

# Le port de Saint Briac, développements du 17<sup>eme</sup> au début du XX<sup>eme</sup> siècle

M.Kornmann

(Juin 2018)

## Table des matières

Introduction.....	3
Equipement du port de Saint Briac .....	3
Phares.....	3
Phare du cap Fréhel.....	3
Phare de St Briac .....	3
Alignements .....	4
Balises et tourelles .....	5
Balises.....	5
Tourelles .....	6
Les cales.....	6
Cale du Nessay ou de la SNSM : .....	6
Cale dite des Américains : .....	6
Cale dite à Ménard : .....	6
Cale du petit port : .....	7
Batteries, postes de garde et fortifications .....	7
Douanes .....	8
Mouillage.....	8
Prévisions Météo.....	8
Commentaires sur le port de Saint Briac.....	9
Lemasson du Parc (1726 et 1731) .....	9
Etat de la capitainerie de PontBriand (1730) .....	10
Jean Baptiste des Gallois de la Tour (1733) .....	11

Charles Guillaume Mazin (1757) .....	11
Débarquement des Anglais (1758).....	11
Bateaux de cabotage (1765 1770).....	12
Audouin et Milne Edwards (1832).....	12
Statistiques des ports maritimes de commerce (mai 1839).....	13
Portulan des côtes de la Manche (1855).....	13
Floucaud de Fourcroy .....	13
Activités du port en 1908 .....	14
Pêches maritimes de 1913 .....	15
La plaisance .....	15
Questions sur l'évolution du port de St Briac.....	17

## Introduction

On va essayer de suivre le développement du port de St Briac et de son équipement au cours des siècles. Cet article, qui n'est encore qu'une ébauche, vient en complément d'une brochure par Catherine Dressayre<sup>1</sup> parue il y a quelques années.

On s'est déjà intéressé aux cartes disponibles, qui montrent le port au cours du temps, et qu'on peut trouver sur ce même site <https://sites.google.com/view/saintbriachistorique/>.

On va maintenant suivre le développement de l'équipement portuaire (limité) : balises, cales, mouillages,...

On parlera après des descriptions qui en sont faites par différents auteurs au cours des siècles. On espère que ce document va intéresser les navigateurs de St Briac, et autres briacins, qui vont retrouver les noms familiers de leurs navigations.

## Equipement du port de Saint Briac

### Phares

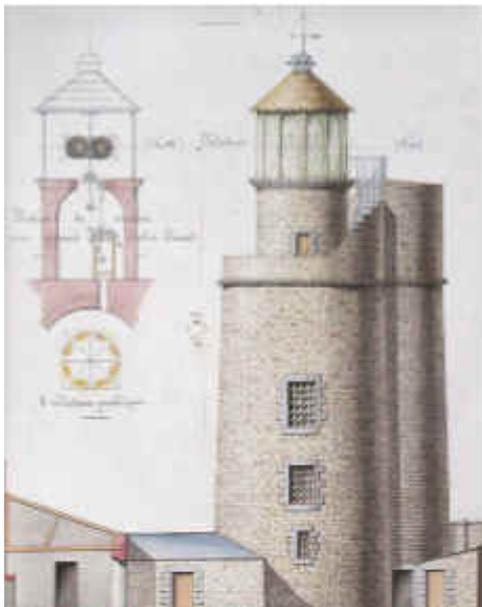


Figure 1 Phare du cap Fréhel construit en 1701, tel qu'il était de 1821 à 1847

#### Phare du cap Fréhel

Le phare d'atterrage de St Briac est, bien sûr, le cap Fréhel. Le premier phare (dit de Vauban) a été construit en 1701 et fait 15m de haut. Il est allumé en 1702 les mois d'hiver, puis toute l'année après 1717. C'est alors un brasier au charbon, à l'air libre. En 1774, on passe à l'huile végétale. En 1821, on installe un réflecteur parabolique. Il devient tournant et sa portée est étendue de 15 à 21 miles. La fréquence de rotation est très faible : un éclat toutes les 135s !

En 1840, on construit un second phare de 22m de haut. La portée passe à 25 miles. Ce phare sera dynamité par les allemands en aout 1944 et un troisième (actuel) sera reconstruit, ce qui n'assure pas forcément un passage facile du cap<sup>2</sup>

#### Phare de St Briac

Il a été installé dans les années 1990. Il est à 10m d'altitude. C'est un phare isophase (4s) directionnel à secteurs; le secteur blanc a un faisceau très étroit de 124,5 à 125,5° et une portée de 13 miles. La portée a été étendue avec les

travaux du Balcon d'Émeraude. De chaque côté, Il y a les secteurs rouges et verts de 11 miles de portée et de 3° chacun de large. Il permet de rentrer dans le Frémur et le Béchet en évitant les rochers.

<sup>1</sup> Catherine Dressayre, Activité maritime et construction navale à St Briac au 18<sup>ème</sup> siècle, Edit Namasté, St Briac, octobre 1994 (57 pages)

<sup>2</sup> Pour les voileux qui ont eu du mal à passer le cap Fréhel, vous serez consolés par l'histoire de Bougainville qui part aux îles Malouines avec la frégate Aigle et la corvette Sphinx. Il quitte Saint Malo le 8 septembre 1763. Il prend le chenal du Décollé et va mouiller en baie de Fresnaye car le vent est très fort et vient de passer à l'ouest. Le 14, le vent a faibli ; on dérape puis on essaie de remonter le vent. On louvoie, louvoie,... Le 17, on est près de Jersey qu'on ne peut passer. Il faut alors éviter les Minquiers et le Grand Léjon et finalement on revient mouiller sous le fort La Latte. On profite d'une accalmie pour aller chasser quelques lapins sur l'île Agot. Le 23 septembre au matin, le vent tourne enfin à ENE et la flottille peut rappareiller. A dix heures, on double le cap Fréhel. Le 26, les deux bateaux voguent dans le golf de Gascogne, soit après 15 jours d'attente.

## Alignements

A proximité des terres, on navigue par pilotage et une façon sûre pour entrer dans un port est de suivre un alignement quand il existe. Chaque port définit donc son alignement d'entrée. Chaque marin trouve et note ses propres alignements de sécurité comme on le voit ci-dessous, préparés par le sculpteur briacain Arnel Beauvils dans les années 1920.

Ces alignements sont moins utilisés actuellement car beaucoup sont devenus invisibles avec le développement de la végétation et de la construction. Souvent aussi le SHOM remplace les balises fixes par des bouées plus faciles à poser mais dont la position est variable. Par ailleurs le navigateur, souvent paresseux, suit maintenant son GPS. Deux alignements ont été fixés pour Saint Briac.

- Entrée de St Briac : «le moulin de la Marche à peine engagé sur le morne du calvaire des marins».

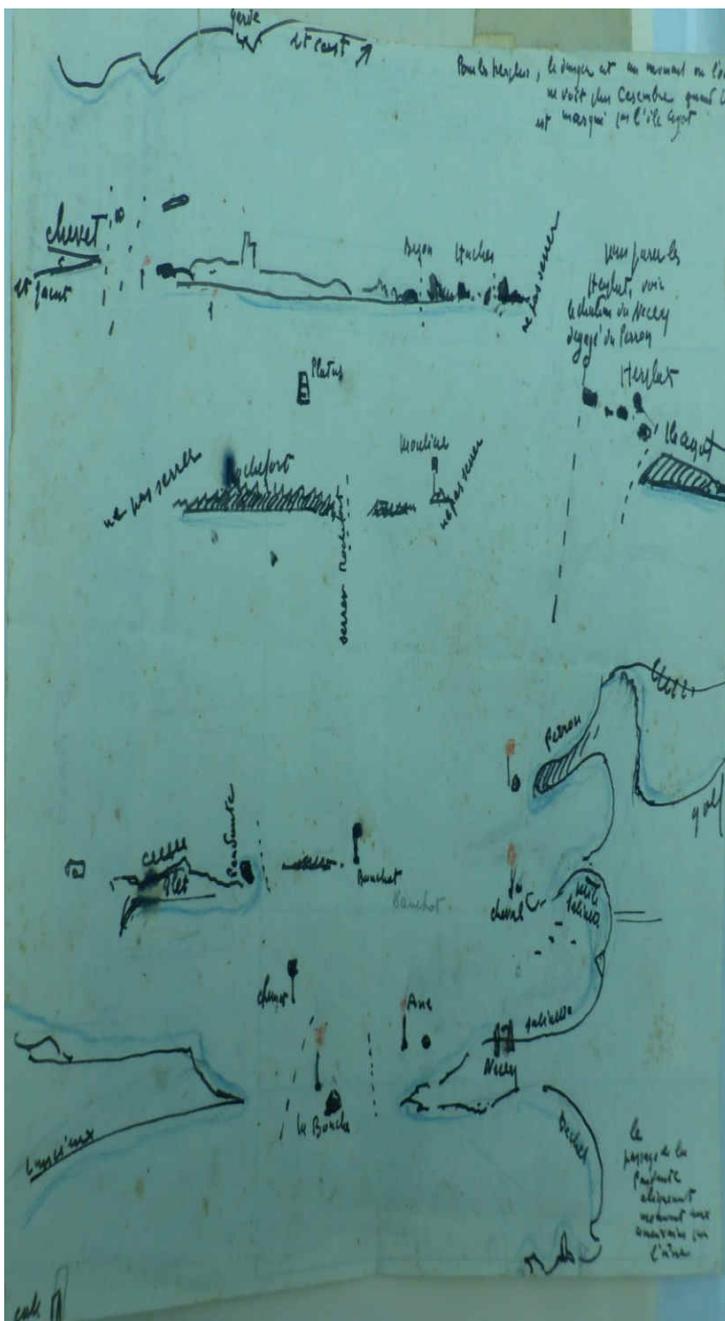


Figure 2 Schéma de l'entrée de St Briac et de ses alignements par Arnel Beauvils

« ne pas serrer les Haches, ni la Moulière, ni Rochefort. Pour les Herplus, voir le chateau du Nessey dégagé du Perron. Le danger est quand on ne voit plus Cézembre masquée par l'île Agot. »

Le 17 mars 1982, le SHOM supprime l'alignement de l'amer du Moulin de la Marche)<sup>3</sup> car le moulin est

<sup>3</sup> Fonds de la commission des phares et balises

devenu invisible.

