

**NAUFRAGES DANS LA ZONE DE :
PLOUHARNEL, QUIBERON, BELLE ILE,
HOUAT, HOEDIC**

- 56 av. J.C.** **A proximité de la plage des Galères (Belle-Ile) :** « Sur ces eaux, les lourds bateaux aux voiles de cuir des anciens Vénètes succombèrent devant les galères de César ».
Voir : <http://enguerrand.gourong.free.fr/Histoiremarine/005venetes.htm>
- 1184** Geoffroy du Maine fit naufrage à Belle Île.
- 1342** Les vaisseaux du roi d'Espagne effondrèrent trois nefs au mouillage d'un petit port près de Vannes.
- 1676** « **Chariot** » rebaptisée la « Large », flûte du roi, allant de Nantes à Brest, chargée de canons et de munitions, fit naufrage sur la « Bonne » à Hoëdic et coulée à fond.
Partie de Nantes avec dans ses cales près de cents canons de fer, des munitions et du bois de construction navale destiné à l'arsenal de Brest, elle s'échoua sur une roche située dans le sud de Hoëdic, non loin des grands Cardinaux le 11 avril.
Après s'être remplie d'eau, la flûte finit par couler par 35 mètres de fond. « *Il est recouvert de 15 à 16 brasses d'eau à basse mer, dont les fonds sont de vase, rien n'a été sauvé* »; sans dommage pour son équipage, mais au vu de l'importance de sa cargaison, le grand Colbert lui-même ordonna le renflouement du navire; malheureusement toutes les tentatives de récupération échouèrent, ce n'est qu'en 1984 que l'épave fut à nouveau retrouvée.
Voir aussi : <http://www.archeonavale.org/patrimoine/actualite.generale.html> :
« Septembre 2002 : *L'épave du Chariot, une flûte royale coulée le 11 avril 1676, a été découverte au large de Belle-Île.*
Cette flûte, qui transportait de Nantes vers Brest une cargaison d'une centaine de canons en fer et du bois de construction destiné au chantier naval de la Penfeld, a sombré par 35 m de profondeur après avoir heurté un écueil au large du phare des Cardinaux entre Belle-Île et Hoëdic.
Cette découverte est à mettre au crédit de l'Association pour le Développement et la Recherche en Archéologie Marine (ADRAMAR) qui opérait avec l'*Hermine Bretagne*, son bateau base, à partir du port du Palais.
Le *Chariot*, construit à Brest en 1674 par Laurent Hubac, était une flûte d'environ 250 tonneaux, mesurant 29 m de long, armée par un équipage de 28 hommes et 2 officiers, son armement se composait d'une douzaine de canons.
La découverte d'une unité de la Marine Royale du XVII^{ème} siècle est importante. Les épaves de cette période sont peu nombreuses et l'étude des méthodes de construction et de l'équipement des navires ainsi découverts revêt de ce fait un grand intérêt archéologique. »
- 1679** « **Cassiopée** » le 28 Octobre 1679, une division de quatre vaisseaux que [M. de Tourville](#), alors chef d'escadre, conduisait de Toulon à Brest, fut assaillie par un violent coup de vent au large de Belle-Ile.
Le « Conquérant » et le « Sans Pareil », beaux vaisseaux de 80 canons commandés par M. de Chabert et de Villiers d'O furent engloutis avec les 1 500 hommes qui les montaient, par un vrai miracle, monsieur de Tourville et 80 hommes parvinrent à se sauver dans une chaloupe et à gagner un autre vaisseau.
Le 21 octobre, le beaupré du « Sans Pareil » casse entraînant le mât de misaine dans sa chute, mais les haubans et les agrès ne peuvent être coupés et restent reliés au vaisseau, sous l'action des vagues ils défoncent la coque et ouvrent une brèche à l'avant.
Le lendemain, l'un des porte-haubans du grand mât se brise à son tour; on doit le sectionner; repoussé à la mer, il flotte dans le sillage du navire mais une déferlante arrache le gouvernail qui défonce l'arrière créant ainsi une nouvelle voie d'eau.
Tourville décide alors d'évacuer le « Sans Pareil » et de faire passer 70 de ses hommes sur « l'Arc en Ciel » à l'aide de la grande chaloupe, mais une fois à l'abri, les marins qui montent la chaloupe refusent de retourner sur le vaisseau amiral à l'agonie pour sauver le reste de l'équipage; c'est finalement le canot de « l'Arc en Ciel » qui se porte au secours des hommes restés à bord du bâtiment de Tourville, mais l'état de la mer l'empêche d'aborder; l'amiral ordonne le sauve qui peut.
Les marins sautent à l'eau, mais comme peu d'entre eux savent nager, beaucoup se noient

et disparaissent avec le « Sans Pareil »; on dénombre seulement 78 survivants sur un total de 400 hommes.

« L'Arc en Ciel », sain et sauf, gagne Belle-Ile toute proche, quand au « Conquérant » désarmé, il sombre au large d'Ouessant, seuls 28 hommes d'équipage seront repêchés par une frégate anglaise puis débarqués à Jersey; le « Content » également, non maître de sa manoeuvre, est obligé de venir s'échouer en rivièrre du Morbihan, pour sauver son monde.

Tourville et son équipage furent sauvés par Alain Emmanuel de Coëtlogon Commandant l'Arc en Ciel; le chef d'escadre rend compte du naufrage et de l'action de Coëtlogon dans une lettre adressée à Seignelay :

Belle-Isle le 24 Octobre 1679.

"Monseigneur,

Je suis dans une si grande affliction que je laisserais à un autre le soin de vous informer de la perte du vaisseau Sans-Pareil si je ne croyais absolument nécessaire que vous l'appreniez de moi-même. Elle est arrivée à cent lieues de Belle-Isle par le démâtement de tous ses mâts. Le beaupré démâta le vingt et un de ce mois et attira comme il arrive ordinairement le mât de misaine. Ce désordre fit ouvrir le devant du navire et faisait faire beaucoup d'eau.

Le soin que je prenais à faire pomper incessamment et à faire tout ce qui peut en pareille occasion me donnait espérance de me pouvoir sauver, mais la chute du grand-mât qui arriva le lendemain au matin fit une si grande ouverture que l'eau monta de dix pieds en moins de trois heures, ce qui fit abandonner le travail aux matelots qui se noyaient dans les fonds de cale.

Croyant qu'il n'y avait plus d'espoir de sauver le vaisseau, je me mis en devoir de sauver l'équipage. Je fis embarquer quatre-vingt hommes dans mon canot et ma chaloupe et conviai plusieurs officiers de s'embarquer. Mais ils trouvaient la mer si grande qu'ils crurent devoir remettre à une autre occasion de se sauver.

Tout ce monde, à quelques gens près, arriva heureusement à l'Arc en Ciel, mais leur infidélité et leur ingratitude fut si grande que, se voyant sauvés, ils laissèrent aller la chaloupe et le canot à la dérive, craignant d'être obligés de faire un second voyage. Cette chaloupe était le seul espoir qui me restait ; le temps était si mauvais que le chevalier de Coëtlogon ne me pouvait approcher et aurait démâté s'il avait entrepris de mettre sa chaloupe à la mer.

Enfin voyant qu'il ne pouvait nous rendre aucun secours, il hasarda son canot avec six hommes qu'il fit embarquer à force de menaces et de prières, mais beaucoup plus par la force de l'argent qu'il leur promit. Un officier les accompagna et vint se mettre à une portée de fusil derrière la poupe du Sans-Pareil.

Voyant que c'était la seule ressource que je pouvais espérer, je sollicitai tous les officiers de s'en servir et de se jeter à la mer pour gagner le canot comme j'allais essayer de le faire.

La vue d'une mer haute comme le navire leur parut une voie de se sauver aussi périlleuse que celle d'attendre qu'ils coulissent à fond, de manière que je fus seul à prendre ce parti qui fut funeste à quelques gardes-marine et à quantité de matelots qui voulurent me suivre. Plus de vingt se noyèrent, quatre seulement purent parvenir d'aller jusqu'à moi. Ce ne fut pas le seul danger que je courus, car avant d'arriver à l'Arc en Ciel les coups de mer pensèrent abîmer vingt fois le canot qui n'arriva à bord qu'entre deux eaux. Je fus obligé avec quelques matelots de nous serrer, faisant le dos de tortue pour rompre les coups de mer.

Je vis encore ce pauvre navire depuis une heure jusqu'à la nuit coulant insensiblement à fond avec le mortel déplaisir de ne lui pouvoir donner aucune aide. Apparemment il périt à l'entrée de la nuit, n'ayant point répondu aux signaux qui lui étaient faits de l'Arc en Ciel. Il ne parut plus le lendemain".

1681

« **Prince** » petit trois-mâts de Dieppe venant du Portugal pour aller à Rouen, le 11 novembre, il perd son gouvernail dans la tempête et va à la côte, il est pillé et délesté de sa cargaison d'oranges qui donna le nom au port actuel « port Orange »; il fit naufrage sur les « Birvideaux ».

«J'ai inhumé en terre bénite les corps de trois catholiques qui se nomment selon la

déclaration du pilote, le premier Gauthier, le deuxième Augustin, le troisième Nicolas du Havre»; le Toullec, vicaire de Quiberon.

