREU-SAP Capitaine BERTHAUZE
du navire à moteur " ALGERIA " pour être transportés à QUIMPER (sauf les risques et périls de la mer) ou au point le plus rapproché
où que le navire peut opérer en sécurité (facilités de toutes escales, déviations et transbordements).
et y être livrés à NADER
les marchandises énoncées et ou marquées et ou numérotées comme ci-dessous, aux conditions et règles de la convention
d'affrètement dont le chargeur a pris connaissance et qu'il déclare accepter tant en son nom qu'en celui du réclamateur ou
du destinataire.

MARQUES	NUMÉROS	NOMBRE	NATURE DES MARCHANDISES	CUBAGE EN M ³	POIDS EN KGR.
4	<u>N60</u>		175 fûts vin en vrac		17500
5	<u>N60</u>		300 " "		30000
			475		

Les vins ont été chargés dans les chernes du bord
plombés par la Douane après chargement. Le transporteur
n'a pu en vérifier la quantité en raison des conditions
particulières de chargement des vins en vrac
(Poids et poids journalier précis irréalisable.)

MARQUE DÉPOSÉE
ARMEMENT FRANÇAIS A MOTEURS
20 MAI 1953
NANTES

En foi de quoi le Capitaine (ou les agents) du dit Navire a affirmé avoir signé 4
connaissances de même tenor et de même date, celui du Capitaine et celui des Armateurs non compris, l'un des connaissances étant accompli, les autres
restent sans valeur.
Fait à BREU-SAP le 20 Mai 1953
Poids, contenus, quantités et qualités inconnus, franc de cargo, de conditionnement, d'avarie et de rouille.
Le Chargeur, Nader Le Capitaine, Berthauze

Les droits de quai, taxes locales ou
péage sur la marchandise, ainsi que
l'impôt au cabotage ou impôt similaire
sont au compte des Chargeurs ou
des propriétaires de la marchandise.

DÉCOMPTÉ :

à destination	
Frêt suivant convention	
Connaissances	350
Chargement <u>N60</u>	2280
Déchargement <u>N60</u>	200
Assurances Taxes	
Débours	
Total	2830

**FRÈT ACQUIS A TOUT
ÉVÈNEMENT**

Archives municipales de Quimper, Fonds Nader, 14 J.

En 1989, la ville de Quimper a fait l'acquisition des anciens bâtiments des chais du port du Corniguel, construits en 1949-1950 par Hervé Nader. Dans ces bâtiments désaffectés et vandalisés dormaient, oubliées depuis plusieurs décennies, les archives de l'entreprise. L'ensemble compose une masse de plusieurs mètres cubes de papiers dont 18 mètres linéaires environ ont été sauvés après un tri sur place.

Les archives sauvegardées intéressent en fait cinq domaines d'activités différentes : les chais portuaires du Corniguel, l'armement Nader, fondé sur la raison sociale « Compagnie Celte de gérance et d'armement », Nader, consignataire de navires d'autres armements, le Grand hôtel de Cornouaille à Concarneau et les archives privées et politiques.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



COMMERCE ET VOYAGES

Commerce maritime

Le navire Saint Joseph à quai au port du Corniguel à Quimper vers 1955 devant les chais d'Hervé Nader, photographie noir et blanc.



Archives municipales de Quimper, Fonds Nader, 14 J.

Les chais portuaires du Corniguel sont construits en 1949-1950, sur le territoire de l'ancienne commune de Penhars. Ils comptent parmi les entrepôts de stockage de vins et d'alcool, les plus importants du département. La plupart des vins étaient importés d'Afrique du Nord (Algérie et Maroc). Outre les pièces relatives à l'achat, à l'importation et à la vente de ces vins, de très nombreux dossiers sont conservés et concernent les différents clients des chais du Corniguel. La plupart des producteurs de vins d'Afrique du Nord ainsi qu'un certain nombre de maisons de négoce en vin finistériennes ont ainsi un dossier à leur nom pour la période allant de 1950 à 1962.

Port de Quimper : les chais du Corniguel, milieu des années 1950, photographie noir et blanc.



Archives municipales de Quimper, Fonds Nader, 14 J.

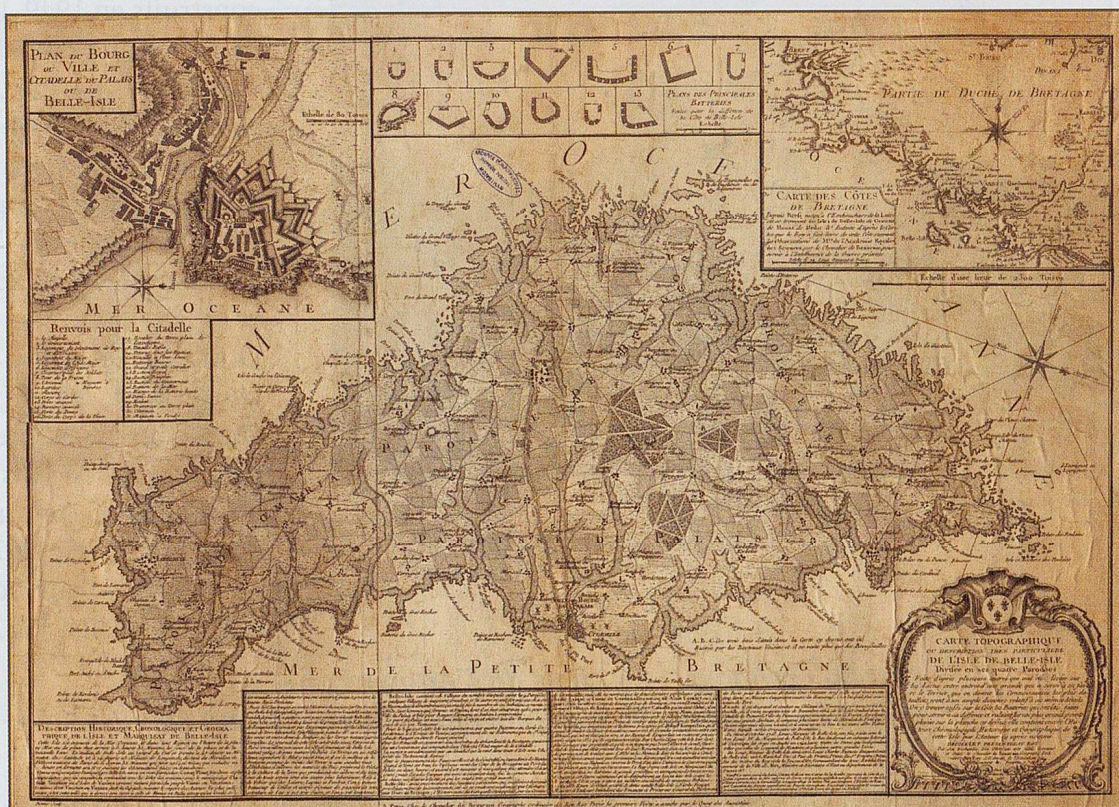




GUERRE

La défense des côtes bretonnes

Carte topographique ou description très particulière de l'Isle de Belle-Isle divisée en ses quatre paroisses/Plans des principales batteries faites pour la deffence de la coste de Belle-Isle/Plan du bourg ou ville et citadelle du Palais ou de Belle-Isle/Carte des côtes de Bretagne depuis Brest jusqu'à l'embouchure de la Loire, gravure noir et blanc sur papier, 1760.



Archives départementales du Morbihan, 1 Fi 49.