- Passage des Ehbiens : « Tourelle de Platus par le petit sommet au-dessus de l'île Agot » (indiqué sur la carte Baie de l'Arguenon, par Beautemps-Beaupré (1829)). Cet alignement disparaît avec la suppression de la tourelle et son remplacement par une bouée.

## Balises et tourelles

### Balises

L'emploi de balises pour faciliter l'atterrissage est connu depuis le XV<sup>e</sup> siècle. Sur les cartes, on a vu qu'en 1692, le chenal du Décollé d'entrée à St Malo est balisé partiellement. Cependant, en 1758, Caraman n'indique pas de balise à l'entrée de St Briac et le chenal n'est donc pas encore balisé. La pose de balise y est cependant facile : la plupart des rochers découvrent à marée basse. Pour limiter la longueur de la balise, et sa résistance aux vagues, on la place au sommet du rocher et non à son extrémité, et le navigateur prudent



Figure 3 Henri Rivière Les balises: la Bouche, Chéruette et l'Ane au crépuscule (1890)

**l'Ane, la Bouche**) est alors effectué ; elles apparaissent sur la carte de Beautemps Beaupré de 1836. On ajoute deux corps morts publics au Bêchet.

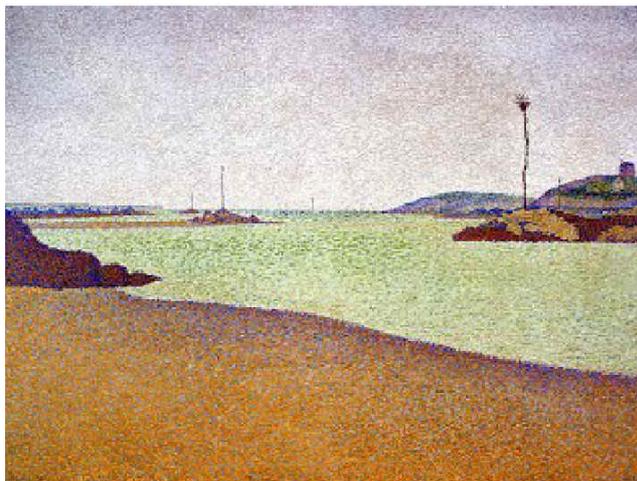


Figure 4 Paul Signac, les balises à Saint Briac (1890)

ne la rasera pas. En 1806, est créé le service des phares et balises.

En 1821 le conseil général propose « qu'on rétablisse les balises qui étaient placées aux arrivages du port de St Briac pour signaler les rochers couverts par les eaux de la mer ». On a donc placé des balises à l'entrée de St Briac entre 1760 et 1820. Elles ont dû être détruites par la mer et elles n'ont pas été remplacées. Rien n'est fait cependant... Nouvelle demande en 1828<sup>4</sup> pour « placer des balises et des organaux pour la sûreté des bâtiments qui entrent dans ce port ». Le balisage de quatre balises (**Banchot, Chéruette,**

Les autres balises de chenal seront placées plus tard : En 1864, on signale qu'il y a 6 balises en bois ou fer<sup>5</sup>, soit deux en plus (probablement les **Perronias** et **Gravelou**). En 1885, il y en a huit, avec le **Cheval** et la **Moulière**<sup>6</sup>.

**Les Herplux** : en 1912, le président de la société nautique de la baie du Frémur demande par pétition le balisage des « Nerput ». Le 7 juillet 1912, l'ingénieur hydrographe fait son rapport à la commission des phares : « Les Nerput se composent de plusieurs écueils dont la tête la plus élevée est cotée (+5,2) et qui bordent la passe d'entrée de St Briac marquée, par l'alignement classé et blanchi le moulin de la Marche par le morne du calvaire de St Briac ». Il s'agit donc des rochers appelés actuellement les Herplux et non le rocher appelé actuellement Nerput. Il pense qu'il serait bien de poser une balise métallique peinte en noir, avec un cout de

2500F. Comme cette balise est d'intérêt local, il demande la participation de la commune pour la moitié des frais. Un accord n'est pas trouvé et les Herplux ne seront pas balisés avant la fin des années 1970, d'abord par une balise, puis en 2016 par une bouée

Les **Lardières**. Elle est placée au bout du plateau des Lardières, dans le prolongement de la Garde Guérin.

<sup>4</sup> Recueil industriel, manufacturier, agricole et commercial, de la salubrité publique et des beaux-arts, Volume 6, p259, Paris (1828)

<sup>5</sup> Léonce Renaud Mémoire sur l'éclairage et le balisage des côtes de France (1864)

<sup>6</sup> Commentaires Annuaire de la marine de commerce française, ministère de la marine (1885)

On a posé une balise dans les années 2000. En 2017, elle a disparue et une bouée a été placée. Les autres balises de la baie de St Jacut et de l'Arguenon sont réalisées en 1873. Les peintres ont aimé peindre ces balises comme le montrent les tableaux joints. Ces balises, qui sont très anciennes et qui ont deux cent ans pour certaines, sont donc des éléments patrimoniaux importants du village. Voici résumé les caractéristiques des balises latérales du chenal :

Nom	Type	Marque	Situation	Date de pose
Herflux (Nerput)	Balise puis bouée	Babord cylindre rouge	Devant l'île Agot	1978, transformée 2016
Moulière de St Briac	Balise puis bouée	Tribord cone vert	Devant Rochefort	1864 < 1885, transformée 2018
Perronias	Balise	Babord cylindre rouge	Devant le Perron	1836 < 1864
Banchot (Banchote)	Balise	Tribord cone vert	Devant la plage du Perron	1800 < 1828
Cheval	Balise	Babord cylindre rouge	Devant les Essarts	1864 < 1885
Cherette (Charmette)	Balise	Tribord cone vert	Devant la Salinette	1800 < 1828
Ane	Balise	Babord cylindre rouge	Devant la Salinette	1800 < 1828
Bouche	Balise	Babord cylindre rouge	Devant le Nessay	1800 < 1828
Gravelou	Balise	Tribord cone vert	Devant la plage du Rocher	1836 < 1864

## Tourelles

**Platus.** La tourelle est construite en 1863, entre Rochefort et les Hébihens. En juillet 1973, elle va s'effondrer et elle sera remplacée par une bouée.

**Nerput :** on établit une grosse tourelle en maçonnerie sur Nerput, au large de Longchamp, en 1912. Elle est toujours là.

## Les cales

Il y a différentes cales à Saint Briac qui ont différentes fonctions.

### Cale du Nessay ou de la SNSM :

C'est une ancienne cale. Quand la route actuelle le long du Béchet, n'existait pas, on n'atteignait le Béchet en charrette que par la rue de la Salinette. C'était la fin de cette rue. Cette cale a peut-être été construite, ou reconstruite, en 1851. En 1910, elle est encore en bon état le long du Nessay.

### Cale dite des Américains :

Elle a été construite vers 1875 pour faciliter l'accostage des bateaux. Elle est placée au pied de la cabane des douaniers (détruite à la construction du Balcon d'Emeraude). On y accédait par un chemin qui descendait de la grande rue. En 1894, un nouveau propriétaire coupe le chemin qui passe sur sa propriété et on s'aperçoit qu'il n'y a pas de droit de passage. Pendant plusieurs années jusqu'en 1901, on ne pourra accéder légalement à cette cale avant de trouver un arrangement avec le propriétaire.

### Cale dite à Ménard :

Quand la nouvelle route a été faite, descendant directement de la Houle vers la Chapelle, on pouvait faire une cale qui descendait sur le Béchet. Les bateaux s'échouaient à marée basse et on mettait à côté une charrette et on les déchargeait. Cette cale sert à descendre les charrettes sur la grève. Elle comprend un

terre-plein insubmersible pour le dépôt des marchandises et une rampe faiblement inclinée (0,06m/m) en granit rose de longueur 50m. Elle a été réalisée en 1874-1875 et a coûté 11 816 FF. Ménard était le nom de l'entreprise de charbon et matériaux de construction qui était au dessus et se faisait livrer ses matériaux par bateaux.