- 1686 Un navire chargé de morues fit naufrage à Quiberon.
- 1688 « **Père de famille** » navire de 130 tonneaux, appartenant à M. Hubac de Brest, revenait des îles françaises d'Amérique avec une cargaison constituée de cacao, indigo et des dépêches de Blénac du Maitz ainsi que des présents
Il fit naufrage à la côte de Quiberon le 21 janvier et fut entièrement perdu.
- 1691 « **Licorne** » vaisseau de Saint Malo de 200 tonneaux, 18 canons, 34 hommes capitaine Duprés Fontaine, revenait de Québec chargé de 22 000 morues, lorsqu'il coula près de Belle-Ile, sur les rochers de Locmaria, l'équipage se sauva dans la chaloupe et fut recueilli par « l'Amitié ».
- 1705 « **Saint Etienne** » de Bayonne capitaine Martin Couthiau, allant de Marseille à Ostende, il fit naufrage le 27 Janvier, par une épaisse brume sur les rochers de la paroisse de Locmaria à Belle-Ile.
- 1706 « **N.D de Bonne Garde** » navire de 140 tonneaux, 14 canons, capitaine P Mazare revenait de la Martinique, lorsqu'il fut brisé et coula le 17 Novembre près de l'île d'Houat sans avoir rien sauvé des effets.
« *Le Capitaine se noya avec la plus grande partie de l'équipage, qui était de 180 hommes, du nombre duquel il n'y eut que le Sieur Chatelier, passager, le deuxième capitaine, le deuxième pilote, le maître des matelots, de sauvés, qui se jetèrent à la nage et sur les débris du vaisseau, et, dans cet état, arrivèrent à terre* ».
- 1710 « **Ribault** » navire de Nantes de 55 tonneaux, à destination de la Martinique, coule sur le plateau de l'Artimon par faute du pilote.
- 1720 « **Deux Demoiselles Jeanne** » flûte d'Amsterdam, coula le 02 Janvier entre Groix et Moélan, le capitaine S Tuis déclara qu'il avait reçu des secours empressés des paroissiens de Moélan dirigé par le capitaine de la paroisse M. De La Vallé de Kerjégu.
- 1721 « **Bon Père** » barque fait côte à Pénerf, il voyageait de l'île Bouin à Pénerf, il transportait sept cents et demi de tuffeaux blancs de la Mormonière.
- 1729 « **Amitié** » navire de Nantes capitaine Ricard revenait des îles Françaises d'Amérique lorsqu'une tempête le jeta sur les rochers près de Quiberon, la cargaison estimée à 980000 livres tournois et composé de café, bois précieux, coton, paquets pour la cour fut perdue.
- 1729 « **Androméda** » navire négrier de Nantes, fut perdu le 06 Décembre à la suite d'une tempête en baie de Quiberon.
- 1730 « **Charles Marie** » navire Hollandais, de Arlingue, fait naufrage le 28 Octobre à la suite d'un abordage, à Belle-Ile.
- 1733 « **Aigle d'Or** » Brick de Dieppe, de 60 tonneaux, sombre au cours d'une tempête, il fut brisé à la côte devant Bornor, Bangor à Belle-Ile.
- 1735 Un navire Hollandais fit naufrage à Hoëdic.
- 1735 « **Chile** » navire négrier de Vannes, fait naufrage dans le golfe du Morbihan le 20 Novembre à la suite d'une erreur de navigation sur la pointe de l'île Longue
- 1740 « **Jupiter** » venant des îles d'Amérique, chargé de bois, coton, café, cacao, se perdit le 26 Juillet à ½ lieue d'Arzon près de l'embouchure de la rivière du Morbihan.
- 1740 « **Atlas** » navire de Bordeaux de 300 tonneaux, 16 canons revenait de Saint Domingue, il se perdit au sud Est du Petit Mont, près de l'embouchure de la rivière du Morbihan.
Il y eut quelques noyés, on sauva 6 affûts de canons et 5 canons.
- 1740 « **Audacieux** » trois mâts de Bordeaux fait naufrage dans la baie de Kerjouano le 29

Septembre environ de Quiberon.

1741 « **Prophète** » barque de 16 tonneaux, fit naufrage le 11 Mars à la côte de Cajou, près du village de Kerohen dit Grand Village, l'argent du coffre fut perdu.

1744 « **Trois Amis** » navire Anglais, capitaine Le Joubioux, fit naufrage à l'île aux Moines.

1746 « **Solebay** » ex-vaisseau Anglais, fit naufrage près des Birdiveaux, des pêcheurs de Sauzon trouvèrent en mer au large de la Pointe des Poulains à Belle Isle, une figure de proue à la tête de lion.

1746 « **Ardent** » : voir : <http://www.wreck.fr/ardent.htm>

Frégate française de 60 canons, commandé par le capitaine de Sainte Colombe, à son retour des Amériques, elle est prise en chasse par deux frégates anglaises; à la suite d'un combat, elle s'échoue le 12 Octobre 1746; elle sera incendiée par les Anglais.

Elle repose par 6 à 7 mètres de fond, on peut apercevoir douze canons couchés, sur le site de l'épave.

Cette frégate, coulait il y a 250 ans à l'entrée du port de Quiberon, naufragé dans le chenal d'accès à Port Maria; la frégate Française, coulée par les anglais au terme d'une sanglante campagne qui vit périr du scorbut la grande majorité de l'équipage; cette épave n'a jamais été fouillée, et encore moins renflouée; la frégate mesurait une soixantaine de mètres de long et transportait près de 300 hommes, elle appartenait à l'escadre du Duc d'Herville, largement décimée lors de la campagne d'Amérique puisque 8000 hommes ont péri à l'époque.

En 2002, suite à la découverte de morceaux de bois mis au jour lors du dragage du chenal d'accès au port de Quiberon, le [DRASSM](#) décida de faire effectuer une expertise du site. Du 28 juillet au 9 août 2002, une équipe de plongeurs a effectué une fouille sur l'épave. Durant ce chantier, 16 canons et un grand nombre de structures en bois ont été mis au jour. Voir : <http://archeo.douar.mor.free.fr/ardent.htm>

1746 **Extrait du livre intitulé: « l'Or du Prince de Conty » (voir : <http://www.wreck.fr/conty.htm>)**

Le 3 Décembre 1746, par un fort vent d'Ouest et une épaisse brume le « Prince de Conty », bâtiment de 600 tonneaux construit en 1743 par l'architecte Cambry fils, vaisseau de la compagnie des Indes Françaises, se perdit à la côte sud ouest de Belle Isle, comme l'annonce Ravenel commandant au Port Louis dans une lettre adressée au secrétaire d'état de la marine aux colonies.

« Je me hâte monsieur de vous faire part d'une nouvelle que je reçois à 8 heures du soir, nos vaisseaux de Chine sont mouillés sous Belle Isle depuis le trois de ce mois et le « Prince de Conty » qui faisait le 3^e vaisseau du même a péri malheureusement corps et biens sur la pointe Sud Ouest de cette isle, il ne s'est sauvé que 45 hommes dont trois officiers, le pauvre Boisanger encore incommodé de sa blessure n'a point échappé à la fureur de la mer ainsi que 160 hommes qui ont eu le même sort que lui.

J'en suis dans une désolation affreuse, cependant je songe à sauver tout ce que l'on pourra de ce malheureux vaisseau ».

D'après le rôle d'équipage, le « Prince de Conty » jaugeait 600 tonneaux et portait 38 canons

Il fut construit par Cambry et sculpté par Geoffroy, après avoir été lancé en Février 1743 il partit le 2 Avril 1745 pour la Chine, de conserve avec le « Philibert » capitaine du Colombier Jolif, c'était son premier voyage, Charles Beart de Boissanger en était le capitaine à la solde de 200 Livre tournois, il fut blessé au cours d'un combat contre deux corsaires à l'île de Fernando de Noronha au Brésil.

Le 10 Décembre 1746 le sieur Guillois constructeur des édifices de la Compagnie des Indes fut envoyé par de Godeheu le directeur pour desservir un mémoire sur l'état des lieux et les possibilités de récupérer la cargaison précieuse constituée de lingots d'or.

Quant à l'or décrit par Guillois, s'il fut resté en caisse, il y eut plus d'espérance de le recouvrer, mais par précaution et à cause des risques de la guerre, feu M. de Boissanger l'avait fait mettre en ceinture afin qu'en cas de prise les officiers, que l'usage veut qu'il ne soit pas fouillés, l'eussent pu sauver autour d'eux.

La tâche était difficile, aussi la compagnie n'hésita pas à utiliser les services des trois seuls officiers sauvés du naufrage ; le porteur d'ordre de M. le comte de Saint Germain, le gouverneur de la citadelle de Belle Isle publia dans les quatre paroisses de l'île des affiches

incitant les habitants à rechercher les effets du « Prince de Conty » ; Ker Marquer le receveur des domaines se chargea de rassembler les paysans de la côte pour le sauvetage des débris, et les femmes pour le lavage et le séchage des soieries, du thé, du café et du cacao ; des fours furent mis en place pour cette occasion.

Pierre Paludier fut nommé contremaître et fit office avec les sieurs Bernard et le Tallec de gardien de confiance ; une chaloupe armée fut envoyée sur les lieux pour y draguer, un magasin destiné à entreposer les marchandises repêchées fut loué à Bornor, le village le plus proche, ainsi que plusieurs charrois.

Un détail intéressant, la compagnie loua les services d'un plongeur nommé la Mer, pendant trois jours et ce, pour la modique somme de 9 livres, mais le peu de succès obtenu incita la compagnie à construire une cloche à plongeurs ; sur le site, étant exposé à la houle d'Ouest, il fut impossible de suspendre la cloche entre deux chaloupes sans risquer de la faire chavirer, aussi la compagnie suspendit la cloche sur un câble tendu entre deux trépieds implantés dans la roche de chaque côté de la crique, des trous de section carrée sont encore visibles et les archives du port de Lorient font mention de l'emploi de tailleurs de pierres, mais aucun plan de cette cloche dans laquelle M. Lerhume pris place ne subsiste.

Il était muni de deux paires de tenailles crochues, d'un petit râteau, de deux crocs à deux branches, de trois petits crocs simples, de deux paires de cisailles pour couper le goémon, de deux petits palans et d'une petite clochette.