Belle-Ile, la plus grande île bretonne a, tout au long de l'Ancien Régime, constitué une place stratégique convoitée à de multiples reprises. À ce titre, dès le XVIIe siècle et tout au long du XVIIIe siècle, elle donne lieu à de nombreuses cartes éditées tant par la France que par l'Angleterre.

Cette carte paraît en 1760 dans le contexte de la guerre de Sept Ans (1756-1763). De 1761 à 1763 l'île est occupée par les Anglais. Le système de défense de l'île, basé essentiellement sur la citadelle construite par Vauban à partir de 1683 pour défendre le port du Palais, s'est révélé insuffisant.

L'auteur de cette carte est le chevalier de Beaurain « géographe ordinaire du roi » qui écrit également une histoire des campagnes de Condé et de Turenne. Le document est enrichi d'une description textuelle très détaillée portant sur l'histoire de l'île, de sa population, de son économie.



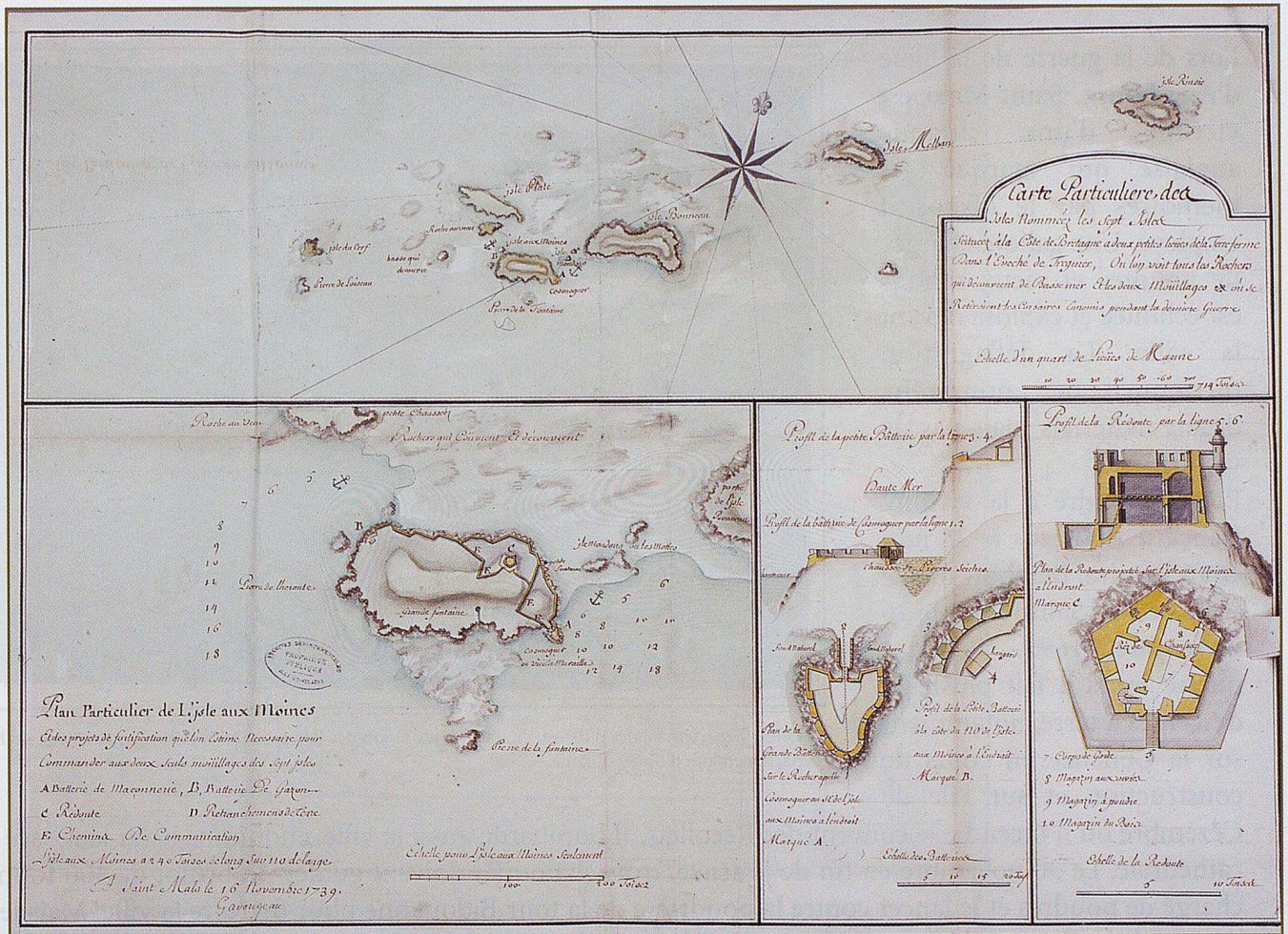
LES ACTIVITÉS MARITIMES



GUERRE

La défense des côtes bretonnes

Cartes des Sept-Iles et des fortifications de l'île aux Moines (principale île) dressées par Garengneau en 1739 et 1740.



Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, C 1071 / Fi 4.

Les six autres îles sont nommées : l'île Rouzic, l'île Plate, l'île Bonneau, l'île du Cerf, l'île Melban et de la Pierre aux oiseaux. Toutes ces îles sont situées à deux petites lieues de la terre ferme dans l'évêché de Tréguier. On voit tous les rochers qui découvrent de basse mer ainsi que les plans particuliers des batteries et de la redoute.



LES ACTIVITÉS MARITIMES

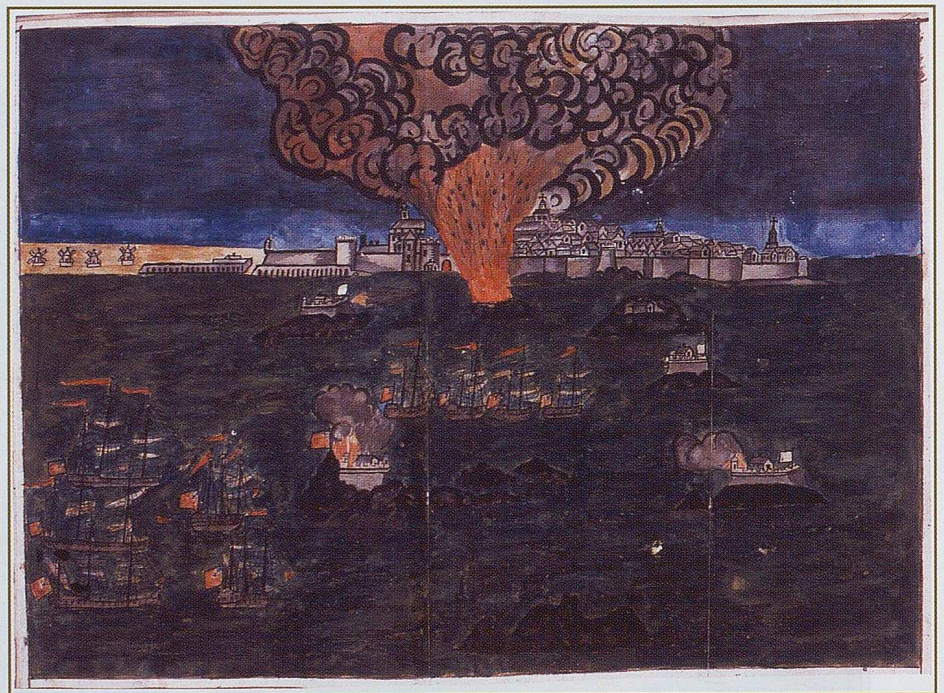


GUERRE Combat naval

"La Machine Infernale" : coupe de la machine des" anglais qui Echoua devant Saint-Malo le 29 septembre 1693 à 7 heures et demy du soir", registre manuscrit sur l'histoire de Saint-Malo.