### Cale du petit port :

Cette cale de 55m de long pour 4m de large, est différente des autres ; elle n'est pas prévue initialement pour l'accostage mais comme brise lame pour protéger le petit port où il y a beaucoup de ressac. On en parle déjà à la réunion du conseil général du 4 septembre 1855. Elle est finalement réalisée en 1879. Plus tard elle sera utilisée par la « passagère », la barque qui traverse le Frémur à marée haute, puis pour accrocher des va et vient. En 1875 puis en 1889, les marins locaux<sup>7</sup> demandent la création de deux môles pour fermer le port, un môle partant de la pointe du Nicet vers le Sud et un autre aurait une direction NE/ SW mais le nombre de caboteurs est trop faible pour l'investissement, qui n'est donc pas réalisé. Ils demandent aussi l'enlèvement de rochers qui existent le long de la jetée au sud du petit port. Ils y sont encore.

### Batteries, postes de garde et fortifications

Un port doit être défendu en cas de guerre et durant la fin du XVII<sup>ème</sup> et le XVIII<sup>ème</sup> siècle, la France sera souvent en guerre contre la Grande Bretagne.

- Le port peut être défendu par la présence d'une puissante marine ; c'est l'option que les Anglais avaient alors choisie pour leurs ports.
- Il peut être défendu par des fortifications côtières. Mais celles-ci sont peu denses, peu équipées, avec des troupes non aguerries. C'est cependant l'option choisie par la France et qui montrera sa faible efficacité lors du débarquement anglais sur la plage de Longchamp en 1758. A chaque guerre, on s'efforce de remettre en état ces installations, qui sont abandonnées ou même pillées dans les intervalles de paix.
- On peut encore stationner des troupes de façon centrale, avec de bonnes routes et des bons moyens de transport, et les faire intervenir rapidement en cas d'attaque locale. C'est l'option du duc d'Aiguillon qui sera victorieuse à St Cast en 1758.

Les défenses de Saint Briac comprennent un poste de garde sur la garde Guérin et d'autres au Perron, à la pointe de la Haye et au Nessay. Les restes du premier ont été détruits par les Allemands en 1943. Les restes des derniers sont encore visibles pour la plupart.

Voici un descriptif des batteries, établi durant l'Empire<sup>8</sup> :

- Batterie de l'anse de la garde Guérin, établie après le débarquement des anglais de 1758, mauvais épaulement de terre presque effacé. On répare le corps de garde et son toit en 1804.
- Corps de garde de la Garde Guérin. En 1730, Mr de Pontbriand écrit : « Le corps de garde de la Capitainerie, qu'on nomme la Garde Guérin, est situé dans la paroisse de Saint- Briac, sur une pointe qui avance dans la mer et d'où l'on découvre le cap de Fréhel et la pointe de Cancale. On y met une garde de quatre hommes qui sert à répéter les signaux, de quelque côté qu'ils viennent. Les paroisses qui fournissent à ce corps de garde sont : Saint-Briac, Lancieux, Trémereuc, Pleslin, Trivagou et Plouballay. Ces deux corps de garde (Garde Guérin et un autre) sont en très mauvais état. On avoit eu soin d'en faire maçonner les portes à la paix, mais ils ont été démaçonnés et tous les ustanciles qui y estoient, volèz ; de sorte qu'on ne peut compter que sur les murs et la charpente. Les magasins qui sont proches ces corps de garde, s'en viennent en ruines, faute de couverture ». Un projet de nouveau corps de garde de signaux est présenté le 31 juillet 1744. Il est construit cette même année aux frais de la paroisse. A côté du corps de garde, on va construire en 1798 une tour carrée pour le télégraphe Chappe qui restera en fonctionnement jusqu'en 1854. De même un sémaphore de marine (système Charles Depillon) fonctionnera sur la Garde de 1804 à 1815 de façon additionnelle. L'intérêt de la Garde Guérin disparaît alors pour la marine. En 1862, la Marine va s'équiper à nouveau d'un réseau de 134 sémaphores côtiers, tous reliés à un câble du télégraphe électrique. Cependant on va choisir la pointe du Décollé à St Lunaire, plus proche de la passe, et non plus la Garde Guérin, pourtant plus haute. La stratégie n'est plus de

<sup>7</sup> B.Girard, La Bretagne maritime, Impr. Ch. Thèze (Rochefort), p72 (1889)

<sup>8</sup> Annales de la Soc. Archéologie St Malo, p80 (1934)

guetter l'arrivée de l'ennemi au loin mais de faciliter la navigation par un contact visuel aisé avec les navires qui entrent à St Malo par le chenal du Décollé ou de la Grande Porte. Le corps de garde est repris par la douane.

- Batterie de Michais-Chesnais (batterie, corps de garde, magasin à poudre) (Pointe de la Haye). Elle fut construite en 1756 aux frais du Roi pour remplacer celle du Nicet. La dépense fut de 579 livres. Elle consiste en un simple épaulement de terre. En 1758 et en 1779, on répare les plateformes et les bâtiments.
- Batterie du Perron (batterie, corps de garde, magasin à poudre) La batterie avec épaulement a été construite aux frais du Roi en 1747 et couta 255 livres. On a aussi construit un corps de garde et un magasin à poudre. En octobre 1821, on transfère le corps de garde à l'administration de la douane.
- Batterie du Nicet, dite Batterie de St Briac (batterie, magasin à poudre et corps de garde), exécutée aux frais du Roi en 1747 pour 200 livres.

En temps de paix, les batteries et corps de garde sont abandonnés mais la Garde Guérin aura donc des observateurs, au moins de 1744 à 1854, qui peuvent éventuellement observer la navigation.

## Douanes

Il y avait une brigade de douanes à St Briac. On ne connaît pas ses dates de fonctionnement. Les fermes générales sont fondées par Colbert en 1687 et on peut supposer que la brigade de ferme s'établit à St Briac à cette époque. Il s'agit de protéger l'industrie française naissante des importations. En 1791, la ferme disparaît et est remplacée par la douane. La brigade, d'une dizaine d'hommes, perdure à St Briac au moins jusqu'à la première guerre mondiale. Elle reprend pour elle les différents postes de garde de St Briac au fur et à mesure de leur abandon.

La fonction de cette brigade est double :

- Surveiller la côte et empêcher les débarquements de contrebandier. La contrebande est, bien sûr, tentante pour un patron de barque quand Jersey n'est qu'à huit heures de mer. Pour cela, le « chemin des douaniers » est parcouru chaque jour par deux douaniers. Les pataches<sup>9</sup> et chaloupes armées contrôlent les navires au large. Des embuscades sont tendues aux contrebandiers pour les prendre en flagrant délit.
- Faire payer les taxes douanières aux bateaux qui entrent au port. Pour cela une cabane de douane est établie au-dessus de la cale des américains. Par ailleurs, bon fonctionnaire, le douanier remplit des statistiques, ce qui fait qu'on connaît bien les tonnages débarqués à St Briac.
- 

## Mouillage

Saint Briac est un port d'échouage. Jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, de très nombreux ports étaient de ce type. Ce n'est que vers 1875 qu'on parle de réaliser un bassin fermé par une écluse à St Malo. En 1883, Saint Malo est encore un port à marée avec 1300m de quai et un premier bassin à flot de 17ha. Pour le commerce et la pêche, Saint Briac n'est alors pas désavantagé, sans quai ni bassin à flots.

Les bateaux sont mouillés sur des corps morts, posés par leurs propriétaires. Vers 1825, on établit cependant deux corps morts pour les bateaux visiteurs.

Actuellement il y a 730 mouillages posés par la municipalité et c'est paraît-il le plus grand port d'échouage de France.

## Prévisions Météo

Le travail des pêcheurs est soumis aux caprices de la météo. Tout est initialement basé sur l'expérience des marins. En 1911, un baromètre est offert aux pêcheurs par la société centrale de sauvetage<sup>10</sup>. Pour leur permettre de le consulter avant de partir en mer, il est fixé dans une niche rue de la Croix des marins sur le mur de la propriété de Mme Debry, en face du vieux chemin (des cap horniers) qui descend sur la cale. La vitre de protection ayant été cassée plusieurs fois, la mairie le retire dans les années 80. La niche est encore là avec la date et aux dernières nouvelles le baromètre est dans un tiroir à la mairie.

---

<sup>9</sup> « On nomme patache de petits brigantins montés d'un certain nombre d'employés et armés de canons et pierriers suivant leur force et d'autant de mousquets et de baïonnettes qu'il y a d'hommes à monter »

<sup>10</sup> La Société Centrale de Sauvetage est née en 1865 alors que les Hospitaliers sauveteurs bretons le sont en 1873 à Rennes

## Commentaires sur le port de Saint Briac

On peut mieux connaître l'activité du port grâce aux commentaires qui en ont été faits au cours des âges.