Ravenel n'était pas très optimiste quant à l'efficacité de cette machine puisqu'il écrivait dans une lettre adressée à M le Comte de Maurepas:

« Le vaisseau le « Prince de Conty » appartenant à l'ancienne Compagnie des Indes, venant de Chine richement chargé, se trouva affalé sur cette côte à la fin de l'année 1746 par une brume des plus épaisse et eut le malheur de périr à Port Loscat, quelques secours que les habitants, garde-côtes, s'efforçèrent de lui donner, il ne fut possible de sauver que la moitié de l'équipage environ, le capitaine y périt et l'on ne put rien sauver de la cargaison ; comme ce vaisseau avoit beaucoup d'or en lingots, l'on travailla fort longtemps pour le retrouver, on y avoit ébâty une cloche à plongée et pratiqué plusieurs sentiers dans les rochers pour descendre à ceux qui sont au bas de la côte, et enfin, après bien des travaux faits pendant deux campagnes et avoir mis en oeuvre l'industrie dont étoit capable l'ingénieur de la marine attaché au Port de Lorient qui avoit été envoyé « exprès à Belle Isle pour ces opérations, l'on ne put trouver l'or... »

Il est pourtant raisonnable de penser que la majeure partie de la cargaison précieuse fut repêchée, il suffit pour cela de rappeler un passage du mémoire du Sieur Guillois l'architecte de la Compagnie des Indes :

« Je ne dois pas laisser ignorer à cette occasion ce qui est arrivé à M. Sanguinet : un jeune homme de 12 ans est venu lui déposer le deuxième jour après le naufrage, estant à travailler à monter des débris, il avoit trouvé en bas une ceinture large de quatre doigts extrêmement pesante que quatre ou cinq journaliers occupés au même ouvrage luy avoient arraché en présence d'un commis des fermes nommé le Gof... »

Les restes du « Prince de Conty » reposent au pied de la falaise, par dix à quinze mètres de fond, l'action quotidienne de la houle et celle plus terrible mais ponctuelle des tempêtes, a sans doute très vite disloqué l'épave, puis disséminé sa cargaison il n'est aujourd'hui resté de l'infortuné navire sous sa couche de galets qu'un amas dur concrétionné de quelques dizaines de mètres carrés; dans la composition de ce dernier, on relève pêle-mêle des débris de porcelaines, des pièces d'accastillages, des vestiges métalliques plus ou moins informes, des sables et des pierres de la falaise, ainsi qu'un ensemble hétéroclite d'objets qui sont rattaché à des naufrages plus récents.

La cargaison du « Prince de Conty » était donc pour partie constituée par un chargement de porcelaine, leur importation en Europe avait pris un grand essor avec le règne de Kangxi (1662-1722) et la restauration en 1680 des ateliers de Jigdezhen; l'année 1740 correspond à une apogée de la courbe, deux millions de pièces furent ainsi déchargées sur les quais de Lorient au cours de la décennie 1740-1749, soit plus de 20% des porcelaines importées par la compagnie de Indes au cours de toute son histoire.

Une autre partie de la cargaison devait être du thé, des vestiges de caisses enfermant ce produit ont été découvertes, noyés dans les concrétions, quelques lingots d'or ont aussi été trouvés, témoins sans doute d'un trafic fréquent à bord des bateaux de la Compagnie des Indes qui venait du fait que le rapport or argent était en Chine différent de ce que qu'il était en Europe, le métal blanc était envoyé à Canton pour y être échangé contre du métal jaune.

L'épave fut localisé en 1976 par Patrick Lizé, les fouilles conduites en 1985 ont mis en lumière dans cette cargaison la présence de thé transporté en caisses doublées de plomb, du

bois rouge utilisé comme produits tinctorial, de petits lingots d'or et d'un fret de porcelaine de Chine du début du règne de l'empereur Qianlong (1736-1795).

Pour tout savoir sur la Compagnie des Indes :

<http://enguerrand.gourong.free.fr/oceanindien/p01oceanindien.htm>

- 1747 « **Légère** » vaisseau de la Compagnie des Indes française, parti pour les Indes avec l'escadre de M. de Saint George, coula au large de Belle-Ile le 30 mars, 17 naufragés furent recueillis par le « **Fulvie** », capitaine Gautier de la Palissade.
Concernant ce naufrage, voici un extrait du livre : « Biographie universelle, ancienne et moderne », publié en 1847 :

Vers la fin de 1746, le roi ayant accordé à la compagnie trois vaisseaux de guerre pour escorter ceux qu'elle armait et pour soutenir ses établissements dans l'Inde, Maurepas lui en donna le commandement en chef avec la commission de capitaine de vaisseau pour la campagne. Ces vaisseaux étaient l'*Invincible*, de 74 canons, le *Lys*, de 64, et le *Jason*, de 50. Son armement terminé, non sans peine, il appareilla, le 27 mars 1747, de la rade de Graix, bien qu'à sa connaissance cinq vaisseaux de guerre anglais croisassent entre Penmarch et l'île de Sein. Nonobstant toutes les précautions qu'il avait prises depuis la veille pour les éviter, la première chose qu'il aperçut au jour, ce fut ces cinq vaisseaux au vent et venant droit à lui. Ayant promptement rallié son convoi, il serra le vent un moment vers l'ennemi, et mit en panne pour l'attendre, sur une ligne formée par les trois vaisseaux de guerre et les vaisseaux de la compagnie dans leurs intervalles. Les Anglais, déconcertés par les manœuvres

de Saint-Georges, arrivèrent sur-le-champ vent arrière, non pour l'attaquer, comme il s'y attendait, mais pour prendre à toutes voiles, dans l'autre bord, la route de l'Angleterre. Délivré de ce premier péril, Saint-Georges n'était pourtant pas hors de tout danger. Un jour de vent favorable lui était nécessaire pour s'y soustraire entièrement; mais assailli dès le lendemain par une tempête, qui dura jusqu'au 9 avril, il perdit la frégate la *Légère*, qui fut engloutie. Bravant tous les dangers, il se jeta, de sa personne, dans un canot et parvint à recueillir ceux des matelots de la *Légère* qui tentaient de se soustraire à ce désastre, soit en nageant, soit en se soutenant sur des débris. Malgré tous ses efforts, de 120 hommes qui composaient l'équipage de la *Légère*, il ne réussit à en sauver que treize, dont deux succombèrent en arrivant à son bord. C'était le 29 mars.

- 1749 « **Polichinelle** » brigantin, capitaine Darache de Bayonne revenait de la Martinique lorsqu'il fit naufrage en avril près de Belle Isle « duquel naufrage, il ne s'est sauvé que deux personnes »
- 1753 « **Néron** » capitaine G Latouche, navire de 250 tonneaux, 27 hommes, 8 canons, revenait de Guinée et de Saint Domingue avec 8500 livres en or et argent, lorsqu'il fit naufrage en décembre à Belle Isle.
- 1753 « **Prothé** » se perdit entièrement le 20 novembre à Hoëdic.
- 1755 « **Juste** » capitaine Leconte de la Rochelle, fit naufrage le 23 octobre sur la Barre de la Rivière d'Étel
- 1756 « **Concorde** » frégate, capitaine de Mezedern destinée pour Bordeaux, avec la «**Pomone** » lorsqu'elle fit naufrage dans la rivière du Morbihan le 27 septembre l'artillerie fut sauvée.
- 1759 C'est en Face du Croisic, le 20 novembre qu'eut lieu la désastreuse bataille des Cardinaux ou la marine française commandé par l'amiral Hubert de Brienne, comte de Conflans fit si triste figure.

En 1759 la France était en guerre contre l'Angleterre, l'escadre de Monsieur de Conflans (21 vaisseaux, 5 frégates) appareilla de Brest, à destination du Morbihan, avec pour mission de rallier une centaine de transports de troupe et de les escorter jusqu'en Écosse.

Dans le sud de Belle Isle on signale des voiles ennemies, celles des 23 vaisseaux et des 10 frégates de l'amiral Wake; malgré le mauvais temps, le combat s'engagea, mais la lutte fut inégale, un bon nombre de navire français durent se réfugier à Rochefort ou dans la Vilaine tandis que le vaisseau le « Juste » criblé de coup fit naufrage au large de la pointe de Chemoulin; à bord du « Formidable », M. de Saint André du Verger, chef d'escadre, eut la tête emportée par un boulet, le capitaine en second du vaisseau fut coupé en deux par un boulet au milieu du corps, il y eut plus de trois cents morts à bord de ce vaisseau qui fut pris par les Anglais.

Sérieusement avarié le « Soleil Royal » de 2.500 tonneaux 120 canons dont 36 en bronze et le « Héros » furent échoués sur décision du maréchal de Conflans « le plus près possible du port du Croisic » afin qu'il ne tombe pas au mains de l'ennemi, le lendemain le temps s'améliorant trois vaisseaux anglais s'approchèrent du Croisic, ce qui conduisit Conflans à saborder et incendier son bâtiment, pendant trois jours le port fut bombardé et deux canons du gaillard d'arrière du « Soleil Royal » passèrent aux mains des Anglais, cependant les Croisicais parvinrent à récupérer pour le compte de la marine royale la plus grande partie du matériel abandonné sur les vaisseaux, en particulier l'artillerie qui en ces temps faisait défaut dans les ports bretons.

Batailles des Cardinaux; elle fut nommée ainsi car elle eut lieu non loin des récifs que les cartes marines nomment les Cardinaux; mit au prise l'escadre de Wake et celle de Conflans au Sud Est de la rade de Quiberon; la «Thésée», magnifique vaisseau de 74 tonneaux que commandait le capitaine de vaisseau de Kersaint, fut engloutie au moment où celui-ci fit ouvrir les sabords, entraînant dans la mort 530 personnes sur 550.

Extrait du livre : « 25 siècles de guerre sur mer »

« Le combat s'engagea vers 14 heures 30 par le travers des Cardinaux, avec la division du Vergerdans, les rangs de laquelle le vent et la mer qui n'avaient cessé de forcer ont fort augmenté le désordre; successivement les Anglais vont accabler cette arrière garde sous le nombre puis remonter la ligne de l'escadre française dans un pêle-mêle général.

Attaqué en premier, «le Magnifique» se défend pendant une heure contre trois vaisseaux anglais, puis un quatrième lui passe sous le vent, il veut alors ouvrir les sabords de sa batterie basse pour riposter mais l'eau embarque si dangereusement qu'il doit en hâte laisser arriver et s'écarter ainsi de l'action, le « Héros » qui venait à son secours, s'est trouvé environné de tous côtés, il a perdu son mât d'artimon qui s'effondre sur l'anglais qui l'avait abordé, ce n'est bientôt plus qu'une épave.

Il amène après deux heures d'une lutte acharnée, mais quatre camarades interviennent au moment où il allait être amariné, il mouille là où il se trouve à la tombée de la nuit, le « Formidable » n'a pas eu la même chance, chef de l'arrière garde, il s'est laissé culer pour soutenir les siens, il va bientôt se trouver seul et succombera sous le nombre, à 17 heures la « Résolution » s'en empare.