Lors de la guerre de la ligue d'Augsbourg, Saint-Malo est victime d'une attaque anglaise qui marqua les mémoires par le dispositif employé. Une galiote chargée de poudres et vieux canons est échouée et explosa devant la ville. La déflagration provoque de nombreux dégâts matériels mais pas de victimes.

Pour répondre à la victoire française de Lagos le 28 juin 1693, l'amiral Bembow met le siège devant Saint-Malo le 26 novembre 1693. Pendant quatre jours il fait plusieurs descentes à terre, notamment sur la Conchée en cours de construction et sur l'île de Cézembre où il incendie le couvent des Récollets. Il bombarde aussi la ville, endommageant la rosace de la cathédrale. Le 30 novembre en fin de journée, trois chaloupes doivent guider un brûlot de 400 tonneaux chargé de poudres et le lancer contre la poudrière de la tour Bidouanne pour détruire la ville. Mais le vent déporte le brûlot qui s'échoue sur un rocher, le Gros-Pierre, et les Anglais sont obligés de mettre le feu aux poudres bien qu'il soit loin de la ville. Il semble donc qu'il n'y ait eu qu'une seule victime de l'explosion qui fut ressentie jusqu'à Ploubalay et Châteauneuf : une sentinelle de la poudrière. Il y a eu par contre de très grands dégâts matériels. Le duc de Chaulnes présent en ville fait aussitôt délivrer quelques prisonniers anglais qu'il avait au château, pour leur faire constater l'échec du bombardement et les renvoyer au chef d'escadre. Les Anglais repartent dès le lendemain.



Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, Fonds Jouan des Longrais (45 J) donné en 1991 aux Archives départementales d'Ille-et-Vilaine.

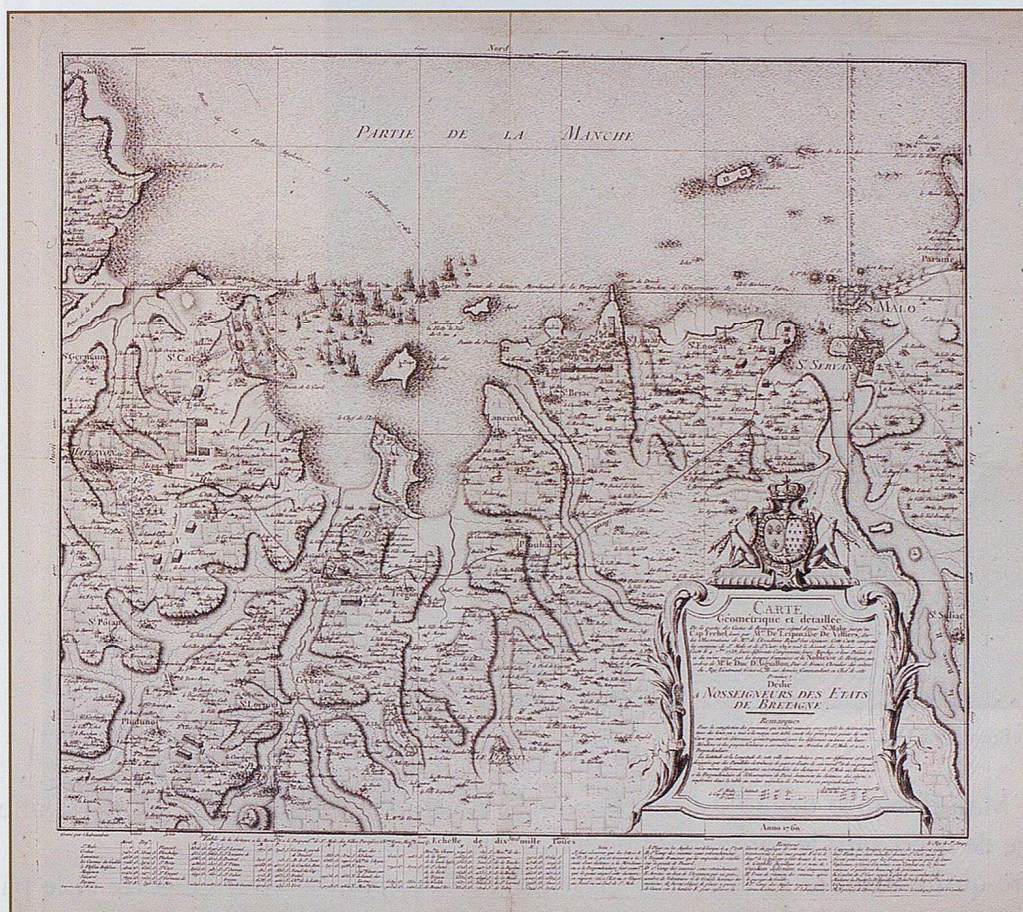


LES ACTIVITÉS MARITIMES



GUERRE Combat naval

Carte géométrique et détaillée de la partie des "costes de Bretagne qui s'étend depuis Saint-Malo jusqu'au Cap Fréhel".



Archives départementales d'Ille-et-Vilaine, C 4710 Fi 30.

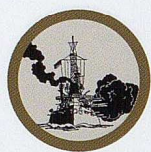
Carte levée par M. de Lespinasse de Villiers, ingénieur-géographe, sur les observations de Messieurs de l'Académie Royale des Sciences.

On y voit la descente des Anglois le 4 septembre 1758, leurs différents campemens, leurs marches et leur défaite le 11 du même mois, par les troupes françaises et la noblesse de Bretagne aux ordres du duc d'Aiguillon, à Saint-Cast.

Cartouche décoratif surmonté des armes héraldiques du Roi et de la Bretagne et d'une couronne.



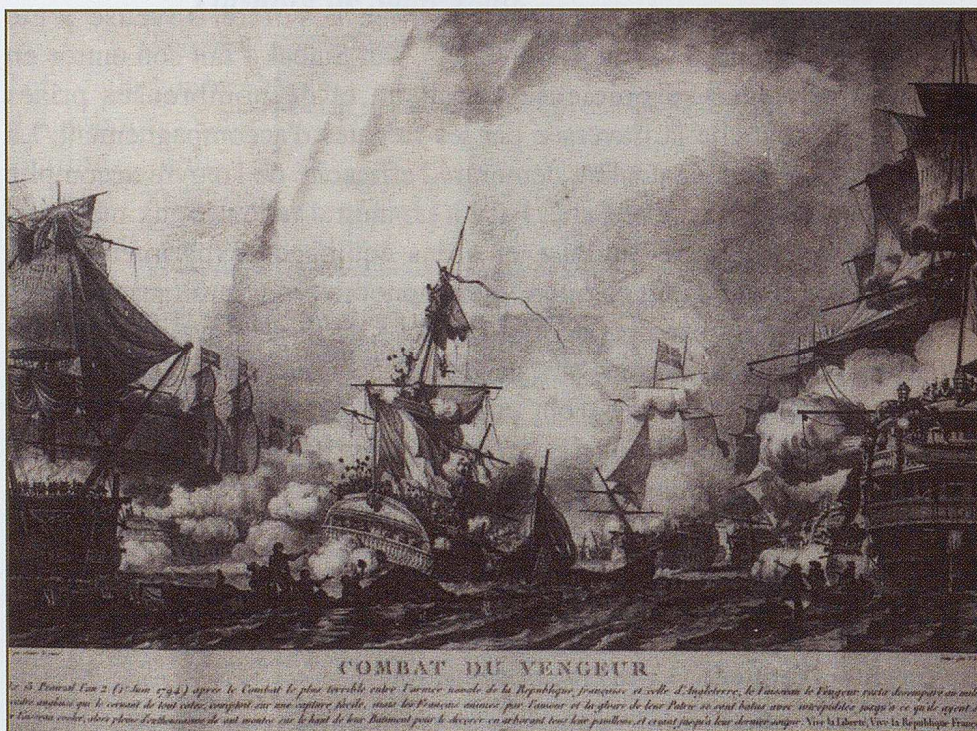
LES ACTIVITÉS MARITIMES



GUERRE

Combat naval

Le combat du Vengeur, gravure, 13 prairial an II (1er juin 1794).