Dans ce travail préliminaire, on n'a pas retrouvé de trace du port de St Briac avant le XVII<sup>ème</sup> siècle. Le clocher est construit en 1668 ou /et 1671 avec l'église ancienne. Sur cette église, on trouve les fameux maquereaux qui seront déplacés dans la nouvelle église. A cette époque, il y a donc une pêche intensive à St Briac dont le bénéfice permet la construction de l'église.

En 1703, on signale « qu'au havre du Pont Briand, Il y a vingt-cinq barques pontées et 10 barques de pescheurs. A mer y monte aux plus grandes marées de neuf brasses ».

### Lemasson du Parc (1726 et 1731)

A partir du XVI<sup>ème</sup>, le Roi cherche à se substituer au seigneur par la mise en place du Domaine de la Couronne qui reprend la propriété du rivage et de ses ressources, à son profit, en place des droits féodaux.

pescheurs pour y voir les rets, filets et instruments dont ils se servent pour la pesche et prendre les connaissances nécessaires à l'exécution de mes ordres.

Il y a à St Briac vingt petits bateaux pescheurs de quatre, cinq, six, jusqu'à huit hommes d'équipage En 1723, on observe (déjà !) qu'on prend de moins en moins de poisson et les parcs et pêcheries sont clairement accusés d'être la cause de la baisse des prises de pêche. On leur reproche en particulier de ne pas laisser passer le frai et le menu fretin. On décide d'envoyer un inspecteur François Lemasson du Parc (1671-1741), commissaire ordinaire de la Marine, inspecteurs général des pesches du poisson de mer dans les provinces de Flandres, Picardie, Normandie, et Bretagne. Celui-ci est chargé d'examiner si « les pêcheries exclusives sont conformes aux articles de 1681 et 1684 relatifs aux parcs de pierre, aux parcs appelés bouchots, aux parcs de bois et filets », et de s'informer si « les seigneurs s'arrogent des droits sur les parcs et pêcheries, sur les pêches faites en mer ou sur les grèves » ; « s'ils s'attribuent quelque étendue de mer pour y pêcher exclusivement ; sur quels titres ils se fondent ».

Il parcourt le littoral de paroisse en paroisse en pénétrant dans les maisons des pêcheurs pour y vérifier les instruments et les filets utilisés, et il se déplace à basse mer pour observer les matériels et techniques de pêche. Il fait deux inspections successives à Saint Briac, l'une vers 1726 et l'autre en 1730. Il écrit son rapport à la main, qui est gardé aux Archives Nationales<sup>11</sup>.

« De St Lunaire, en suivant la côte à l'Ouest, nous sommes venus dans le bourg et paroisse de St Briac, pour y continuer notre visite ce faisant et guidé comme dessus, nous sommes entrés dans les maisons des avec lesquels ils font pendant l'année différentes espèces de pesche suivant les saisons.

Ils font la pesche aux maquereaux pendant la saison, c'est-à-dire depuis le mois d'avril jusqu'à la fin de juillet, celles des huitres à la drague, et puis les poissons plats qu'ils commencent habituellement avant la « deffense » (la fin ?) du mois d'aout et qu'ils continuent jusqu'à Noël, quelques-uns la faisaient jusqu'à Pâques; pour ce métier ils étaient quatre hommes seulement, ils peschaient à la voile ; ainsi les bateaux de St Briac faisaient les pesches des huitres, de la dreige et des maquereaux.

La pesche de la dreige<sup>12</sup> pour le poisson n'y estoit pratiqué plus anciennement qu'à Cancalle. Elle n'y était bien connue il y a trente ans.

La pesche de la drague pour les huitres est toujours la même que celle qui se pratique dans les autres lieux.

Les pescheurs de St Briac font la pesche du maquereau à la ligne de deux différentes manières ; autrefois ils la faisaient avec des rets ou manets comme la pratique les grands bateaux pescheurs Normands et Picards mais ils ont cessé de le faire que celle de la ligne qui leur parait plus avantageux puisque l'équipage d'un seul bateau en a pesché cette année jusqu'à quatre mille maquereaux, Cependant la pesche fraiche a diminué considérablement depuis vingt ans.

Les pescheurs de St Briac font la pesche du maquereau au plomb ou liber ( ?) un peu différemment des pescheurs des cotes qui font cette même pesche. Ils sont alors cinq hommes dans le bateau, ils ont six lignes et chaque ligne est garnie de trois hameçons. Aux hameçons ils attachent des plombs, les deux lignes avant sont garnies d'un plomb de huit livres pesant chacun, les deux lignes du milieu ont un plomb pesant six livres et les deux lignes qui

---

<sup>11</sup> Arch. Nat. Marine C5/20 MMAP/C/5/20 microfilm page 70 environ. Le rapport est écrit à la main et n'a pas été imprimé.

On peut le lire aux Archives Nationales sous la forme de microfilm en blanc sur un fond noir. Il est parfois difficile de comprendre les textes à cause de l'écriture, du microfilmage, de l'emploi de termes techniques anciens.

<sup>12</sup> La dreige semble être un ancêtre du chalut

sont à l'arrière n'ont qu'un plomb de deux livres seulement pesant afin que cette différence de poids empêche les lignes de se mêler ensemble ; les deux lignes arrière sont habituellement manœuvrées par celui qui est au gouvernail. Le bateau pour faire cette pêche du maquereau au plomb est à la voile et « à mi-sillage »( ?) c'est-à-dire que leurs voiles sont en partie amenées à proportion de la force du vent. Afin de mieux prendre le poisson, les amçons sont faits de fil de verd bien retord. »

La suite est un peu difficile à déchiffrer et à comprendre et il faudrait la vérifier.

« Quand le maquereau est en abondance, les pêcheurs cessent ordinairement alors la pêche au plomb pour faire celle qu'ils appellent la ligne audou. Lors le bateau est dématé et costé. entrauer les lignes qu'on aime qu'ils garnissent comme les autres de chairs de sèches ou même de maquereaux et quelque fois d'un morceau de lard, de lançon qui ont au plus un pied et demi de longguer bien chargé aumy au plus que d' de plomb ainsi elle ne coule guère la pêches. » Quand le maquereau est en abondance, il semblerait qu'on le pêcherait avec des lignes de fond ( ou bien?).

« Il n'y a aucune pescherie sur le territoire de St Briac. et peu de pêcheurs de pied et manœuvres de basse eau parce que la plupart montent dans les bateaux pêcheurs. Nous n'avons trouvé que huit personnes faisant cette profession »

« En attendant les pêcheurs avertis de notre arrivée étaient tous dans le port nous nous sommes transportés sur la grève et avons fait débarqués de quelques bateaux qui étaient sur la vase leur dreige dont nous avons trouvé les montures avoir depuis douze, quinze jusqu'à dix-huit pieds de long et le .sac ne fait que quatre à cinq brasses au plus, les mailles de ces sacs que nous avons mesuré sont de deux différents échantillons.

Celles de l'entrée de la dreige font vingt et une lignes en quarré et celles du bout ne font que douze lignes, ainsi c'est beaucoup plus grand que plusieurs que nous avons vu cydevant»

Lemasson du Parc note la présence « d'une moulière placée sous St Briac sur les rochers qui bordent le pied de la coste, dont la principale est placée en bas de la montagne nommée Garde Guérin au nord du corps de garde de St Briac ». Il note aussi la présence de deux huitrières qui sont incluses dans la description de St Jacut, l'une devant Lancieux et l'autre au Nord-Ouest de la Nellière...

Il note le problème de l'approvisionnement en poisson, et de son prix de plus en plus haut pour les populations locales ; l'offre est devenue trop faible mais la demande augmente, à cause des parisiens :

« La pêche de l'aveu des pêcheurs se rétablit mais avec cela la marée y devient de jour en jour plus rare et plus chère à St Malo surtout durant l'hiver et le caresme parce que depuis le mois d'octobre jusqu'à la fin mars les chasse marées en ramassent la plus belle qu'ils transportent à Paris, ou la délicatesse des tables et la consommation deviennent de plus en plus grande ; en été le poisson de mer peut estre à bon compte à Saint Malo....

Durant l'été ceux de Cancale, Saint Jacut et Saint Briac n'y apportent la belle marée qu'autant qu'ils n'espèrent point en avoir un prix avantageux à Rennes et dans les autres villes de la province qui sont portées à la recevoir. Une autre cause de la cherté apparente et nécessité du poisson de mer, c'est que depuis que la marée s'enlève pour Paris, plusieurs particuliers s'ingèrent sous le prétexte d'être pourvoyeurs des tables et maisons de sa majesté et des princes de sa famille, de mettre en leurs mains la plus belle marée des pêcheurs, mesme l'abus est parvenu au point que plusieurs riches particuliers sans autre caractère que leur richesse, ont de ces sortes de pourvoyeurs qui enlèvent tout, en sorte que le public en souffre et ne trouve plus pour ainsi dire aucun poisson de la première qualité pour son usage. »<sup>13</sup>

Comme dans les autres ports, les marins briacins essaient de limiter leurs taxes. On oublie de déclarer ses bateaux. Le greffier de St Malo a ainsi enregistré neuf barques de pêche. De même l'Amirauté a enregistré huit patrons pêcheurs à St Briac (1726). A son passage cette même année, Lemasson a trouvé vingt bateaux au mouillage et il se doit de les dénoncer et de rappeler la réglementation.