Mais voici plus grave encore, le désastre que le «Magnifique» avait évité de justesse cause la perte du «Superbe» qui chavire sous voiles avec tout son équipage pour avoir après une heure de combat ouvert ses sabords sous le vent afin de tirer du bord engagé...

Vers 15 heures 30 le «Soleil Royal» qui se dirigeait vers le fond de la baie, vire de bord et vient se placer bâbord amures au milieu de « *plusieurs de nos vaisseaux que la saute de vent avait amoncelés sans ordres* »: on devine la confusion qui se cache sous cet euphémisme...

Malheureusement cette manoeuvre imitée par la division d'avant garde a causé une nouvelle catastrophe; pour avoir, en virant de bord, conservé ouverts ses sabords de la batterie basse, le « Thésée » vient de chavirer à son tour; tout de même ce retournement à permis de freiner l'attaque des Anglais; plusieurs de nos vaisseaux parmi les plus puissants « Soleil Royal » « l'Orient » « Tonnant » « l'Intrépide » tiennent tête, la nuit tombe, le combat prend fin peu après 17 heures dans les parages de l'île Dumet.

Ainsi donc, la journée se terminait-elle sur la perte de trois vaisseaux, mais ce n'était qu'un commencement, car l'escadre était bien prise au piège dans cette nasse où son chef était venu délibérément s'enfermer, huit seulement de ses vaisseaux réussirent à en sortir, le « Tonnant », « l'Orient », le « Dauphin royal », « le Solitaire », le « Bizarre », le «Northumberland », le « Magnifique » et « l'Intrépide »; ils purent rallier la rade de l'île d'Aix.

Le « Soleil Royal » va s'échouer près du Croisic, où le commandant en chef donne

l'ordre de l'incendier le 22 dans la crainte d'une attaque anglaise.

Le « Héros » hors de combat, échoué et plein d'eau, fut incendié par les Anglais, le « Juste » sur lequel le capitaine de Allourne et le second avaient été tués, alla se perdre à l'entrée de la Loire sur le Plateau de Vers.

Sept autres enfin, les moins maltraités, allèrent avec les frégates chercher un abri dans l'embouchure de la Vilaine, le « Glorieux », le « Robuste » le « Dragon » « l'Éveille » le « Brillant » « l'Inflexible » et le « Sphinx »; ils ne devaient pas en ressortir avant des mois.

Les Anglais se replièrent dans le Morbihan; dans la nuit deux vaisseaux anglais chassèrent sur leurs ancres et s'écrasèrent sur les rochers du Banc du Four.

Les vaisseaux, neuf au total, donnèrent dans l'estuaire de la Vilaine en jetant leur canons pour pouvoir remonter le lit de la rivière, seulement six y parvinrent; les trois autres derniers firent côte entre le Croisic et saint Nazaire; le « Dragon » le « Brillant » sortirent le 6 janvier 1761 et arrivèrent à Brest le 10, « Age » le « Robuste » le « Glorieux » et le « Sphinx » restèrent immobiles jusqu'en 1762.

Abandonné par son escadre qu'il n'avait pas su conduire, Conflans fit échouer son vaisseau le « Soleil Royal » de 2500 tonneaux, 120 canons, dont 36 en bronze, sur les sable du Croisic, le « Héros » le suivit et fut brûlé par les Anglais qui perdirent dans le combat « Lessec » de 64 canons et la « Resolution » de 74 canons, sur le Banc du Four et auxquels ils mirent le feu; « l'Inflexible », vaisseau français, fut jeté à la côte et ne put être relevé.

- 1759** « **Eclair** » corvette du roi commandé par M. de Torbiant, fit naufrage sur les roches de Houat le 10 mai; elle est coulée bas fort près de terre; on n'a presque rien tiré, seulement quelques cordages et menues mâtures, l'équipage fut sauvé, un conseil de guerre réuni à Brest jugea le pilote.
- 1760** « **Concorde** » de Cerdam, fit naufrage à la côte de saint Jude.
- 1760** Un vaisseau anglais de l'escadre de l'amiral Keypel, fit naufrage le 8 avril sur les roches de sainte Foy à Belle Isle.
- 1763** « **Marie Joseph** » barque de Noirmoutier fit naufrage près de Kerhostin.
- 1764** « **Sainte Hélène** » fit naufrage à saint Gildas de Rhuys
- 1765** « **Mentor** » et « **Duchesse d'Aiguillon** »

Double naufrage à la côte de Plouharnel (8 et 9 janvier 1765); le 8 janvier, le vent soufflait en tempête sur les côtes méridionales de la Bretagne; dès sa première inspection du matin, malgré la visibilité mauvaise, le syndic des classes de Plouharnel Joseph Rohu devinait sur la mer entre les îles de Tevieg et Rouelan , deux navires en difficulté poussés par les rafales, cernés par les brisants, aveuglés par le brouillard, ils durent se mettre à l'ancre; une petite accalmie leur donna un moment de répit et ils se crurent sauvés.

Ils avaient encore cinq brasses d'eau sous la quille, vers midi les vents retombèrent au Sud-Suroît et la mer grossit de nouveau, les deux bateaux sautaient furieusement sur leur ancres; toute l'après-midi, ils tinrent bon mais, vers six heures du soir, à bord du plus puissant d'entre eux, le gros câble se rompit et les autres ne tardèrent pas à céder à leur tour, le capitaine fit tirer le canon d'alarme mais la mer était déchaînée et les riverains accourus ne pouvaient qu'assister impuissants au drame, le navire était irrémédiablement perdu.

Qu'en serait-il des hommes emportés par les vagues, il ne tarda pas à talonner et pour l'alléger, il fallut jeter à la mer les madriers de bois de campêche qui faisaient une grosse part de sa cargaison, il parvint ainsi à s'approcher du rivage.

Il s'échoua cap au large à l'arrière il n'y avait guère plus de six pieds d'eau et des matelots se jetèrent résolument à la mer pour tenter d'atteindre le rivage, ils portaient un filin grâce auquel tout l'équipage réussit à évacuer l'épave et à gagner la terre ferme, le navire s'appelait le « Mentor ».

La population s'empressa autour des naufragés pour les reconforter, les officiers furent reçu au presbytère par le recteur Sylvestre Quémard, tandis que les hommes étaient hébergés dans diverses maisons du bourg, notamment à l'auberge tenus par Gilles Daniel; il appartenait à l'armateur Guillaume Grou, un des principaux négriers du port de Nantes, c'était un bâtiment d'environ 200 tonneaux à un pont et un gaillard, il calait à vide 8 ½ pieds et 13 en charge, il était percé pour dix canons mais n'en portait que sept.

Le 7 juin 1763 il avait appareillé de Paimboeuf avec un équipage de 39 hommes comprenant 9 officier majors 4 officiers mariniers 3 autre officiers 9 matelots 9 novices et 4

mousses, la plupart de la région nantaise, le capitaine se nommait Jacques Bigot, lui-même de Nantes; il devait conduire le navire successivement aux côtes d'Afrique pour acheter des nègres, puis aux Antilles où il les revendrait comme esclaves et d'où il rentrerait avec une cargaison de produits exotiques; c'est ce commerce triangulaire qui faisait au XVIII^e siècle la prospérité de Nantes et des autres ports de l'Atlantique.

Au départ le « Mentor » emportait, outre de l'avitaillement en vivres et en eau, des marchandises « permises » armes, étoffes, quincaillerie, destiné à être troquées contre des nègres; ayant touché les côtes de Guinée au début de septembre, le capitaine Bigot négocia en échange de sa pacotille l'achat de 455 esclaves, hommes et femmes de tout âge.

Le 19 mars 1764 il remettait à la voile pour saint Domingue; selon ses déclarations, au terme du voyage; il se trouva dérouter par les vents et les courants et contraint de relâcher à la Havane le 19 juin, douce contrainte car à saint Domingue le marché se faisait par simple troc tandis qu'à Cuba on était payé en bonne monnaie sonnante; dès qu'il en eut obtenu permission, le capitaine s'empressa de vendre sa cargaison de « bois d'ébène »; depuis leur embarquement 126 noirs avait péri, tous les survivants furent mis sur le marché.

L'opération terminée, le « Mentor » n'éprouva aucune difficulté à rallier saint Domingue lesté seulement des ses pièces d'eau et de Douros espagnols, le 29 septembre il jetait l'ancre à Cap français.

Après avoir chargé 168 livres de bois de campêche, 30 futailles de sucres, 89 futailles de café, 2 ballotins de coton, 4 futailles d'indigo, Bigot appareilla pour la France le 20 novembre; il emportait en outre tant pour le compte du navire que pour lui-même et divers particuliers, quelques 30 000 piastres, un véritable trésor renfermé dans des sacs soigneusement cachetés et placés dans des caisses en bois; le « Mentor » touchait au port quand il fut saisi par la tempête et déporté par elle jusqu'au-delà de la presqu'île de Quiberon.

Ils se trouvaient de compagnie avec un autre navire nantais: « la Duchesse d'Aiguillon »; celui ci appartenait à l'armateur Potel et avait pour commandant le capitaine Jean Rogatien Mouraud, il revenait de saint Domingue et avait embarqué au Cayes de Saint Louis une cargaison de sucre, de café, d'indigo, de coton et quelques pièces de bois rouge.

Plus léger que le « Mentor » il résista plus longtemps à la tempête avant d'être lui-même au cours de la nuit jeté à la côte; l'équipage réussit également à se sauver de sorte que ce double naufrage, par une chance extraordinaire, n'avait pas fait de victime.

Le sauvetage des épaves :

Le lendemain la grande côte de Plouharnel offrait un lamentable spectacle de deux navires échoués et leur épaves dispersées partout sur le rivage; le « Mentor » se trouvait à environ une lieue du Fort de Penthièvre, donc à la naissance de la presqu'île de Quiberon, non loin du bourg de Plouharnel; dans la nuit, il s'était brisé en deux, la « duchesse d'Aiguillon » était couchée sur le flanc tribord une demi lieue plus loin; le navire conservait sa mâture, mais ses cales était remplie d'eau et de sable.