Service historique de la Marine à Brest, série OE.

Ancien Marseillois, le navire est renommé le Vengeur du Peuple en 1794. Il est affecté à l'escadre de Brest sous le commandement de l'amiral Villaret de Joyeuse.

L'escadre quitte Brest le 27 floréal an II (16 mai 1794) pour assurer l'escorte et le passage d'un important convoi de blé à destination de Brest en provenance d'Amérique. Au cours du combat naval avec la flotte anglaise le 13 prairial an II (1er juin 1794), le Vengeur du Peuple est coulé après s'être bien battu et avoir amené son pavillon. Le convoi de blé arrive à Brest malgré la défaite française.

Barère a fait de ce naufrage une légende dans son rapport fantaisiste à la Convention le 9 juillet 1794, rapportant l'histoire du Vengeur, rasé comme un ponton par les canons anglais, refusant de se rendre, arborant partout des pavillons tricolores et coulant pendant que son équipage chantait la Marseillaise et criait « Vive la République ». D'après certains témoignages, le Vengeur a coulé après avoir reçu la canonnade anglaise tandis que le capitaine, secouru et fait prisonnier avec une partie de l'équipage par les navires anglais environnants, abandonnait à bord les blessés et les mourants qui coulèrent avec le navire.



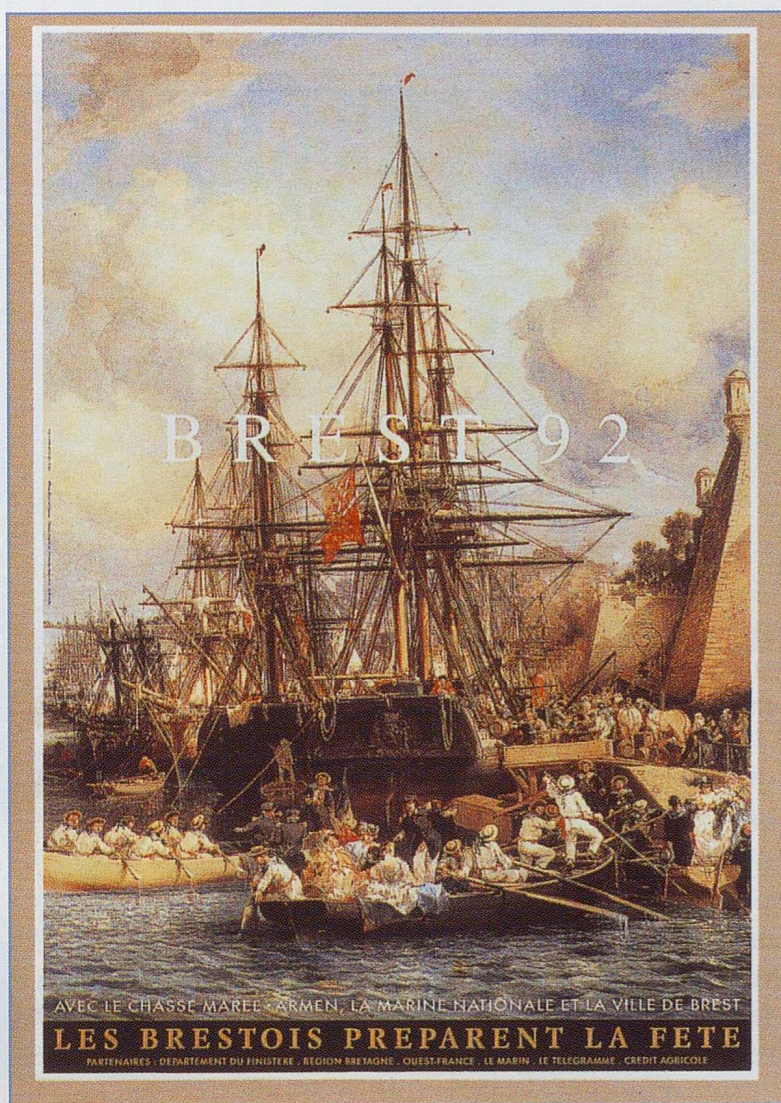
LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Tourisme et loisirs

Affiche de Brest 1992.



Archives municipales et communautaires de Brest, dossier de presse 6 c 3.2.

L'affiche de Brest 92 a été imaginée par l'illustrateur quimpérois Alain Le Quernec. Elle reproduit un tableau du peintre Jules Noël conservé au musée des Beaux-Arts de Brest et datant de 1864. A cette époque, le port de Brest connaissait son activité la plus florissante.

En 1989, la revue Le Chasse-Marée, la Marine nationale et la Ville de Brest annoncent ensemble leur grand projet de rassemblement maritime. Il s'agit d'une fête à la fois culturelle et populaire qui rassemble plus de 2000 bateaux. Etant donné le succès de cette première fête, l'expérience est renouvelée en 1992 et les villes de Brest et de Douarnenez accueillent désormais tous les quatre ans cette fête internationale de la mer et des marins.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Tourisme et loisirs

Plage de Penthièvre en St Pierre en Quiberon (Morbihan). Affiche illustrée, lithographie couleur, [s.d.].

Cette affiche est représentative de la grande période de l'affiche ferroviaire qui s'étend des années 1890 aux années 1930. Des artistes sont sollicités par les compagnies de chemin de fer pour vanter les atouts touristiques des nouvelles destinations. La presqu'île de Quiberon bordée de plages est dessinée à l'arrière plan du fort de Penthièvre. Les personnages de chouan et de Bleu, en premier plan, rappellent un épisode historique lié à ce paysage, à savoir le débarquement de Quiberon en 1795.

Ce document est une version d'une affiche ferroviaire de la Compagnie des chemins de fers de l'ouest. Afin de promouvoir la vente d'un lotissement un bandeau a été rajouté en bas, et le bandeau du haut mentionnant la compagnie a été supprimé.

Aux Archives départementales du Morbihan la série Fi (documents iconographiques entrés par dépôt, achat ou don) comporte de très nombreux documents liés à l'histoire maritime (plans, cartes, estampes, photographies). Cette source permet aux chercheurs d'illustrer les recherches faites dans les fonds d'archives publiques.



Archives départementales du Morbihan, 11 Fi 9.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Tourisme et loisirs

Fêtes franco-anglaises, la rade et les escadres, carte postale.



Archives municipales et communautaires de Brest, 3 Fi 34-006.

En juillet 1905, la venue de l'escadre anglaise à Brest fut l'occasion de fêtes grandioses. Toute l'escadre française accueillit les navires anglais en faisant parler la poudre.

Un grand concours de musique avec des fanfares et des harmonies venues des quatre coins de France et d'Algérie fut organisé. La fête foraine connut un succès sans précédent et il y eut même un lancer de ballons pavoisés aux couleurs de "L'Entente Cordiale". Tous ces événements ont donné un lieu à l'édition d'une série de cartes postales, aujourd'hui très recherchées.