En 1731, LeMasson du Parc repasse et note 25 bateaux pêcheurs qui pêchent huitres, poissons frais et maquereaux.

## Etat de la capitainerie de PontBriand (1730)

En 1730, Louis Claude du Breil de Pontbriand, capitaine- général de gardes côtes<sup>14</sup>, passe en revue ses troupes dans une avenue du château et il rédige un rapport qu'il envoie au Roi. Dans rapport, il décrit les différents villages, les forces qu'il peut lever et les problèmes rencontrés. On peut imaginer qu'il est bien renseigné.

---

13 Lemasson du Parc, Arch.Nat. C5/26 Amirauté de St Malo (1731 Observations) et C5/20 Amirauté de St Malo(1726)

14 Les garde-côtes sont des troupes non professionnelles, requises dans les paroisses de la côte, et qui sont censées défendre cette côte.

« Le havre de Saint-Briac ou de Pontbriand, à l'embouchure de la Rivière de Pontbriand, est de bonne tenue et d'un grand abry. L'ouverture n'a que 120 toizes et il forme un grand bassin d'échouage. Toute la rivière est de bonne tenue. Des bastimens de 20 canons y peuvent entrer. Il y a 40 barques qui font le cabotage, qui sont dans ce port et environ 20 bateaux de pêcheurs. Toutes ces barques ne sont à couvert de rien. L'on a proposé d'y faire une batterie de 2 canons. »

« Sur le bord de la mer, Saint Briac a un très bon havre où il y a plusieurs barques de 30 à 40 tonneaux. Tous les habitans vont sur mer, il ne s'est trouvé, à la dernière revue, après le détachement levé, que 102 hommes<sup>15</sup>. »

### Jean Baptiste des Gallois de la Tour (1733)

Jean Baptiste des Gallois de la Tour (vers 1680 -1747)<sup>16</sup>, intendant de Bretagne de 1728 à 1733, rédige un mémoire en 1733 sur l'état de sa province et il relève que « les Briacins font le cabotage de Bordeaux, La Rochelle et Le Croisic et dans tous les autres lieux où les maîtres de barque trouvent à gagner. Ils sont tous à leur aise. »

### Charles Guillaume Mazin (1757)<sup>17</sup>

Mazin (1712-1772) est l'ingénieur en chef de Saint Malo. En 1754, il écrit un mémoire sur les batteries de la côte nord de la Bretagne<sup>18</sup>.

« La pointe du Necet est défendue par une batterie qui croise le feu avec la tour des Hébihens ; elle protège le petit port de St Briac et les barques qui s'y retirent en assez grand nombre y ayant une très bonne rade à l'entrée de la rivière de Pontbriand qui forme à cet endroit le havre. Elle est percée de quatre embrasures et armée de quatre canons de huit.

Sous St Briac et proche de son magasin, il y a une autre batterie qui défend le havre et la rade de même que celle-ci. Elle est percée de trois embrasures et armée de deux canons de six.

Havre du Necet : on peut y aborder depuis trois heures du flot jusqu'à trois heures du retirant. La mer ne bat la côte qu'au plein. Il peut y avoir 14 à 15 pieds d'eau.

Le havre et la rivière seiche à toutes marées, ce qui n'empêche pas que le havre soit très bon; on y compte 18 à 20 bateaux de pêcheurs et plus de 100 grandes barques qui font le cabotage et tirent 9 à 10 pieds d'eau, lesquelles ne peuvent sortir sans observer les passes et balises à cause des rochers qui se trouvent à son entrée, qui se nomment Gonimmons, la Bouche Chernel, les Morhous, le Banchot, les Perroniaux. Ils découvrent à mi marée et sont à une demie lieue du havre. »

Le nombre de bateaux de pêche semble cohérent ; par contre, le nombre de barques de cabotage est très grand. Comme elles ne sont sans doute pas au mouillage au passage de Mazin, le comptage n'est pas possible et il faut se fier aux déclarations des habitants. Si Pontbriand en compte 40 en 1730, il semble peu probable qu'il y en ait 100 en 1757, ce que ne trouveront pas les anglais l'année suivante. De même les noms des rochers semblent assez approximatifs.

### Débarquement des Anglais (1758)

Les Anglais débarquent sur la plage de Longchamp le 4 septembre 1758 durant la guerre de Sept Ans<sup>19</sup>. Les mêmes troupes avaient déjà fait des débarquements à Cancale en juin et avaient brûlés 120 bateaux de St Servan et St Malo, puis à Cherbourg en août (30 bateaux brûlés). On pense que leur idée initiale était de faire passer en Rance les bateaux de débarquement utilisés à Longchamp pour pouvoir la traverser plus en amont. Le mauvais temps et les défenses malouines ne permettent pas cette opération. Les Anglais

---

15 Les marins, « attachés maritimes », sont dispensés de servir dans les troupes garde côte. Pour une population de l'ordre de 2000 habitants à Saint Briac, il pourrait y avoir 240 hommes entre 18 et 60 ans. Il n'en reste que 102 qui ne sont pas attachés maritimes.

16 Issu d'une famille du Forez, il est d'abord conseiller au Parlement de Paris, puis il est intendant du Poitou puis de Bretagne, et enfin premier président du parlement de Provence. Son rapport est repris par Alain Lemaître dans son livre « La misère dans l'abondance en Bretagne, Bannalec, Soc.histoire archéologie Bretagne (1999) 212, 180F

17 De l'état ancien et de l'état actuel de la baie du Mont-Saint-Michel et de .cancale, FG Manet, Saint Malo (1829)..26

18 Chevalier Mazin, Mémoire sur les batteries de la côte nord de la Bretagne (1754), BN

<sup>19</sup> Yves Lagadec, Stéphane Perréon, La bataille de St Cast, entre histoire et mémoire, presse univ. de Rennes ISBN 978-2-7555-0948-1 (2009)

viennent peut être aussi pour St Briac car un protestant poursuivi, qui a pu s'enfuir en Grande Bretagne, et leur a signalé une flotte de 300 caboteurs et/ou bateaux de pêche à St Briac. Selon les anglais, seuls 15 à 20 bateaux de pêche sont effectivement trouvés et sont incendiés. Pour le curé de Saint Briac, il s'agit de 6 bateaux de pêche et de 17 grandes barques. Malgré la guerre, on peut imaginer que de nombreuses barques n'étaient pas au mouillage. Peut-être de dépit, plusieurs hameaux sont aussi incendiés (43 maisons en tout). La population s'est sauvée à l'intérieur des terres et le curé ne note pas de décès dans son état civil à ces dates. Le problème est le pillage ; les troupes anglaises ont débarqué avec trois jours de vivre et elles vont piller les greniers et les caves de St Briac. Les briacins ne seront pas capables de semer à l'automne. Sans les ressources de la pêche car les bateaux ont brûlé, sans réserves alimentaires restantes et sans semis, la population vivra plusieurs années difficiles malgré les aides, que l'administration déclare, mais qui n'arrive pas en fait. Les Anglais quittent St Briac le 8 septembre et se réembarqueront à St Cast le 12 septembre poursuivis par les troupes françaises enfin arrivées.

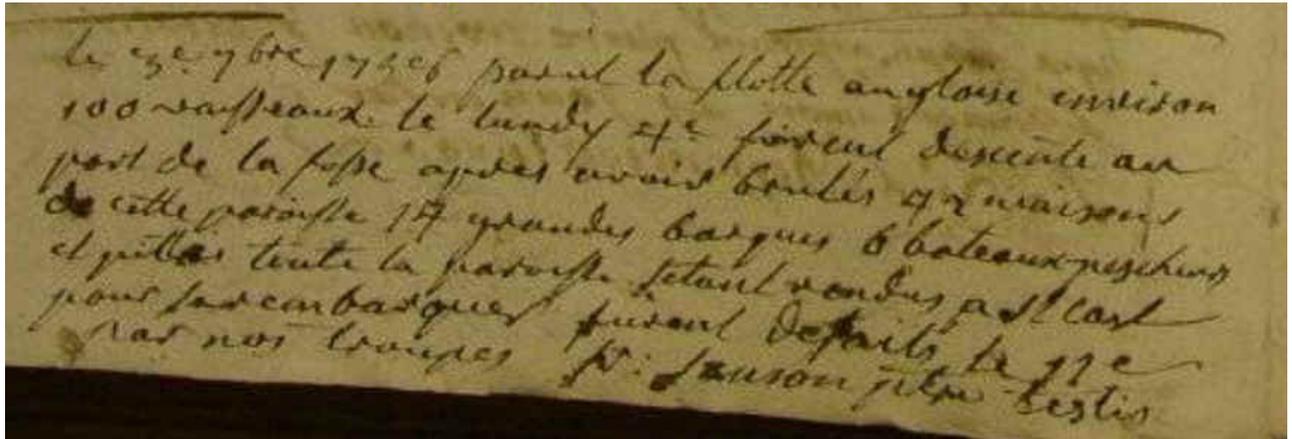


Figure 5 Description de la descente par le curé de St Briac

### Bateaux de cabotage (1765 1770)

Dans son livre, Mme Dreysayre fait une liste des bateaux de cabotage immatriculés à St Briac en examinant les rôles à l'armement<sup>20</sup>. En 1765, malgré les destructions anglaises 7 ans plus tôt, elle compte 26 bateaux de 25 à 95 tonneaux. En 1770, elle en compte 32, de 30 à 90 tonneaux.