Toute une population était accourue sur les lieux de la catastrophe et s'empressait à haler sur la grève les débris que l'on pouvait arracher à la mer; dans cette confusion, la tentation était grande de s'approprier quelques épaves et le premier souci des autorités fut de parer au pillage!

Les mesure de sauvegarde: aussitôt après le naufrage de son navire, le capitaine Bigot avait pris contact avec Rohu, le syndic avait désigné douze fusiliers pour monter la garde devant l'épave du « Mentor »; dans l'impossibilité où il se trouvait de s'occuper à la fois des deux bateaux, Rohu chargea Louis Guegan, Pierre Loreal et Jean Tanguy de surveiller la « Duchesse d'Aiguillon »; sans plus tarder il rédigea son rapport et le fit parvenir par exprès à l'amirauté de Vannes.

Le lendemain, le capitaine Bigot avec ses hommes visita ce qui restait de son navire et ils purent sauver divers effets et cinq sacs de Piastres qui furent transportés au presbytère, mais il lui fallut accomplir diverses formalités, et tout d'abord aviser son armateur et solliciter ses ordres; le 10 Janvier il confia la direction des opérations de sauvetage à son second, et, en compagnie du capitaine Mouraud, il se rendit à la Trinité pour faire au greffier de l'Amirauté un rapport circonstancié du naufrage; le 15 Janvier les officiers du « Mentor » venaient à leur tour confirmer les dires de leur capitaine.

Dès que M. de Lespinay, lieutenant de l'amirauté de Vannes, eut pris connaissance du message de Rohu, il dépêcha sur les lieux deux commissaires, son greffier Jean le Gigabel, et en l'absence de l'huissier du siège, celui du présidial Jacques Fournier; les deux hommes partirent à cheval le 9 Janvier vers les deux heures de l'après-midi, le soir ils s'arrêtèrent à Auray, dès 7 heures le lendemain ils étaient de nouveau à cheval et arrivèrent vers 11 heures à la falaise de Quiberon .

Ils visitèrent immédiatement le «Mentor », virent le capitaine en second et confirmèrent les dispositions prises par le syndic, ils gagnèrent ensuite à une demi lieue plus loin l'épave de la « Duchesse d'Aiguillon »;à bord, l'entrepont était tout embarrassé de cordages, de canons, de pièces de bois, la cale bondée de futailles éventrées, la marée interrompit leur inspection et ils se rendirent alors à Plouharnel mais ne purent joindre les deux capitaines qui n'étaient pas encore revenus de la Trinité; l'entrevue eu lieu le lendemain, Bigot et Mouraud déclarèrent tous deux ne faire abandon ni des navires ni des cargaisons, mais au contraire vouloir sauver tout ce qui pouvait être sauvé au bénéfice de leurs armateurs respectifs ou des commettants et assureurs dont ils attendaient les ordres; ils demandaient aux deux commissaires de les aider dans cette tâche, ainsi, le Digabel et Fournier furent appelés à contrôler toutes les opérations de sauvetage dont le détail nous est connu par leur journal.

A la nouvelle du naufrage, les brigades des fermes de Sainte Barbe et de Quiberon elles aussi, était accourues sur les lieux avec à leur tête le sieur de Boisgirard capitaine général; elles avaient pour rôle de sauvegarder les droits du fisc et d'empêcher les malversations; des perquisitions furent faites dans les maisons de Plouharnel, Erdeven, Quiberon qui permirent de récupérer des hardes et des pièces de bois estimant que ce qui restait à sauver n'intéressait guère les cinq grosses fermes, le sieur de Boisgirard se retira avec ses commis le 15 Janvier, il laissait au brigades locales le soin d'assurer le service.

Les opérations de sauvetage entreprises dès le lendemain du naufrage seront poursuivies sans désespérer avec les effectifs plus ou moins nombreux selon les besoins jusqu'à la fin du mois; elles s'avèrent très difficiles car le mauvais temps et la marée gênaient constamment les travaux; la surveillance était assurée par les fusiliers qui demeuraient en permanence sur la dune à l'abri d'une tente dressée face aux épaves; Rohu d'un côté, et Loréal de l'autre, tenaient le rôle des travailleurs; les charrois, du moins les premiers jours se faisaient sans billet de voiture, mais sous escorte des commis des fermes, et les objets récupérés étaient entreposés, ceux du « Mentor » au presbytère et à la chapelle Notre Dame des Fleurs, ceux de la « Duchesse d'Aiguillon » chez le syndic Durif, le receveur des devoirs et à la chapelle Sainte Barbe.

La partie la plus facilement récupérable des cargaisons était le bois de campêche recueilli tout au long du rivage ou arraché au flanc des navires, les madriers étaient transportés au bourg de Plouharnel; on en recueillit la valeur de 89 charretées du pays, les autres marchandises étaient à peu près perdues à l'exception de quelques ballotins de coton, on sauva bien des barriques de café et d'indigo mais les fûts avariés avait pris l'eau de mer; le commissaire le Digabel note, à la date du 29 Janvier, qu'il avait prélevé du café et l'avait fait laver à l'eau douce, mais en séchant le grain était devenu si noir qu'il était impropre à la consommation, pour prévenir une utilisation susceptible de devenir dangereuse ou une fermentation capable de mettre le feu au magasin, il décida de défoncer les barriques et d'en verser le contenu dans la boue.

Du « Mentor » on tira encore quelques restes, de la pacotille embarquée, notamment six bassins de cuivre et trois barriques qui contenait des pièces d'étoffes curieusement dénommées : Guinéens, Nicanées, Chasselas, Tapesels, Anabas, mais qu'était devenue la partie la plus précieuse de la cargaison, le trésor des Piastres ! Le lendemain du naufrage, le capitaine Bigot avait retrouvé cinq sac de 1000 Piastres chacun, le samedi 12 janvier on en découvrit un sixième, diverse personnes avaient recueilli de-ci de-là des pièces d'argent, en tout 629 piastres, qui furent enfermées dans un septième sac, mais on était loin du compte puisque le navire emportait 30 000 Piastres.

De gros efforts furent faits pour tenter des les retrouver; on délimita soigneusement le lieu du naufrage et l'on sonda méticuleusement le sable à l'intérieur du périmètre; le 18 Janvier, il fut décidé de disloquer la carcasse du navire pour le cas ou elle recouvrerait les précieuses caisses; on chôma le dimanche 20 Janvier, mais le lendemain les opérations reprenaient avec une troupe de journaliers armés de pelles, de tranches et de râtaux; l'eau gênait considérablement les travaux, on utilisa des boeufs pour creuser des rigoles de drainages, l'ardeur des chercheurs les rendait ingénieux; le 29 Janvier, on essaya une machine en forme de drague traînée par des boeufs et des chevaux: peine perdue, à la grande déception du capitaine et des commissaires de l'amirauté, tous ces efforts demeurèrent vains, les Piastres étaient introuvables.

Sur les épaves même, on avait prélevé tous les matériaux utilisables; après son naufrage, la « Duchesse d'Aiguillon » conservait encore sa mâture à peu près intacte, cependant dans la nuit du 11 au 12 Janvier, le grand mât s'était rompu; il fallait faire diligence si l'on voulait sauver les autres; le 15 Janvier, on réussit à dégager le mât de beaupré mais quand on s'attaqua au mât de misaine, les amarres et poulies manquèrent; reprise le lendemain, la manoeuvre réussit; le 22, on vint à bout de la même façon du mât de beaupré du

« Mentor ».

Les ancres restées à la traîne des deux bateaux étaient plus difficiles à relever car on ne pouvait les atteindre qu'au grandes marées; le 22 Janvier, on parvint à remonter celle qui avait été mouillée à l'avant de la « Duchesse d'Aiguillon », et, le 26, des marins de Quiberon mirent à l'eau une chaloupe pour repêcher les deux autres.

Les éléments de moindre valeur, planches et fûts brisés, bouts de cordages, fragments de mâture ou pièces de gréement, étaient entassés sur la dune, à proximité des tentes et laissés à la surveillance des gardiens; tout le reste était entreposé dans les magasins où voisinaient des voiles, des poulies, des cordages, toutes sortes d'outils et les ustensiles les plus divers, des marmites et les grosses tonnes à eau, des menottes d'esclaves et la cloche du bord; plusieurs canons avaient été enlevés des épaves ou extraits du sable où ils s'étaient enfoncés.

La liquidation des objets sauvés: Les objets sauvés du naufrage furent méticuleusement répertoriés par les commissaires de l'amirauté qui signèrent le 26 Janvier l'inventaire de la « Duchesse d'Aiguillon », et le 1^o Février celui du « Mentor »; ils restaient sous séquestre pour garantir l'indemnité de justice et les frais de sauvetage, cependant une mallette fermée à clef qui contenait un peu de linge et des livres et un petit sac de piastres fut reconnu par tous comme appartenant en propre au chirurgien major Girard; le recteur écrivit personnellement au lieutenant de l'amirauté, et, grâce à cette intervention, le praticien put rentrer en possession de son bien dès le 14 Janvier.

Il appartient aux armateurs de requérir la main levée des objets sous séquestre, avec l'approbation de tous les intéressés; Guillaume Grou chargea de cette démarche le négociant Vannetais, Ignace des Ruisseaux, celui-ci muni des procurations requises se porta caution et obtint le 28 Janvier main levée pour les épaves du « Mentor »; l'armateur de la « Duchesses d'Aiguillon » demanda ce même service au sieur Benoît de la Mothe, directeur des fermes de la province de Vannes.