Du nom de leur pa...
L'orientais jusqu'en...
du futur port de p...
Keroman, à l'empla...
montées sur pilotis...
allaient se changer...
Monsieur Bois a égale...



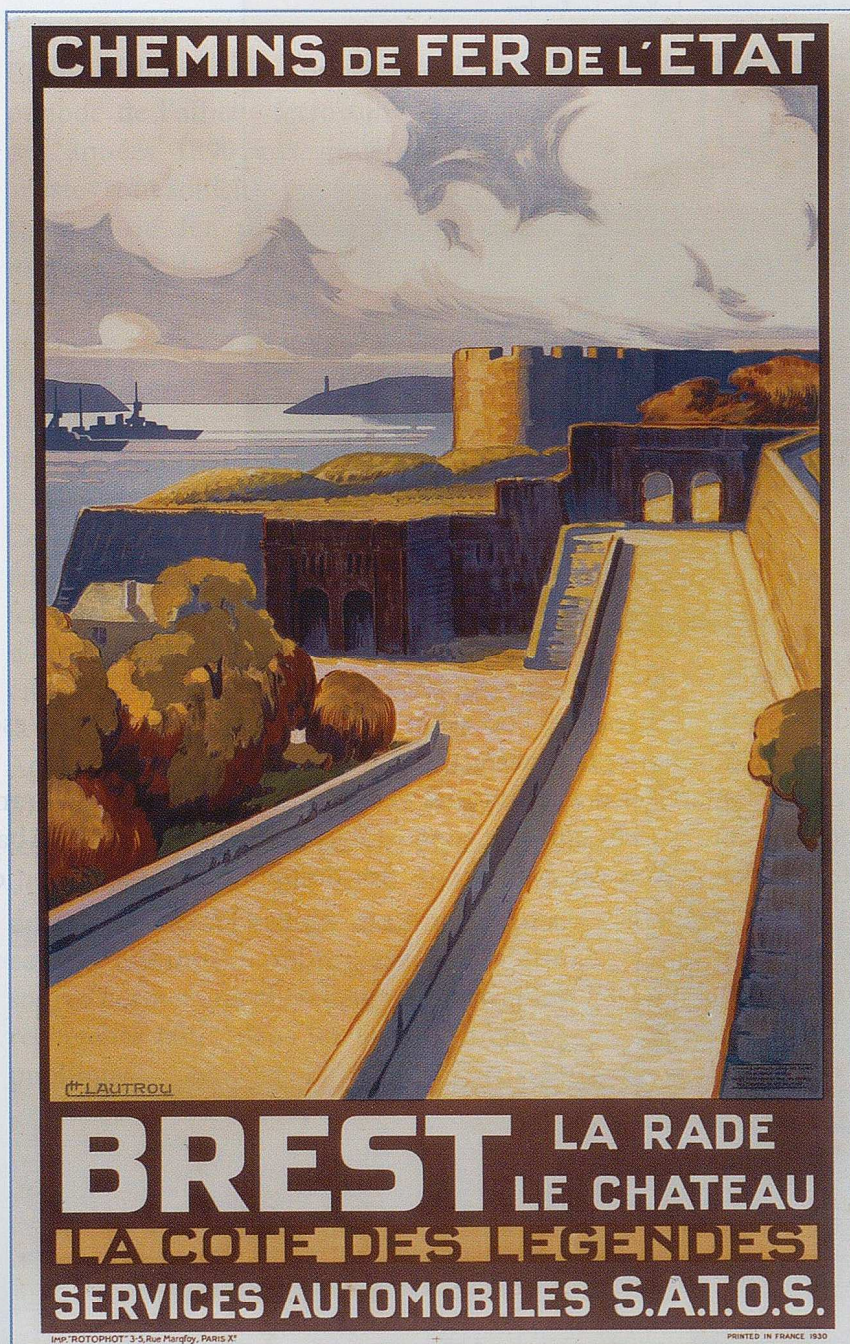
LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Tourisme et loisirs

Brest, la rade, le château. Affiche touristique des Chemins de fer de l'Etat, par Lautrou, papier imprimé couleurs, 1930.



L'affiche de paysage à image unique domine de 1900 à 1930 toute la production touristique et règne sur les commandes des chemins de fer de l'Etat qui ont racheté en 1909 la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Pour promouvoir Brest, bien éloigné du pittoresque breton naguère en vogue, l'artiste montre le château et les fortifications, mais aussi le site, exceptionnel, de la rade où croisent les unités de la flotte de guerre. Le texte fait également allusion aux richesses touristiques de la région (la "côte des Légendes").

L'auteur de l'affiche, Charles Lautrou, est un artiste local qui a essentiellement peint la Basse-Bretagne.

Archives municipales et communautaires de Brest, 7 Fi 4 [ekta : 10 Fi 45].



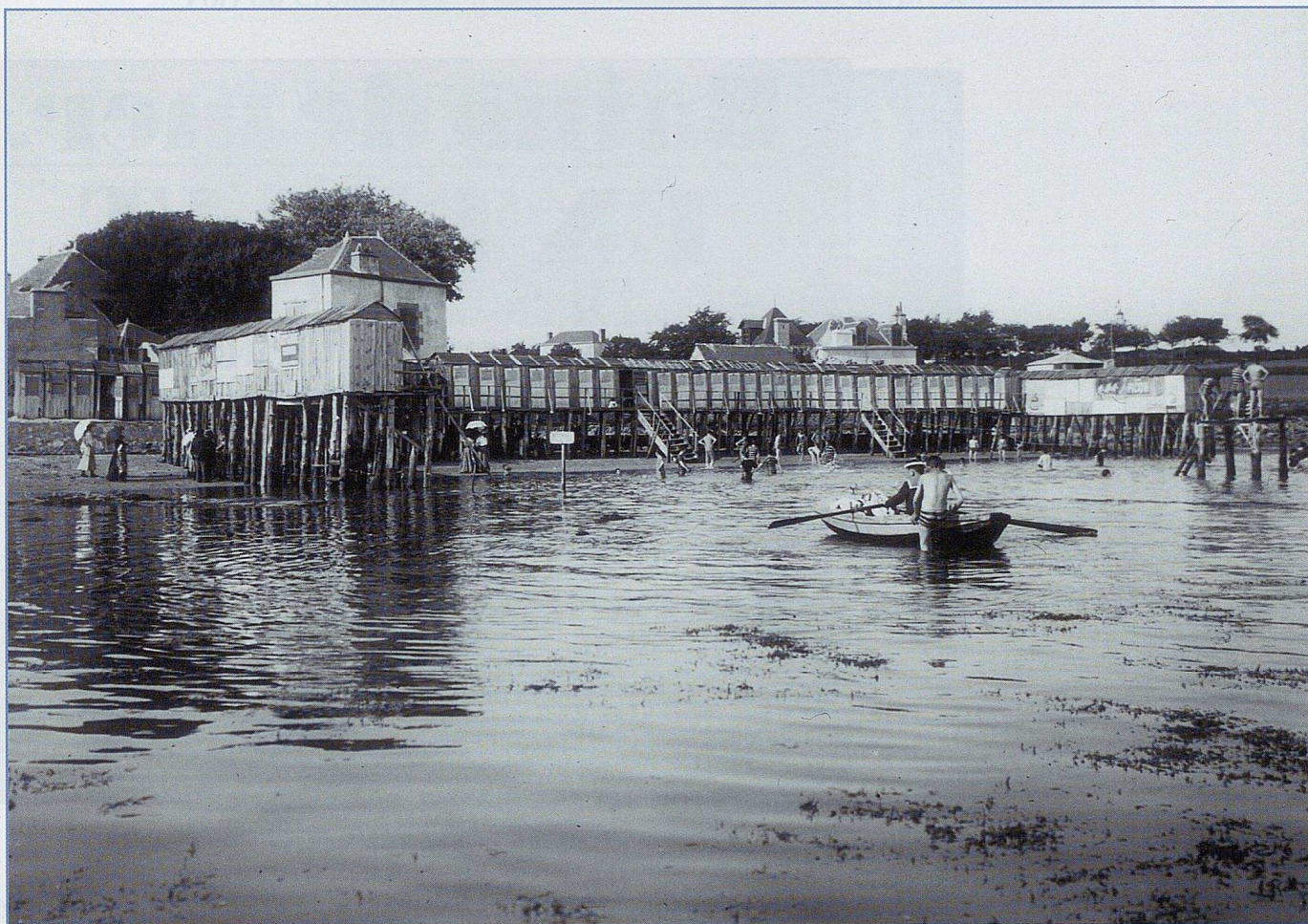
LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Tourisme et loisirs