Il est délicat d'évaluer la taille de ces bateaux car l'unité de jauge brute du tonneau a varié au cours du temps. En France depuis 1681, 1 tonneau valait 1,44m<sup>3</sup> de charge. Mais en 1872, on a repris la valeur anglaise et le tonneau est devenu égal à 2,83m<sup>3</sup>, soit pratiquement le double.

Par exemple un bateau de 38 pieds de long (11,6m), largeur 12 pieds 6 pouces (3,8m), creux 5 pieds 6 pouces (1.6m) va avoir un port de 28 tonneaux anciens. Le Renard, bateau corsaire de 17m de long, 5.88m de maitre bau et 2,8m de tirant d'eau présente une jauge actuelle de 49,5 tonneaux mais déclarere 70 tonneaux au temps de Surcouf. La bisquine la Cancalaise a une jauge actuelle de 24,5 tonneaux et sans doute de l'ordre de 50 tonneaux anciens. Il s'agit donc de très gros bateaux par rapport aux bateaux actuels du port.

### Audouin et Milne Edwards<sup>21</sup> (1832)

Victor Audouin (1797-1841) est un naturaliste, membre de l'académie des sciences, fondateur de la Société d'histoire naturelle de Paris. De 1826 à 1829, avec Henri Milne-Edward (1800-1885), médecin et naturaliste, membre de la Royal Society, il parcourt les cotes de Normandie et de Bretagne et publie son livre sur la flore et la faune côtière en 1832.

« Le port de St Briac présente un port à l'abri de tout vent, qui assèche à chaque marée. L'entrée en est assez difficile à cause des écueils qu'on y rencontre ; mais depuis quelques années, on a placé des balises sur quatre d'entre eux et cela suffit à en diminuer beaucoup le danger : on assure même qu'à l'aide de quelques travaux, ce port pourrait devenir un des plus beaux de toute la côte ; il est susceptible de recevoir 200 bateaux et un de ses grands avantages serait d'offrir un asile aux bâtiments qui ne peuvent entrer à St Malo. On s'y occupe du

<sup>20</sup> ADIV 9B655 et 9B659

<sup>21</sup> Recherche pour servir à l'histoire naturelle du littoral de la France, Voyage à Grandville, les Chausey, Saint Malo ( Paris) Crochard (1832) p145

commerce de bestiaux et le cabotage emploie quelques bateaux. La pêche qui se fait dans cette commune est peu importante mais il paraît que jadis elle donnait des produits considérables. » Les auteurs signalent aussi une mine de sulfure de cuivre dont on envisage l'exploitation régulière. (où est-elle ?).

Ils parlent aussi de St Jacut où la pêche est plus importante avec 30 bateaux de pêche et 175 matelots. La pêche du maquereau les occupe principalement durant les mois d'avril à juin. L'hiver, ils draguent les huitres dont il existe dans le voisinage deux bancs étendus, l'un à l'entrée de l'anse de Lancieux et l'autre plus au large et au nord-ouest des Ebihens. Enfin ils pêchent aussi à l'aide de folles ou de chaluts, des raies, des turbots des soles,...qu'ils expédient à St Malo, St Servan et Rennes. Ils discutent aussi de l'île de la Colombière, « dont le sol est granitique ; elle est fréquentée seulement par les ouvriers employés à l'exploitation de la roche qu'on y trouve, et qui est un Granite bleuâtre moins estimé que celui de Chausey, mais très employé cependant pour les constructions à St Malo. »

## Statistiques des ports maritimes de commerce (mai 1839)

Dans les premières statistiques commerciales disponibles, Saint Briac est indiqué comme « port de commerce, de pêche et de relâche ».

« Les navires qui sont arrivés dans ce port se livrent au grand et petit cabotage très principalement. Ils sont employés au service des autres ports. Le commerce local est très peu de chose. C'est une simple plage sur laquelle les navires échouent à marée basse. Un fort ruisseau débouche à cet endroit. Le port est naturellement abrité. Quelques organeaux d'amarrage »

En 1837, le tonnage d'entrée est de 493t et les droits de douane acquittés se montent 262 FF. Ce tonnage est très faible puisqu'il correspond à la cargaison d'une dizaine de navires. Saint Briac n'a pas d'arrière-pays à alimenter. Dinan et Pleurtuit donnent sur la Rance, Plancoët sur l'Arguenon. Le commerce du port de St Briac ne peut donc n'être que très local.

## Portulan des côtes de la Manche (1855)<sup>22</sup>

En 1855, V.A. Moulac publie en français des instructions nautiques, basées sur les instructions anglaises et sur le Pilote Français de Givry :

« Le port d'échouage de St Briac est à 1,5miles dans l'Est de l'île des Hébihens et son entrée est comprise entre la partie sud de l'île du Perron et une balise placée sur une roche qui découvre de 48 décimètres et qui est à l'extrémité du plateau qui forme le prolongement de la presqu'île de Lancieux. L'accès de ce port est très difficile, et il est prudent de n'y entrer et de n'en sortir qu'avec l'aide d'un pratique. Il monte de 6 à 8 mètres d'eau, dans les grandes marées sur l'échouage ordinaire, qui est au-dedans des dernières balises, au milieu du port, et depuis l'ONO jusqu'au NO du bourg de St Briac. Il ne monte que d'un peu plus de 4m dans les plus faibles marées des mortes eaux. On doit avoir la précaution de s'y échouer dans la direction du courant.

Il y a encore un bon échouage dans un petit coude qui est dans la partie Nord du port. On y est à l'abri des courants et de tous les vents, mais les navires calant 4mètres y amortiraient pendant 2 ou 3 jours ( ??? ). »

## Floucaud de Fourcroy

Floucaud de Fourcroy, ingénieur en chef des ponts et chaussée, rédige une pleine notice sur le port de St Briac en 1878<sup>23</sup>. Saint Briac compte alors 2075 habitants et « il fournit un grand nombre de capitaines au long cours et de maitres de cabotage à tous les ports de commerce français » « Il n'y a aucune industrie, en dehors d'une minoterie importante mue, à la marée basse par le ruisseau du Frémur ». « Le port de St Briac arme alors 19 bateaux, jaugeant ensemble 28,5 tonneaux et montés par 76 hommes d'équipage ». Le tonnage moyen des bateaux est de 1,5 tonneaux, ce qui est très petit, même avec la nouvelle définition du tonneaux. Il n'y a plus de barque de cabotage à St Briac, simplement des petits bateaux de pêche.

<sup>22</sup> V.A. Moulac, Portulan des côtes de la manche et du canal de Bristol,

d'après les instructions nautiques anglaises et pilote français, Firmoin Didot (Pa

<sup>23</sup> M.Floucaud de Fourcroy, Le port de St Briac, Paris imprimerie nationale (187

### ENTRÉES.

Nota. Il n'y a eu dans ce port ni navires à vapeur, ni relâcheurs.

ANNÉES.	NATIONALITÉS.	NAVIRES À VOILES.			TOTAL.		
		NOMBRE DES NAVIRES.			TONNAGE.	NOMBRE.	TONNAGE.
		CHARGÉS.	RELEVÉS.	TOTAL.			
1860.....	Français.....	13	4	17	933,01	17	933,01
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1861.....	Français.....	17	4	21	1017,52	21	1017,52
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1862.....	Français.....	3	2	5	299,65	5	299,65
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1863.....	Français.....	2	3	5	409,22	5	409,22
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1864.....	Français.....	13	2	15	426,17	15	426,17
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1865.....	Français.....	8	2	10	500,11	10	500,11
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1866.....	Français.....	7	1	8	453,48	8	453,48
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1867.....	Français.....	6	5	11	605,12	11	605,12
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1868.....	Français.....	38	6	44	1224,92	44	1224,92
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1869.....	Français.....	33	4	37	935,71	37	935,71
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1870.....	Français.....	21	4	25	854,96	25	854,96
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1871.....	Français.....	31	7	38	914,08	38	914,08
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1872.....	Français.....	28	8	36	693,65	36	693,65
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1873.....	Français.....	24	16	40	735,66	40	735,66
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1874.....	Français.....	37	6	43	940,82	43	940,82
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»
1875.....	Français.....	39	4	43	816,54	43	816,54
	Étrangers.....	»	»	»	»	»	»

« Il vient, en outre les navires de relâche, de petits bâtiments chargés de matériaux de construction (pierre de taille. Granit, ardoise, bois) et de grains pour la minoterie de Roche-Goude. On exporte de la farine, des pommes de terre et des pommes à cidre ». Il indique que la superficie du port est de 4 hectares. Il donne les statistiques des entrées de 1860 à 1875 : de 5 à 43 bateaux par an, tous voiliers et français, quelques-uns sur lest, avec un tonnage annuel variant de 400 tonnes à 1000 tonnes. Quant aux sorties, les tonnages varient de 400 tonnes à 1200 tonnes.