Dans les instructions données à leurs capitaines, les armateurs Nantais leur prescrivait de prendre conseil auprès de personnes avisées afin de tirer le meilleur parti des débris du naufrage; les pièces encore utilisables, mâts, voiles, agrès, ancre, canons, marchandises en état, devaient être réexpédiées sur Nantes; c'est ainsi que Bigot fit charger sur plusieurs bâtiments divers effets du naufrage; de son côté, le capitaine Mouraud s'employa à trouver un chasse-marée qui sera frété pour le voyage, tout ce qui ne valait pas le transport devait être vendu sur place; la vente des objets du « Mentor » fut encore confiée à Jean le Digabel, elle se fit sur la grève de Quiberon le lundi 4 Février en présence du capitaine Bigot et du sieur Antoine Josse, employé des fermes du roi; elle avait été précédée de bannies faites à son de tambour dans la ville d'Auray, et la veille, à la sortie des offices, dans les paroisses de Carnac, Erdeven, Plouharnel; l'huissier Jacques Fournier était chargé de la criée, le principal acquéreur fut le sieur Durif qui se fit adjudger plusieurs lot de bois et ce qui restait de la carcasse du navire, le recteur acheta un tas de planche rompues et des bouteilles et flacons la plupart avariés, le syndic Rohu obtint pour quarante livres le canot, les autres enchérisseurs furent moins heureux, sauf le sieur Mainguy qui se fit attribuer pour quarante livres diverses pièces de mâtures; le produit total de la vente se montait à 501 livres sur lesquelles le sieur Deruisseaux dut prélever 230 livres 6 sols pour les frais divers.

La vente de la « Duchesse d'Aiguillon » rapporta 1 065 livres; elle n'eut lieu que le 26 Février par le ministère de Louis Meyrac, commis juré au greffe de l'amirauté à la Trinité en Carnac, les bannies avaient été faites non seulement à Plouharnel et dans les paroisses avoisinantes, mais à Auray, à Port Louis et Lorient; on retrouve parmi les acquéreurs les sieurs Durif et Rohu; ce dernier, après 25 enchères successives, enleva la carcasse pour 900 livres qu'il paya comptant, Julien Plemmer de Kerhilio en Erdeven acheta 81 livres une grande partie de futaille brisée et autres débris de bois, l'amirauté retint 147 livres; la journée des commissaires à la surveillance et à la vente était comptée six livres; de son côté, le Syndic Rohu réclamait 20 livres six sols pour frais divers, bannies, chandelles, main de papier, vin servi aux exprès; M. Benoît de la Mothe encaissa le reliquat pour le compte de l'armateur Potel.

Les deux commissaires de l'amirauté étaient repartis pour Vannes depuis le 5 Février; au lendemain de la vente du « Mentor », ils avaient une dernière fois vérifié les inventaires; par surcroît de précautions, ils firent transporter à la chapelle Notre Dame des Fleurs le bois de campêche qui était demeuré dans la cour du presbytère, cela précisent-ils, pour qu'il ne soit point exposé à la pluie et ne perde point sa qualité; leur mission était terminée.

Le retour des naufragés :

Maintenant l'affaire du double naufrage de Plouharnel touchait à son terme; les hommes d'équipages n'avaient pas attendu pour rentrer chez eux la fin de toute formalité qui ne relevait

pas de leur compétences; au lendemain du naufrage ils avait collaboré au sauvetage, mais bientôt, les matelots du « Mentor » recevaient du syndic Rohu un passeport les autorisant à partir avec leurs hardes; ils n'était plus que quinze car l'expédition ne leur avait pas été moins funeste qu'aux noirs; six d'entre eux étaient morts au cours de la traversée et un autre s'était noyé; les rescapés se présentèrent aux bureaux de la marine à Vannes où le commissaire, après avoir enregistré leurs lettres de congé, leur remit à chacun pour leur conduite jusqu'à Nantes la somme de trois livres.

Après la vente des débris de son navire, le capitaine Jean Rogatien Mouraud ne tarda pas à regagner Nantes où son armateur « attendait le plaisir de l'embrasser »; le capitaine Bigot s'était montré moins pressé; il lui en coûtait de n'avoir pas retrouvé le trésor du « Mentor », cependant le 5 Mars, il se présentait devant Maître Croisier, greffier de l'amirauté de Vannes, et déposait entre ses mains, avec la relation circonstanciée de son naufrage, l'inventaire dressé par le Digabel et Fournier des objets récupérés; complétant sa première déclaration, il donnait le détail des sacs de piastres à lui confié et les noms de leur destinataires, ces précisions lui venant certainement de quelques-uns de ses papiers retrouvés à la côte; dans son premier rapport, il affirmait les avoir tous perdus, mais plus tard, on avait retrouvé son livre de copies de lettres, une copie inachevée de son journal de traite, et le journal de son précédent voyage à la côte de Guinée; tout le reste avait disparu, y compris un paquet dont il avait été chargé par M. l'intendant du Cap; après cette ultime démarche, le capitaine Bigot rejoignit Nantes où, le 18 Mars devant l'amirauté, il renouvela sous la foi du serment ses précédentes déclarations.

La mission de Van Alstein :

L'histoire du naufrage du « Mentor » n'était cependant pas encore close; pour sauvegarder jusqu'au bout les droits de son armateur, avant de quitter Plouharnel, le capitaine Bigot avait maintenu une garde de deux hommes sur la dune.

Les destinataires des piastres avaient été assez prudents pour se couvrir d'une assurance et ils rentrèrent dans leur fonds; tout le dommage retombait sur leur assureurs, au nombre desquels se trouvait Guillaume Grou et d'autres armateurs ou commerçants Nantais: Mathurin Chiron, les frères Andrieux, François Deguer; dans une lettre du 26 Janvier 1765 ce dernier signalait à son beau-frère établi à Cadix la perte d'une vingtaine de navires, et parmi eux, la « Duchesse d'Aiguillon » et le « Mentor » du port de Nantes; nous avons malheureusement, ajoutait-il, 2200 livres tournois d'assurance sur les piastres du « Mentor »; la perte était lourde et le consortium des assureurs décida une ultime tentative pour retrouver le trésor perdu.

Le capitaine Van Alstein fut chargé de cette mission et, grâce aux documents qu'il à laissés, nous sommes parfaitement renseignés sur la manière dont il s'en acquitta; né à Gand en 1733, van Alstein avait été attiré à Nantes par une de ses tantes et avait fait carrière dans la marine marchande; il venait de rentrer d'une expédition de traite à bord du « Télémaque »; qui appartenait encore à Guillaume Groux; capitaine en second, il avait été désigné pour ramener le navire en remplacement du capitaine Chapeau resté à Saint Domingue; plus heureux que le « Mentor », le « Télémaque » avait jeté l'ancre à Paimboeuf le 16 Janvier 1765; malgré les fatigues d'une campagne de 18 mois, Van Alstein signait le 26 Février un contrat par lequel il s'engageait à se transporter à Plouharnel pour veiller au sauvement des piastre du navire le « Mentor » naufragé, et à entreprendre toutes les opérations nécessaire à cet effet, en retour les assureurs promettaient de le dédommager de tous ses frais et de lui laisser 5 % de l'argent retrouvé; de son côté, l'armateur Guillaume Grou lui accorderait une récompense raisonnable pour ce qui serait sauvé du navire.

Dès le lendemain Van Alstein était en route; par Pontchâteau, la Roche Bernard, Muzillac, Vannes et Auray, il se rendit à Plouharnel; le 1 Mars, donc avant même le départ du capitaine Bigot, il prit pension chez le recteur Sylvestre Quemar; son premier soin fut de confirmer les deux gardiens dans leurs service à raison de 20 sous par jour et de promettre une gratification à tous ceux qui lui remettraient des Piastre recueillies du naufrage.

Puis il examina les lieux, rassembla tous les renseignements susceptibles de l'aider dans son entreprise qui n'était pas des plus faciles; il fallait compter avec le temps toujours maussade et avec la marée, deux fois par jour, elle recouvrait la plage et les collaborations lui étaient acquises des habitants de Plouharnel, une collaboration d'autant plus empressée que la rumeur publique les accusait d'avoir pillé le trésor du « Mentor ».

Le 20 Mars, les circonstances lui paraissant favorables, Van Alstein qui avait fait l'acquisition de quatre sondes de fer gagea à raison de 12 sous par personne une équipe de onze hommes et se mit au travail; il parvint à dégager un canon avec son affût trois roues et un essieu de rechange, en outre six billes de bois de campêche.

Bonaventure, le bedeau, était chargé de charroyer jusqu'au presbytère et d'y entreposer les

objets récupérés; le lendemain, les travailleurs réussirent encore à arracher au sable la grande chaudière à nègre, sa cheminée, et 5 feuilles de cuivre; pour stimuler le zèle de ses hommes, Van Alstein n'hésite pas à leur payer du vin, cependant les journées du 22 et 23 Mars furent moins fructueuses; on peina pour extraire un canon avec son affût et un madrier de campêche, mais le mauvais temps obligea de les abandonner.

Cette première campagne n'avait donné que d'assez maigres résultats et, du trésor, on n'avait pas trouvé trace; maintenant, il fallait attendre la prochaine marée; cependant Van Alstein était plein d'espoir, il connaissait désormais l'endroit exact du naufrage, il savait aussi que tout l'argent n'était pas perdu; le 22 Mars l'aubergiste Gilles Daniel lui avait apporté 17 Piastres Gourdes qui, disait-il, avaient été cachées par les matelots sous la pierre du foyer; le lendemain Julien, le domestique du recteur, lui remettait deux autres trouvées dans l'écurie où avaient couché les rescapés, plusieurs autres seront recueillies les jours suivants peut être à la suite des confessions pascales.

Bien que ce fut la semaine Sainte, Van Alstein reprit donc les travaux avec 20 hommes cette fois, et, le vendredi Saint 5 Avril, il découvrit enfin le nid où se trouvait enfoui le trésor; il eut le temps de tirer un sac entier qui contenait mille Piastres et un autre dont la toile était « pourrie comme du fumier »; il apparaît qu'au cours du naufrage la coque du navire avait glissé sur les caisses de bois et les avaient fracassées, libérant ainsi leur contenu; le lendemain, les hommes qui avaient reçu outre les douze sous réglementaires, un don collectif de 3 livres, se remirent à l'oeuvre avec d'autant plus d'empressement qu'on leur avait promis double paye et en plus 4 livres pour la boisson; en agrandissant la fosse, ils mirent à jour 21 sacs tant grands que petits entiers et déchirés; le dimanche de Pâques fut naturellement chômé, les fouilles se poursuivirent le lundi avec 38 hommes qui sortirent encore trois grands sacs et trois petits; au cours de cette seconde campagne, on avait aussi récupéré un réchaud à parfumer et son couvercle de cuivre rouge, 18 douzaines de couteaux dont la présence avait bien gêné les travaux, 103 bassins de cuivre, reste de la marchandise qu'on troquait contre les noirs, le fidèle Bonaventure continuait d'assurer le charroi.