Bains-Bois de Keroman, photographie, 1903.



Archives municipales de Lorient, Fonds Crolard, 5 Fi 1829.

Du nom de leur propriétaire, Monsieur Bois, ces bains sont un des lieux de baignade des Lorientais jusqu'en 1920. Ils disparaissent avec le remblai qui consolide les quais de la criée du futur port de pêche de Keroman bâtis sur la mer. Les bains se situaient dans l'anse de Keroman, à l'emplacement de l'actuelle rue Fulvy. Les cabines de bains en bois, payantes, montées sur pilotis, font l'originalité du site. L'entrée étant coûteuse pour les ouvriers, ils allaient se changer au-delà et rejoignaient le site à la nage.

Monsieur Bois a également tenu une brasserie rue de la Comédie, actuelle rue Auguste Nayel.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Tourisme et loisirs

Affiche réglementant les bains de mer à Lambézellec, 4 juillet 1827.



Archives municipales et communautaires de Brest, 6 Fi 1573 [ekta : 10 Fi 62].

Si on se fie à une gravure de Nicolas Ozanne, on se baignait nu dans la Penfeld vers 1760. Le XIXe siècle ne tolérera plus de tels manquements à la pudeur. Toutefois, si l'on en juge d'après les nombreux rappels à l'ordre, le port d'un vêtement de bain mit de longues années à s'imposer. Lorsque le port en Penfeld ne se prêta plus aux plaisirs de la baignade, les Brestoïses investirent la grève de Porstrein sous le château et le cours Dajot. Puis, quand la création du port de commerce les en chassa, ils durent aller plus loin, à l'est à Saint-Marc ou à l'ouest, à Laninon. Le chemin de fer et l'expansion de la marine les exilèrent ensuite encore plus loin vers le Moulin-Blanc et Sainte-Anne. Les bains ne pouvant plus être quotidiens, ils devinrent alors dominicaux.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Aménagements touristiques Plaisance et sports nautiques

Port du Crouesty en Arzon (Morbihan), plaquette de présentation, juillet 1973.

pour ceux qui aiment la mer

le nouveau port de plaisance du CROUESTY en Arzon

SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE POUR L'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE DU MORBIHAN - S.A.T.M.O.R.

20, rue Jeanne-d'Arc
57 211
56000 VANNES
Tél. 02 99 25 24

Le nouveau port du Crouesty en Arzon

Le port d'aménagement

Description des ouvrages

Les aménagements

Le canal d'accès

Les ouvrages de protection

La zone de service

Les aménagements

Le port d'aménagement

Description des ouvrages

Les aménagements

Archives départementales du Morbihan, 1374 W 513.

En juin 1965 est créée la Société d'Économie Mixte d'Aménagement Touristique du Morbihan (S.A.T.M.O.R.), devenue depuis la Société d'Aménagement et Gestion du Morbihan (S.A.G.E.M.O.R.). En 1966, le département du Morbihan, présidé par Raymond Marcellin de 1964 à 1998, en devient le premier actionnaire. La S.A.T.M.O.R. incarne alors la volonté politique d'aménagement et de développement du tourisme en Morbihan.

Parmi les multiples projets mis en place, la plus importante réalisation touristique reste la construction du port du Crouesty sur la presqu'île de Rhuys. La première tranche, avec 440 places de bateaux, est achevée en 1974. Aujourd'hui, 1 450 places sont mises à disposition des plaisanciers. La S.A.G.E.M.O.R., premier gestionnaire de ports de plaisance en France, exploite le site, premier port de plaisance breton et second de la côte atlantique.

Les archives de la S.A.T.M.O.R. d'une importance de 81 m.l, conservées aux Archives départementales du Morbihan (1374 W), permettent de retracer l'histoire de la majeure partie des grands aménagements touristiques du département (construction du barrage d'Arzal, zone touristique de Kerjouanno...) du début des années soixante au milieu des années quatre-vingt-dix.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Aménagements touristiques Plaisance et sports nautiques

Océanopolis, Centre de culture scientifique et technique de la Mer et de ses alentours, papier, vue aérienne, édition Jack.



Archives municipales et communautaires de Brest, 3 Fi 60-008.

Océanopolis a été inauguré en juin 1990. Le bâtiment en forme de crabe est implanté au port de plaisance du Moulin Blanc. Ce centre de culture scientifique et technique propose la découverte du monde marin, de l'espace à l'océan, de la vie en surface aux fonds marins, de la nature aux activités humaines liées à la mer.

Des travaux d'agrandissements du centre en 2000 ont permis de créer un parc de découverte des océans unique en Europe. C'est désormais le plus grand aquarium et le site touristique payant le plus visité en Bretagne.



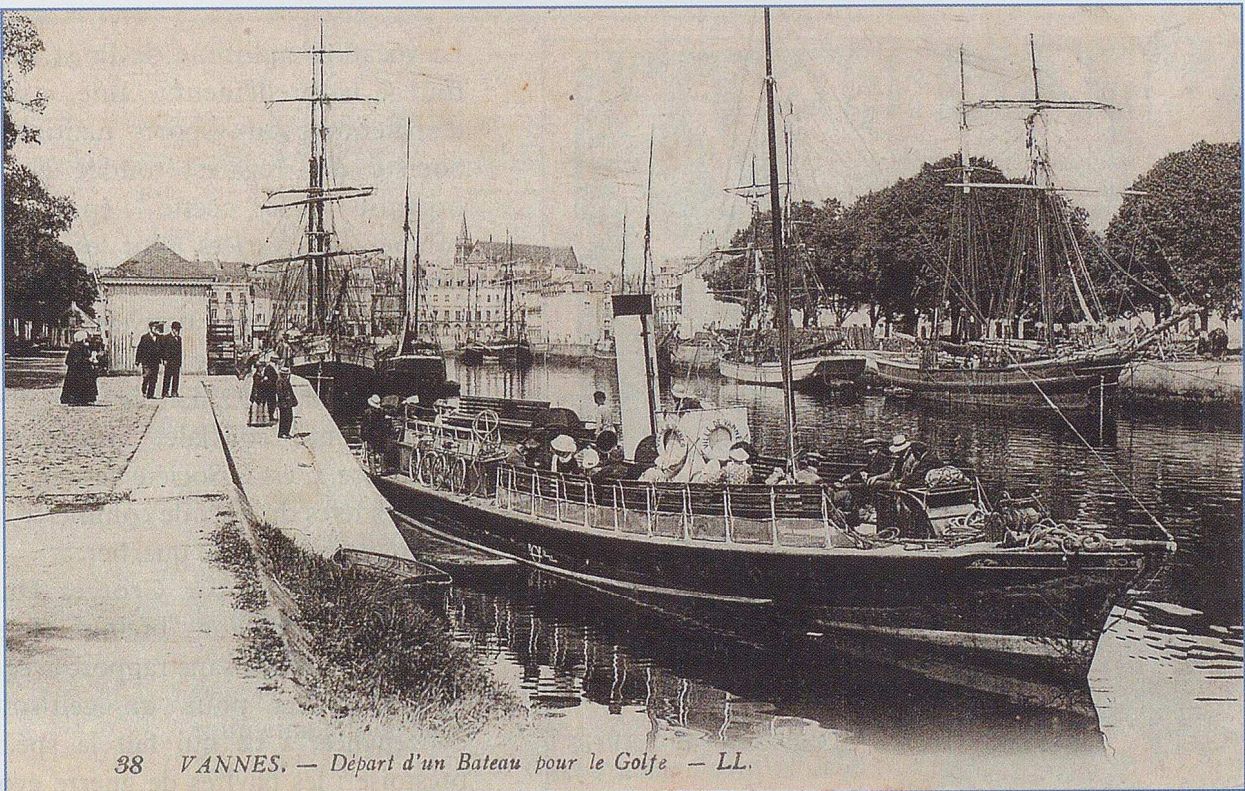
LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Aménagements touristiques Plaisance et sports nautiques