Dans l'annuaire de la marine de 1885, on reprend beaucoup de données de Floucaud de 1878.

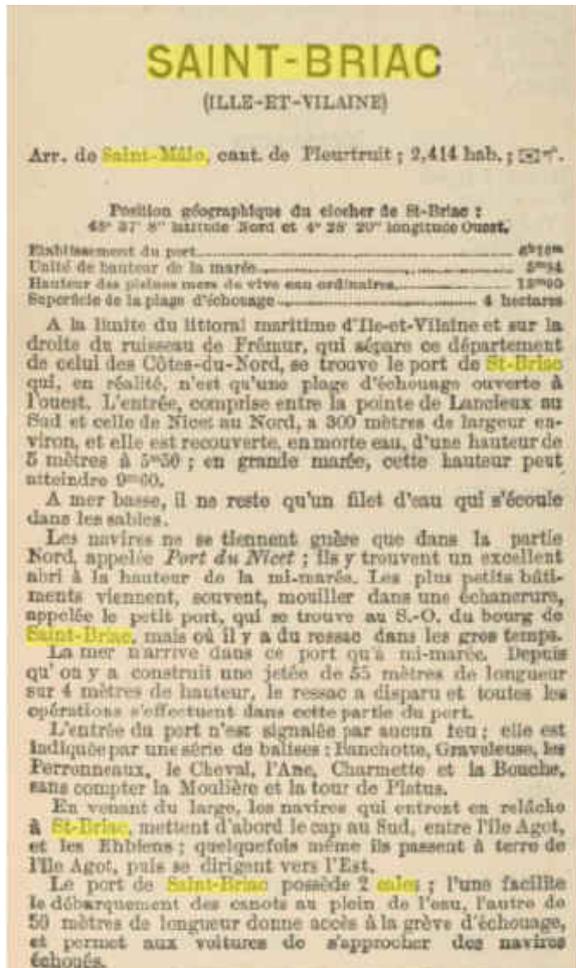


Figure 6 Les entrées du port de St Briac entre 1860 et 1875

Figure 7 Annuaire de la marine de commerce française, ministère de la marine (1885)

## Activités du port en 1908<sup>24</sup>

On trouve des données détaillées sur l'activité du port de Saint Briac en 1908<sup>25</sup>. Les douaniers qui y résident s'occupent à faire des statistiques détaillées de la pêche.

On distingue la grande pêche, la pêche hauturière et la pêche côtière. En France, il y a alors environ 150 000 pêcheurs naviguant sur 29 980 bateaux (dont 201 bateaux à vapeur).

A St Briac, on note 88 pêcheurs, qui naviguent sur 41 bateaux à voile dont le tonnage total est de 76 tonneaux pour une valeur totale de 9000 FF<sup>26</sup>. Le bateau moyen jauge 1.85 tonneaux et coute 220 FF. L'équipage moyen est de deux personnes (patron et matelot).

Parmi ces pêcheurs, 21 pratiquent la pêche hauturière avec 13 bateaux. Ils ramènent 5.2 tonnes de maquereau qu'ils pêchent à la ligne au large de mai à octobre. Ils en retirent 2920FF.

Les maquereaux frais sont pêchés par la pêche côtière. Il semble qu'on n'en produit pas à St Briac ou qu'on ne tient pas de statistique séparée. On pêche plutôt des « autres poissons ». C'est à quoi se consacrent 88

<sup>24</sup> Statistiques des pêches maritimes année 1908, Ministère de la marine, imprimerie nationale (1911)

<sup>25</sup> Statistiques des pêches maritimes année 1908, Ministère de la marine, imprimerie nationale (1911)

<sup>26</sup> Peu de temps auparavant maître Jausseume, notaire à St Briac a construit le chalet de la pointe du rocher à Lanceloux pour 7000 FF. L'investissement en bateau est donc très limité.

pêcheurs (c'est à dire tous). Ils utilisent sennes et lignes et pêchent jusqu'à 3 miles au large. Ils ramènent 7,4 tonnes de poisson par an pour une valeur de 6520FF.<sup>27</sup>

On note aussi 17 bateaux, soit 46 pêcheurs, qui prennent 350kg de crevettes.

Le homard est aussi pêché par 18 bateaux et 40 pêcheurs. Ils rapportent 1,34 tonnes pour une valeur de 2800FF. Ils pêchent au casier autour des rochers toute l'année. Ils prennent aussi d'autres crustacés pour 310kg et 300FF. Ils emploient alors des verveux<sup>28</sup>.

On pêche aussi l'huitre. 70 pêcheurs sur 34 bateaux draguent 5 tonnes d'huitres pour un chiffre de 100FF. Ils les pêchent au banc de la Bigne<sup>29</sup> au mois d'avril. Les moules sont cueillies par 7 pêcheurs dans 3 bateaux. Ils ramènent 28 hectolitres pour un revenu de 130FF. Ils les pêchent avec un couteau sur les rochers au large toute l'année. Il y a aussi 80 pêcheurs dans 35 bateaux qui pêchent d'autres mollusques (62 hectolitres) avec des crochets et des pelles autour des rochers au large.

On trouve 2 pêcheurs sur un bateau qui attrape des oiseaux de mer au filet au large de l'île Agot durant l'hiver. 14 pêcheurs dans 12 bateaux cherchent des vers d'appât et en ramène 210kg. 4 pêcheurs dans deux bateaux vont chercher du varech et goémon. Ils en ramènent 6m<sup>3</sup> pour 21FF. Ils travaillent avec des couteaux, des fourches et des râteaux sur les rochers au large l'hiver.

Il y a aussi 20 pêcheurs à pied. Plus tard, on indique à St Briac 380 pêcheurs à pied qui ramènent 9 tonnes de « autres poissons » pour une valeur de 7100FF. En fait une bonne partie de la population pêche sur la grève même si ce n'est pas un métier à temps plein. 55 pêcheurs attrapent 410kg de crevettes. 32 attrapent 360kg de homards (820FF). Et 20 autres (ou les mêmes) attrapent 120kg d'autres crustacés. 4 pêcheurs prennent 350 kg huitres. 58 pêcheurs cueillent des moles pour 22 hectolitres et 54 attrapent 18 hecto d'autres mollusques pour 172FF. 20 pêchent des vers d'appât (125kg pour 48FF). 420 vont chercher des varechs et goémons et rapportent 750m<sup>3</sup> pour 2520FF. 55 creusent les sables coquilliers et amendements marins et en retirent 410m<sup>3</sup> pour 2150FF.

Il n'y a pas d'ostréiculture ni de réservoir à poisson ou crustacé.

On note que la pêche est vendue à St Briac et St Lunaire, donc très localement.

La grande pêche ne se trouve qu'à St Malo et St Servan. Elle emploie 1400 pêcheurs (dont la famille peut habiter à St Briac) sur respectivement 48 bateaux avec des tonnages de 8000 tonneaux. En moyenne, il y a 32 marins par bateau, de tonnage moyen 202 tonneaux. On indique qu'ils vont pêcher sur les bancs de Terre Neuve de mars à octobre. Ils pêchent avec des lignes de fond 8000 tonnes de morue, sans compter le roque et l'huile.

Cette année-là, il y a eu un homme de St Briac disparu en mer laissant une veuve et quatre orphelins.<sup>30</sup>

## Pêches maritimes de 1913<sup>31</sup>

En 1913, on signale 50 patrons de pêche, avec 50 voiliers représentant un tonnage total de 96 tonneaux pour une valeur de 19500FF. 49 bateaux ont entre 1 et 5 tonneaux et un seul fait entre 5 et 10 tonneaux. On estime des équipements de pêche à 6200FF et la valeur des produits pêchés est de 26923FF. On compte 50 patrons, 45 matelots, 3 novices et 4 mousses, soit en tout 102 personnes. Les pêcheurs sont âgés : 76 ont plus de quarante ans, 11 entre 25 et 40 ans, 8 entre 18 et 25 ans, 3 entre 16 et 18ans et 3 moins de 16 ans. On signale aussi 295 pêcheurs à pied soit 130 hommes, 140 femmes et 25 enfants, qui pêchent pour une valeur de 15 065FF.