Les résultats de la marée suivante furent tout à fait médiocres, les fouilles du 20 Avril ne donnèrent qu'une seule piastre, un fusil sans chien, un autre brisé, un fer de girouette, une écuelle d'étain et deux écoutes de perroquet; Van Alstein pouvait considérer que l'opération était terminée.

Déjà le Mardi de Pâques 9 Avril, il avait fait célébrer une cérémonie d'action de grâces: « *on a été en procession, écrit-il, de l'église en la chapelle Notre Dame des Fleurs; on a célébré la messe, au retour à la paroisse, on a chanté le Te Deum en action de grâces, et, à la satisfaction de tout le pays qu'on avait accusé partout d'avoir volé le trésor, par cette cérémonie, ils se regardaient entièrement justifiés* ».

La dépense avait été de 18 livres et Van Alstein s'offrait à la prendre à sa charge au cas où elle ne serait pas agréée des assureurs; après la messe, il avait « *donné à dîner à tous ceux qui avaient travaillé à déterrer l'argent, au risque de s'estropier mille fois avec les couteaux* ».

Comment les gens de Plouharnel n'auraient-ils pas été contents, les assureurs n'étaient pas moins satisfaits; ils ne pouvaient que se féliciter, tant du zèle déployé par Van Alstein, que du succès de son entreprise; le capitaine leur fournit un compte rendu détaillé de ses moindres dépenses, jusqu'aux 12 sous payés pour blanchir son linge et aux 12 autres représentant le prix de son papier à lettre et d'un bâton de cire.

Le matériel récupéré se trouvait en sûreté au presbytère, les piastres avaient été transvasées dans des sacs neufs pour lesquels le capitaine avait acheté six aunes de toile; à chacun d'entre eux était joint le vieux sac retiré du sable pour qu'on en put reconnaître la marque et le numéro, puis fermé et scellé; quand tout fut terminé, Van Alstein entassa tous les sacs dans une barrique et appela un tonnelier du village pour la fonder; le lundi 22 Avril, il chargea la précieuse barrique sur une voiture et reprit le chemin de Nantes; pour plus de sûreté, à chaque étape, il la faisait entreposer dans sa chambre; le jeudi 25 Avril, il remettait à son armateur 20 694 piastres espagnoles qui, changées sur le marché, rapportèrent 109 756 Livres Tournais; la perte des assureurs s'en trouvait diminué de 70% à 75 %.

Pour Van Alstein l'affaire avait été particulièrement fructueuse; non seulement il fut remboursé des 450 livres 6 sols qui représentaient la totalité des frais engagés, mais il reçut pour sa commission, conformément au contrat, 5487 livres et 7 sols; en outre son armateur lui alloua une gratification de 500 livres; la mission du capitaine Van Alstein se terminait à la satisfaction générale, et, cette fois, mettait un point final à l'histoire du double naufrage du 8 janvier 1765 à la côte de Plouharnel.

- 1777 « **Bien aimé** » de Saint Malo, fit naufrage lors de son retour de Terre Neuve le 29 Octobre devant Carnac.
- 1779 « **Chalutier X** » voilier hollandais, fait naufrage le 22 Avril sur les Texiers dans le golfe du Morbihan à la suite d'une erreur de navigation
- « **Trois Soeurs** » navire de 120 tonneaux de 8 canons; il revenait des Antilles, il fit naufrage le 1^o août, devant la presqu'île de Quiberon.
- « **Gentil** » brigantin échoué sur les roches d'Hoëdic.
- 1782 « **Charles Glover** » navire hollandais d'Amsterdam, fait naufrage face à Locmariaquer en baie de Quiberon à la suite d'une erreur de navigation.
- 1784 « **Arc en Ciel** » Chasse-marée français, fait naufrage en baie de Quiberon le 03 Septembre dans l'anse de Locmariaquer; il était chargé de sel de Marennes à destination de Dunkerque.
- 1785 « **Marie Anne Gildas** » fait naufrage sur la pointe d'Arzic.
- « **Espérance** » bateaux de 70 tonneaux fait naufrage le 9 Septembre, à la côte de Sainte Barbe, face à Plouharnel.
- 1786 « **Marquis de Voyer** » négrier de la Rochelle de 600 tonneaux, allant faire la traite des noirs en Guinée pour la vendre à Saint Domingue, sombre dans les environs de la pointe de Taillefer et le Palais.
- 1786 « **Jeune Henriette** » fait naufrage avec sa cargaison de seigle, face à Penthièvre.
- 1786 « **Bonne Marie** » canot fait naufrage, dans le Golfe du Morbihan à la suite d'une erreur de navigation, le 14 Septembre, Er Flammen, pointe de Kerpenhir.
- 1800 « **Argus** » lougre est incendié devant le golfe du Morbihan à la hauteur de Port Navalo, par le HMS Impétueux.
- 1800 « **Belle Jeannette** » corvette française, est perdue dans le courant du mois de juin par suite d'un incendie devant Port Navalo à l'entrée du golfe du Morbihan.
- 1800 « **Marlborough** » vaisseau anglais, en patrouille, des approches du port de Lorient, il se trouve dans les environs de la presqu'île de Quiberon, lorsque, par une forte brume, il talonne sur une roche dans le secteur des Birdiveaux.
- « Soudain un choc ébranle le navire, de la quille à la pomme des mâts, le vaisseau anglais vient de talonner sur une roche du plateau; après un court moment de stupeur, Sotheby fait carguer les voiles et rassemble son état major; il s'avère indispensable d'alléger rapidement le bateau, c'est ainsi que l'ordre est donné de jeter à la mer les canons, après avoir tiré une salve pour indiquer aux autres bâtiments qu'un besoin urgent d'assistance est nécessaire.
- De son côté, le maître charpentier rend compte que l'eau à déjà envahi les fonds, mais que les pompes semblent, pour le moment, étaler; cependant la mâture souffre terriblement des mouvements désordonnés du vaisseau qui retombe sans cesse lourdement sur sa quille à chaque lame.
- Il faut donc se résoudre à couper les mâts et à s'en débarrasser avant qu'ils ne crèvent la coque; entre temps le mer est montée, et l'on approche de la marée haute, le « Marlborough » ainsi libéré des ses agrès et après s'être déhalé sur son ancre flotte à nouveau.
- Mais ce n'est qu'un court répit, que mettent à profit les quatre ou cinq bâtiments venus à son secours pour évacuer l'ensemble de l'équipage.
- La tempête redouble à nouveau de violence et le trois mâts chassant sur ses ancres sans gouvernail - il a été arraché lors du talonnage sur les rochers -, dérive au gré des courants et du vent, toute la journée du 5 novembre; le vaisseau arasé comme un ponton, s'approche inexorablement de la Côte Sauvage.
- Vers 21 heures, il se fracasse sur les rochers du côté de Penthièvre, les lames le mettent rapidement en pièces et dispersent tout au long de la presqu'île les éléments de ce qui fut une formidable machine de guerre de sa très gracieuse majesté britannique.

Une fois le beau temps revenu, les habitants des environs de Quiberon, à Erdeven, se livrent alors au pillage méthodique de ce qui reste du « Marlborough ».

Les archives évoquent la présence de plus de deux cents personnes qui participent avec joie au démantèlement de l'épave. Il ne reste actuellement de ce naufrage que quelques éléments et objets trouvés sur le site par un plongeur, ils sont exposés au musée de Quiberon.

1807 « **Ancre N°2** » Lougre, français perdu à la suite d'une tempête, le 09 Septembre dans l'ouest de Quiberon, il voyageait de Brest à Nantes.

1810 « **Monkey** » Brick armé (gun brig) 12 canons, 188 tonnes, lancé à Rochester en 1801. Commandé par le lieutenant Thomas Fitzgerald (décédé dans le naufrage).

Faisait partie d'une flotte venue faire le blocus du port de Lorient en décembre 1810. Il fut très malmené par un sévère coup de vent plusieurs jours durant.

Le 25 décembre 1810 il fini par toucher la côte de Belle Ile, alors qu'il tentait de chercher un abri dans la baie de Quiberon.

Tandis qu'ils approchaient de l'île, un coup de vent de nord-ouest accompagné de chutes de neige les surprit.

A 4 heures du matin, tandis qu'ils avaient préparé une ancre, les voiles se déchirèrent alors que le fond n'était plus que de 13 mètres; ils mouillèrent deux ancres. Un des mouillages se rompit presque aussitôt tandis que le second ne parvenait pas à maintenir le bateau, et le bateau était drossé vers la côte. Quelques minutes avant 5 heures, il toucha la côte, heurtant violemment une roche qui creva la coque.

Le navire fit rapidement eau, l'équipage se réfugia dans le gréement puis se jeta à la mer pour gagner le rivage à peu de distance, il y eut deux disparus dont le commandant. Le bateau disparut subitement, emporté par une forte lame qui le fit couler.

Voir <http://www.ageofnelson.org/MichaelPhillips/info.php?ref=1527>

et aussi : <http://www.wrecksite.be/wreck.aspx?17218>

1829 « **Ave Maria Stella** » barque de pêche française, fait naufrage à la suite d'une tempête, en baie de Quiberon le 17 Décembre.

1837 « **Ariadne** » fait naufrage à la suite d'une erreur de navigation, à la pointe des Poulains sur Belle Ile.

1846 « **Monte Cristo** » trois-mâts de Nantes fait naufrage, sur la pointe de Quiberon le 24 Décembre.

« Dans le courant de la nuit du 22 au 23 décembre 1846, le temps est particulièrement mauvais sur la côte sauvage, exposée au vents d'ouest, la mer est blanche d'écume, les lames escaladent les abruptes falaises de granit pour venir se briser sur la lande, des paquets de mer recouvrent par instants les sentiers côtiers avec fracas, une nuit de fin du monde avec un vent à décorner les boeufs.

C'est dans cette tempête de noroît que le « Monte Cristo », un trois mâts Nantais, essaie de gagner le port de Lorient depuis le matin, chargé de café et d'indigo en provenance des Antilles; celui ci à déjà rencontré du gros temps au départ de Bordeaux.