Vannes, départ d'un bateau pour le Golfe, carte postale, LL, début XXe siècle.



38 VANNES. — Départ d'un Bateau pour le Golfe — LL.

Archives municipales de Vannes, 7 Fi.

Au premier plan et en partance, le sloop à vapeur le *Ville de Vannes* appartenant à la Compagnie Vannetaise de Navigation à Vapeur. De nombreuses excursions dans le golfe du Morbihan sont ainsi organisées au départ de Vannes.

À l'arrière plan, sur les quais, on aperçoit des poteaux de mine provenant des forêts du Morbihan et prêts à être embarqués à destination du Pays de Galles.



LES ACTIVITÉS MARITIMES



TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Aménagements touristiques Plaisance et sports nautiques

Fête du 19 août 1906 au port de commerce de Brest, affiche-programme par G. Dugenet.



Archives municipales et communautaires de Brest, 7 Fi 1 [ekta : 10 Fi 70]).

La vocation maritime de Brest imposait tout naturellement une priorité d'ancienneté aux sports nautiques. La Société des régates, fondée en 1847, organise dès cette époque des compétitions variées pour les navires de plaisance et les bateaux de travail. La société acquiert une nouvelle jeunesse en 1896 lors de la venue de yachts étrangers. Les régates de 1905, dans le cadre des fêtes de l'Entente cordiale, marquent une apothéose. C'est la Société des régates qui, avec les fêtes du port de commerce, fonde les premières fêtes de quartier. L'affiche conçue par Georges Dugenet associe le médaillon "breton" alors très prisé, quoique ici sans rapport avec Brest et les genêts pour un celtisme de convenance, à ce qui fait la spécificité brestoïse : les navires de guerre évoluant dans la rade.



LES ACTIVITÉS MARITIMES

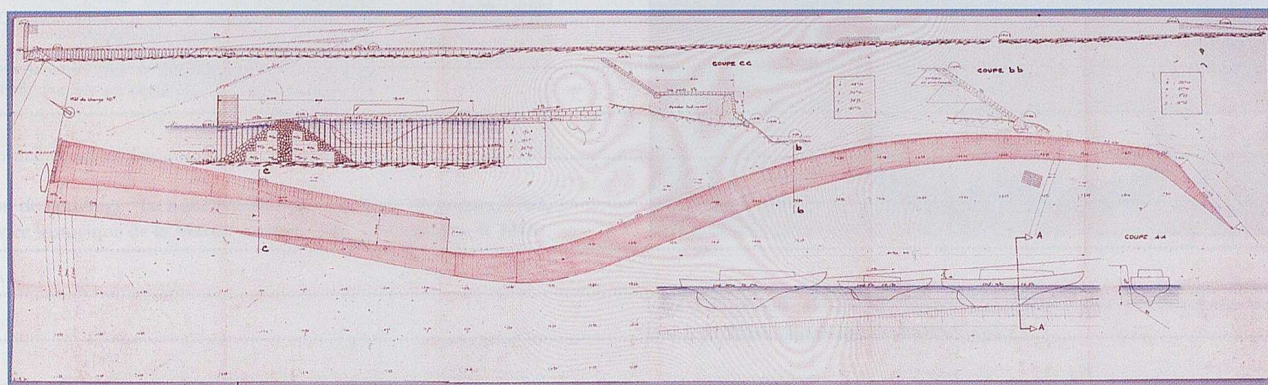


TOURISME SPORTS ET LOISIRS

Aménagements touristiques

Plaisance et sports nautiques

Port de plaisance des Bas-Sablons. Plan de la cale d'accostage, 1967.



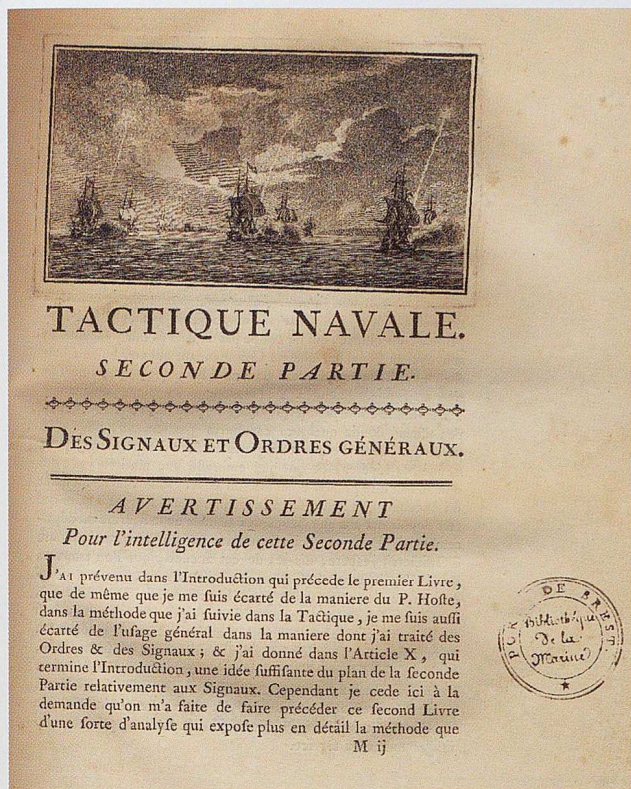
Archives municipales de Saint-Malo, 34 W 11.

La navigation de plaisance débute très tôt à Saint-Malo. Des régates sont organisées dès 1848 et la Société nautique de la Baie de Saint-Malo est créée en 1885. Yachts et monotypes de plaisance sont construits sur les chantiers malouins qui mettent au point la série des « chats ». Le premier port de plaisance est aménagé en 1936 dans le bassin Vauban, au pied des remparts. Propriété de la chambre de commerce, il est dirigé par la Société nautique de la baie de Saint-Malo jusqu'en 1972. Cependant, dans les années 60, il s'avère trop petit et les municipalités de Saint-Servan et de Saint-Malo envisagent d'en aménager un dans l'anse des Bas-Sablons, à l'extérieur du port de Saint-Malo, dans l'estuaire de la Rance. De nombreux agrandissements ont permis d'augmenter les capacités d'accueil qui s'avèrent, cependant, toujours insuffisantes. Ce port est construit et géré en régie municipale, les dossiers proviennent de la direction de l'urbanisme et de la direction des sports.