## La plaisance

Avec l'arrivée des premiers touristes en 1880, arrivent les premiers bateaux de plaisance. Vers 1886 est créée la société des fêtes et régates, appelée aussi la société nautique de la baie du Frémur. Elle est animée par les anciens capitaines au long cours. Mr le ministre de la Marine lui alloue la somme de 60F par an pour être distribuée comme récompense aux meilleurs marcheurs dans les courses. En 1909, elle comprend 98 membres dont 24 capitaines au long cours. Elle organise des régates avec des très petits bateaux, répartis en quatre catégories (commençant à dix pieds de long et terminant vers 20 pieds). Il y a aussi des régates des pêcheurs. On donne les départs au château du Nessay et la distribution des prix a lieu au calvaire des

---

<sup>27</sup> En fait, ce sont les mêmes bateaux et les mêmes pêcheurs qui pratiquent plusieurs pêches et le déclarent

<sup>28</sup> Verveux, filet pliant qui a la forme d'une longue nasse cylindrique ou conique montée sur des anneaux

<sup>29</sup> Passe Est d'entrée de St Malo

<sup>30</sup> A St Servan cette année-là, 8 bateaux ont coulés avec 51 marins portés disparus

<sup>31</sup> Statistiques des pêches maritimes année 1913, Paris Imprimerie nationale (1917)

marins. Ouest Eclair annonce ainsi les régates du 30 juillet 1912. La société s'arrête à la première guerre mondiale.

REGATES. — Pour bateaux sociétaires, dimanche 11 août, à 3 heures du soir.  
 1<sup>re</sup> catégorie. — « Guidon bleu ». — Bateaux de 10, 11 et 12 pieds. — 1<sup>er</sup> prix, une médaille de bronze offerte par le ministre de la marine.  
 2<sup>e</sup> catégorie. — « Guidon rouge ». — Bateaux de 13, 14, 15 et 16 pieds. — 1<sup>er</sup> prix, un service à thé offert par Mme Blot.  
 Catégorie spéciale. — « Guidon vert ». — 1<sup>er</sup> prix, un baromètre anéroïde offert par le ministre de la marine.  
 4<sup>e</sup> catégorie. — « Guidons jaunes ». — Yachts et bateaux au-dessus de 16 pieds. — 1<sup>er</sup> prix, une médaille d'argent offerte par le ministre de la marine.  
 La distribution des prix aura lieu au **Calvaire des Marins**, à l'issue de la croûte, sous la présidence d'honneur de M. le maire de Saint-Briac et de Lancieux.  
 Nota. — Les propriétaires ou patrons de bateaux de la société sont priés de se trouver au siège social (Mairie de Saint-Briac), le 11 août, à 9 heures du matin, pour l'inscription des bateaux et le tirage au sort des bouées que les bateaux devront occuper au départ. Le guidon de la société est obligatoire. Le guidon de la catégorie doit être au coin de la voile.

Figure 8 Article d'Ouest Eclair 30 juillet 1912

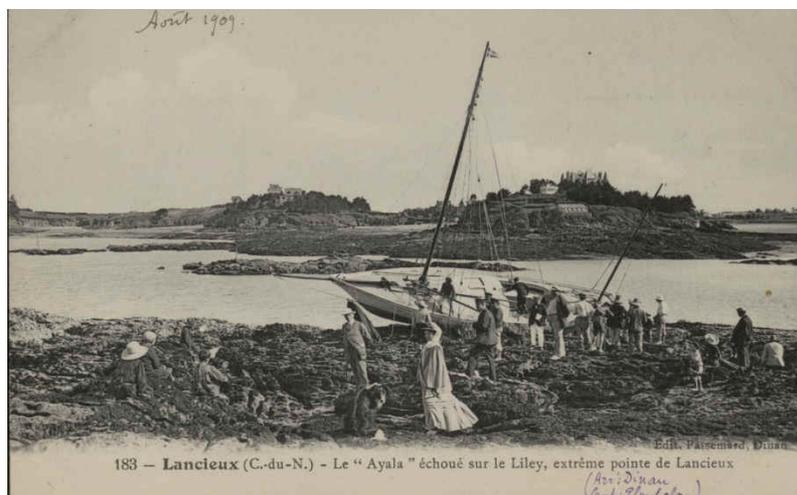


Figure 9 Le Yacht Ayala échoué sur la pointe du Rocher (aout 1909)

La navigation n'est pas toujours facile comme le montre le Ayala échoué. Entre les deux guerres, des régates municipales sont organisées l'été. Le sculpteur Arnel Beaufile y participe assidument avec son bateau Zannick et sa voile bleue. Les estivants sont intéressés par la navigation. Mais comment apprendre ? Arnel Beaufile est volontaire et il écrit un petit mode d'emploi. On trouve aussi de pêcheurs, ou des marins à la retraite, qui vous emmène en mer avec votre nouveau bateau. En 1948, le Yacht club de Saint Briac<sup>32</sup> est fondé avec une cinquantaine de membres. Ils seront bientôt une centaine d'adhérents. En 1954, la terrasse de la petite Salinette est construite et l'école de voile est fondée. En 1959, le club house, dessiné par Alain Fontaine, est réalisé.

<sup>32</sup> <http://ycsb.fr/historique.php>

## Questions sur l'évolution du port de St Briac

Depuis au moins le 17<sup>ème</sup> siècle, Saint Briac est un port reconnu. Il est considéré comme très sûr. L'entrée en est difficile mais la présence de balises l'a rendu beaucoup plus aisé. Il y a une activité de pêche, qui a été continue, jusqu'à la fin du XX<sup>ème</sup> siècle avec des bateaux de pêche qui partent principalement à la marée. Voici un résumé des flottilles qui sont notées :

Date	Origine	Nb. des bateaux de pêche, équipage et jauge moyenne	Nb. des barques de cabotage	Jauge moyenne des barques	Tonnage d'entrée
1703		10	25		
1726	Lemasson	20			
1730	Lemasson	25 pour environ 100 marins			
1730	Pontbriand	20	40		
1757	Mazin	20	100		
1758	Anglais	6	17 <sup>33</sup>		
1765	Dreysayre	Non comptés	26	25 à 95 tonneaux	
1770	Dreysayre	Non comptés	32	30 à 90 tonneaux	
1832	Audouin		quelques		493t
1839	Statistiques				
1878	Floucaud	19 pour 76 marins 1,5 tonneaux	0		400 à 1200t
1908	Statistiques	41 pour 88 marins 1,85 tonneaux	0		
1913	Statistiques	50 pour 102 marins 1,92 tonneaux	0		
2017		0	730 bateaux plaisance		0

Durant le 18<sup>ème</sup> siècle et une partie du 19<sup>ème</sup> siècle, il y avait une vingtaine de petits bateaux de pêche pour une centaine de pêcheurs. Puis le nombre de bateau de pêche a beaucoup augmenté jusqu'à atteindre 50, mais en conservant le même nombre de pêcheurs à temps plein. On ne pêche plus à quatre, mais à deux par bateau. Pourquoi ce changement ? On est peut-être plus riche et on peut mieux se payer un bateau personnel. Le nombre de bateaux a diminué après la première guerre mondiale et s'est éteint lentement après la seconde guerre.

A 18<sup>ème</sup> siècle, il y a aussi un grand nombre de barques de jauge importante, presque une cinquantaine, qui font du cabotage le long des côtes et vont parfois assez loin comme à Bordeaux. De façon étonnante, cette activité disparaît après la Révolution et on n'en parle plus au 19<sup>ème</sup> siècle. Saint Briac va toujours fournir de nombreux capitaines mais leurs bateaux ne seront plus immatriculés ni mouillés à St Briac. Cette transformation arrive bien avant la fin du cabotage, qui sera due à l'amélioration des routes et le développement du chemin de fer vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle. C'est peut-être la trop grande proximité de St Malo qui n'a pas permis que le cabotage persiste à St Briac comme il l'a fait dans d'autres ports bretons. Il faut aussi noter que Saint Malo qui était très riche au 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> siècle a vu son influence diminuer faut aussi noter la perte d'importance de Saint Malo, avec la fin de la compagnie des Indes à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle, la concurrence de Lorient pour ce commerce et les guerres révolutionnaire et de l'Empire. Il ne sera plus alors qu'un port morutier. A la fin du 19<sup>ème</sup> siècle, Saint Briac est toujours considéré comme un port de commerce. Il y a toujours un douanier comptable. Il s'occupe à faire des statistiques très détaillées sur la pêche mais les entrées du port sont négligeables. Au 18<sup>ème</sup> siècle les 50 barques faisaient des centaines

<sup>33</sup> La plupart devaient naviguer et ne pas être au port.

d'entrée. Au 19<sup>ème</sup>, c'est parfois seulement dix entrées par an...

Maintenant, c'est la plaisance qui remplit le port et tout l'estuaire l'été...et les bateaux de plastique naviguent peu et beaucoup restent principalement au mouillage sur leur bouée...Les bateaux à voile cèdent lentement leurs places aux bateaux à moteur. Plus beaucoup de poisson pour les pêcheurs, et des poissons trop petits. Presque plus de bar et de lançons. Cela avait commencé avec Lemasson mais cela a été de pire en pire...Cependant le coucher de soleil sur la mer l'été est toujours aussi beau et, plus chanceux que Jules Verne, les admirateurs peuvent toujours traquer le Rayon vert...