Cela a d'abord empiré du côté de l'île d'Oléron, et, maintenant, depuis deux jours, la visibilité est telle qu'il fait nuit à trois heures de l'après midi.

Impossible de localiser la côte de manière précise, même les phares aperçus entre les grains ne peuvent fournir une indication fiable; enfin vers 22 heures, l'homme de veille aperçoit sur tribord une côte assez haute sur laquelle on distingue par moment les éclats voilés d'un phare, est-ce Belle Ile ou l'île d'Yeu, impossible de savoir.

Maintenant le vent à tourné à l'ouest, et la mer devient encore plus forte, il faut absolument trouver refuge n'importe où car le grand voilier fatigue et gouverne de plus en plus mal, pas question de faire route sur Etel, car le plateau des Birdiveaux est sur la route prévue, seul le petit port de Portivy peut offrir un abri quelques peu sûr au trois mâts.

Pensant apercevoir quelques lueurs à travers la boucaille, le commandant Collet fait mettre le cap sur la côte, mais il s'agit d'une illusion, et le « Monte Cristo » se dirige vers la falaise de Port Pigeon (Port Er Coulom); soulevé par les vagues énormes, le navire escalade en partie les récifs et vient briser son bout dehors à hauteur de la lande.

Roulé, bientôt disloqué, éventré, le voilier coule sous les pieds de son équipage qui ne peut gagner la terre ferme, pourtant si proche.

Au cours des jours suivants, on devait retrouver à proximité de l'épave coupée en deux une quinzaine de corps dont celui du capitaine Etienne Collet, âgé de 45 ans, natif de Vertou « décédé à sept heures du matin à la côte de Quiberon au lieu dit Port Er Coulom, ce dont nous

nous sommes assuré conformément à la loi », peut-on lire sur l'acte commun de l'époque, contresigné par le maire de Quiberon, Pierre le Toullec; le corps du commandant fut inhumé dans le cimetière paroissial de Saint Pierre de Quiberon avec ceux des membres de son équipage.

Mais l'histoire ne s'arrête pas là; les vieux villageois, du côté de Portivy, vous assurent, encore aujourd'hui, qu'une malédiction a frappé pendant longtemps quelques familles des environs de Kerhostin et de Kervihan, parce que pour pouvoir voler plus aisément la grosse alliance du capitaine, une femme n'avait pas hésité à couper le doigt du mort.

Maudite par le veuve de ce dernier jusqu'à la troisième génération, ses descendants naquirent tous avec un doigt en moins à la main gauche et connurent nombre d'accidents à l'annulaire, là ou le capitaine Collet portait son alliance; coïncidence, n'est pas ! Mais qui le sait... ».

« **Sainte Anne** » chasse-marée, perdue corps et bien le 3 avril sur les roches de Hoëdic.

1850 « **Le Jules** », bateau-poste, fait naufrage entre Quiberon et Belle-Ile.
Le 11 avril 1850, vers 5 heures du matin, « Le Jules », bateau-poste non ponté, quitte Quiberon à destination de Belle-Ile, avec à son bord 4 hommes d'équipage et 12 passagers. Le 12 avril, dès l'arrivée de l'autre bateau-poste, les bellilois se rendent compte que « Le Jules » a disparu. Le bateau du Génie est envoyé à sa recherche. De retour le 13 avril, après avoir visité Houat, Hoëdic et les rochers environnants, les hommes du bateau du Génie déclarent « n'avoir pu découvrir aucune trace sur l'existence du Jules ». Il faut se rendre à l'évidence : « Le Jules » a sombré ou chaviré en pleine mer et a péri corps et biens. Ce naufrage a fait huit veuves et 27 orphelins. (source : Revue de la Société Historique de Belle-Ile-en-Mer N°17, été 1996).

1855 « **Augustin Henry** » goélette française, fait naufrage dans les parages de Belle Ile.

1858 « **Fidélité** » goélette perdue corps et bien le 7 avril dans le sud de Hoëdic.

« **Marie** » goélette de 54 tonneaux, coule le 15 avril sur le plateau de l'Artimon, au nord ouest de Hoëdic.

« **Jeanne Félicie** » goélette, perdue corps et biens le 20 avril dans le sud de Hoëdic.

1867 « **Bayon** » chaloupe, fait naufrage à la côte de Kerhostin.

1869 « **Cérès** » chasse-marée français, fait naufrage en baie de Quiberon à la côte de Rouvran à Pénerf, le 26 Septembre, à la suite d'une tempête.

1870 « **Neptune** » brick goélette d'Auray, il se rendait d'Espagne en Belgique avec un chargement de minerai, il fit côte le 7 février 1870 après avoir été désarmé plusieurs jours, l'équipage fut recueilli par le sloop des pilotes Béranger.

« Le vent est glacial en cette nuit du 6 au 7 février 1870, depuis plusieurs jours le brick goélette « Neptune », immatriculé à Auray, essaie en vain de lutter contre la tempête qui sévit sans discontinuer dans les parages; n'étant plus maître de sa manoeuvre, il finit par faire côte vers quatre heures du matin à l'ouest de la pointe de Pouldon sur la côte sud de Belle Ile.

Les quatre hommes d'équipage sont dans une situation critique, le mousse, lui, vient d'être enlevé par une lame; vers neuf heures, le sémaphore de Locmaria fait savoir par pavillon qu'un bâtiment est en perdition.

Deux pilotes décident alors de rassembler un équipage bénévole afin de venir au secours des naufragés; sept marin se portent volontaires pour armer la baleinière « Locmaria » qui est mise à l'eau avec difficulté, tant la mer est grosse; la houle énorme déferle sur toute la côte.

Et une fois la pointe d'Arzic doublée, le fragile canot est ballotté par des vagues monstrueuses qui finissent par le retourner.

Les neuf sauveteurs sont précipités à la mer tandis que l'épave de la « Locmaria » dérive, quille en l'air; devenus naufragés, ils essaient bien de s'accrocher à la baleinière mais épuisés, ils lâchent bientôt prise tour à tour.

Sur la falaise d'où la population suit les événements avec anxiété, chacun comprend vite que la mer a été plus forte, elle ne rendra jamais les corps.

Les neufs victimes laissent huit veuves et vingt trois orphelins, quand à l'équipage du « Neptune », exception faite du mousse, il sera recueilli par le cotre des pilotes.

Le sacrifice des hommes de la « Locmaria » ne sera pas resté vain puisque les autorités décideront d'implanter une station de sauvetage à Port Blanc; elle sera inaugurée le 30 mai 1874 ».

- 1871** « **Chaudière** » chaloupe fait naufrage à la pointe de Kervoyal le 03 Octobre à la suite d'une tempête.
- 1882** « **Avion NI** » brick goélette, fait naufrage le 12 Décembre sur la chaussée des Béniguets.
- 1991** « **Chateaurenault** » sloop français, fait naufrage le 11 septembre à la suite d'une tempête, à la côte de l'île aux Moines dans le golfe du Morbihan.
- 1893** « **Emma Marie** » de Lannion, goélette, complètement désemparée par la tempête et coulant bas d'eau demandait assistance.
 Prévenu par le gardien du sémaphore d'Étel, le comité demanda au sous patron de lancer rapidement le canot; il était alors à demi marée, le vent très fort et le courant violent étaient contraires, la mer démontée.
 Les canotiers, après avoir tenté pendant une heure, au prix d'efforts surhumains, de franchir la barre, durent accoster sur la pointe Est pour prendre du renfort en raison de leur fatigue, mais la mer était très mauvaise, et c'est avec peine que l'on put embarquer deux hommes.
 Après de très pénibles efforts, le canot put cette fois franchir la barre, et, à 10 heures 45, il était cette fois près du navire naufragé, mais celui-ci était presque coulé dans la passe Ouest de la barre, des lames énormes le submergeaient à chaque instant, le bateau roulait beaucoup, l'accostage était impossible et le sauvetage des malheureux naufragés cramponnés dans la mâture était excessivement dangereux.
 Néanmoins, un va-et-vient fut enfin établi, du premier coup, le pauvre petit mousse qui semblait près d'expirer fut sauvé, mais le va-et-vient se rompit, le canot fut repoussé par les brisants assez loin du navire.
 Le canot revint, rétablit le va-et-vient, et, cette fois, sauva un matelot; plusieurs lames monstrueuses interrompirent le sauvetage, enfin après quatre tentatives successives et une heure d'un travail inouï, le sauvetage de l'équipage au complet était opéré, il était temps: quelques minutes après, la mâture de « l'Emma Marie » s'abattait avec fracas et bientôt le navire disparaissait complètement.
- 1894** « **Blainvillais** » navire italien, de Gênes fait naufrage dans le Sud-Sud Ouest de Belle-Ile.
- 1894** « **Bon Amis** » navire Italien, venant de Gênes, fait naufrage le 18 Février, dans le secteur de la Bouée du Camp de César.
- 1896** « **Aurore** » trois mâts suédois fait naufrage le 14 Décembre en baie de Quiberon, à la suite d'une tempête; il chasse sur son mouillage à Palais; le vent de Ouest Sud Ouest le pousse vers la pointe Saint Jacques, il est poursuivi par le canot de sauvetage, « Vauvert de Méan », il démâte et s'échoue.
- 1899** Le 29 Octobre , un brick goélette chargé de granit est drossé sur les roches Buissons, à environs 6 kilomètres de Port Navalo, l'équipage se réfugie dans les haubans, le patron Poulier arme la baleinière de sauvetage avec neuf hommes et part; n'ayant pas réussi, au bout d'une heure d'efforts, à accoster, il cherche un abri sous le vent derrière une grosse roche, et y met en sûreté une partie de ses hommes; la nuit tombe, une nuit de tempête avec de la pluie et des orages.
 A 23 heures 30 et à 2 heures du matin, ayant entendu des appels des naufragés, il essaye encore d'accoster, toujours sans succès; enfin le temps mollit un peu; la baleinière est mouillée sous le vent et peut être maintenue aux avirons, avec un va-et-vient, les quatre naufragés sont ramenés sains et saufs, il est quatre heures du matin.