Vues
sur MER

Le patrimoine maritime, écrit et
iconographique de la Bretagne





Introduction de l'ouvrage "Tactique navale" du vicomte de Morogues, 1763, Service historique de la Marine à Brest (cote : Bibliothèque R 3218).



Page d'illustration de la lettre d'Henri Colin à son frère, par Saget rue Traverse à Brest [s.d.], Archives départementales du Finistère.

Deux autres expositions sur le patrimoine maritime

Exposition nationale « La Mer, terreur et fascination »

La Ville de Brest donne un autre rendez-vous aux amateurs de l'histoire maritime. La Bibliothèque nationale a relu l'histoire de la mer avec des œuvres inspirées du monde marin.

Une exposition intitulée « La Mer, terreur et fascination » sera présentée au Quartz de Brest (scène nationale) du 3 mai au 13 juillet 2005. Alain Corbin, conseiller scientifique de l'exposition commente cette immersion dans le monde maritime : « Depuis le Moyen Âge, la mer suscite terreur et fascination. C'est cette fabuleuse aventure de l'imaginaire que retrace une exposition de la Bibliothèque nationale de France ».

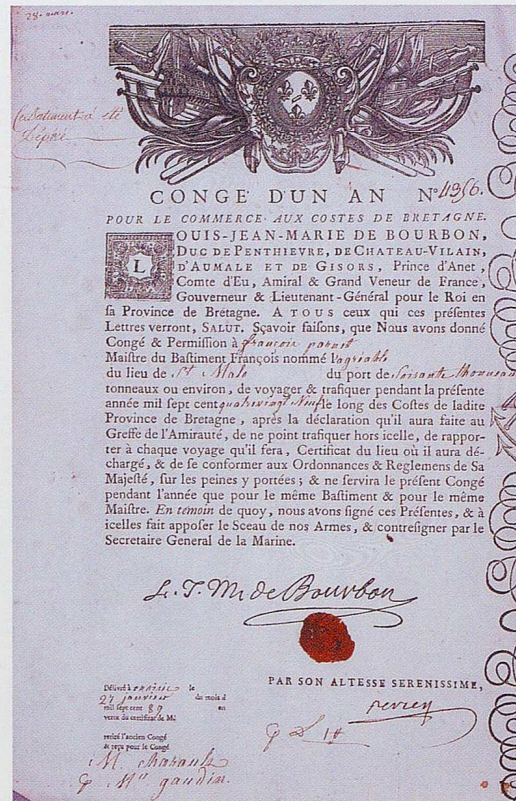
Exposition régionale « La mer pour mémoire - Archéologie sous-marine des espaces atlantiques du XVIe au XIXe siècles »

Cette exposition préparée et montée par l'association Buhez va s'attacher à montrer la part prise depuis trente ans par les connaissances archéologiques dans la construction du discours de l'historien et visera à décrire comment l'archéologie s'est lui-même lentement employé à confronter et valider ses résultats dans le cadre d'un examen simultané et critique des données de fouilles, des documents d'archives et de l'iconographie.

L'exposition regroupe trois régions, la Bretagne, la Basse-Normandie et les Pays-de-la-Loire. Présentée de 2005 à 2008 dans huit lieux d'accueil, elle sera inaugurée au Port-Musée de Douarnenez puis commencera sa circulation par le Musée de Saint-Brieuc (novembre 2005 - mars 2006). Plus de 450 objets issus d'un corpus de plus de 25 épaves (comprenant, bien sûr, celles retrouvées au large de notre département), seront présentés dans des reconstitutions scénographiques qui permettront de découvrir la vie à bord des navires du XVe au XIXe siècle, telle que l'archéologie permet de l'appréhender. Les navires et leurs naufrages seront replacés dans leurs dimensions historiques, humaines et sociales.

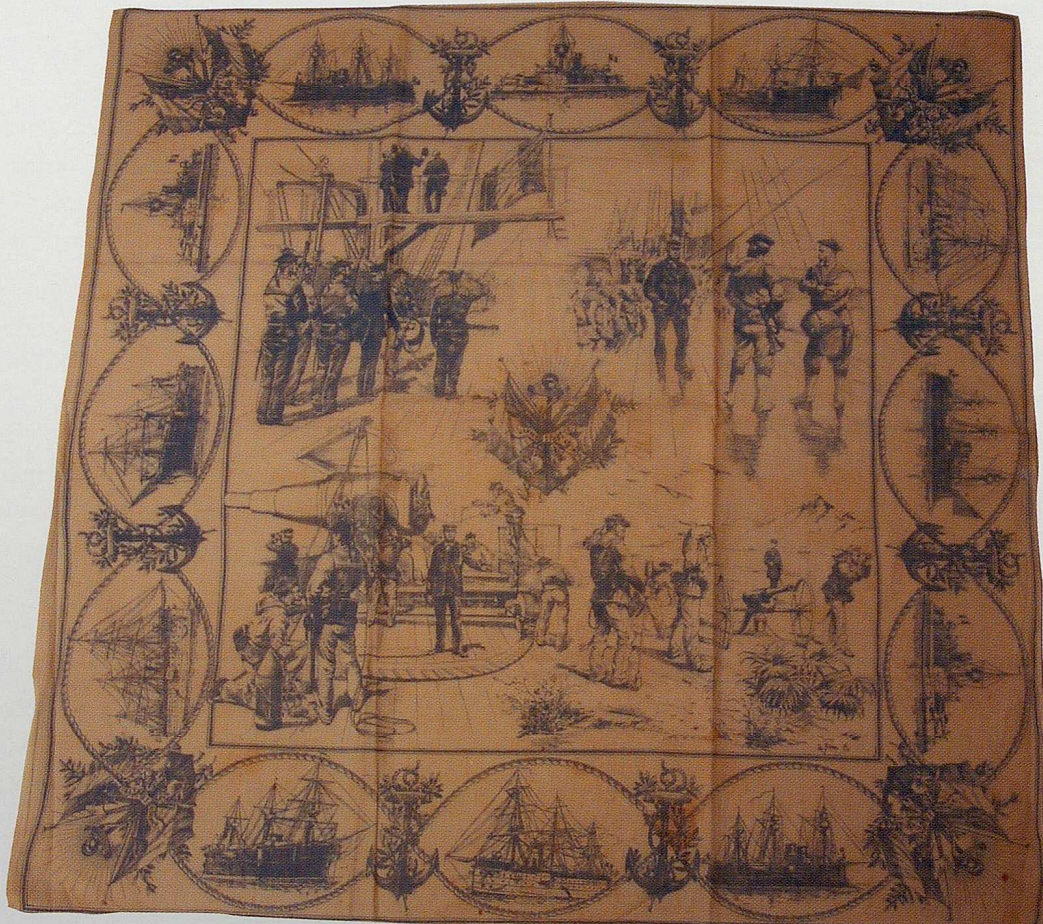
Un catalogue pourvu de 300 pages couleur accompagnera cette exposition.

Congé d'un an donné à François Parnet « pour voyager et trafiquer pendant la présente année 1789 le long des Costes de ladite Province de Bretagne », papier avec sceau de cire rouge.



Archives départementales d'Ille-et-Vilaine fonds de l'Amirauté de Saint-Malo, 9 B 431.

Mouchoir de matelot ayant appartenu à Yves Le Merdy, maître fourrier : scènes de marine et navires imprimés sur étoffe, fin XIXe siècle



Archives départementales du Finistère (cote : 5 J 81).